Étude de caractérisation urbaine et architecturale du secteur d'emplois Plateau-Est

Rapport final
15 juillet 2019

Egest Gjinali, architecte
Patrick Marmen, consultant design urbain et paysage

pivot

Table des matières

1. Introduction **5**
1.1 Rappel du mandat 5
1.2 Description de la démarche 6
1.3 Limites du territoire d'étude 6
1.4 Présentation du rapport 7

PHASE A : ANALYSE DES ENJEUX

2. Introduction de la phase A **9**
2.1 Objectifs de la phase A 9

3. Les représentations du secteur d'emplois Plateau-Est **11**

4. Enjeu A : Image et identité du secteur d'emplois Plateau-Est **13**
4.1 La reconnaissance du patrimoine urbain et bâti 13
4.2 La préservation et la mise en valeur des vues 16
4.3 Le caractère urbain et la matérialité 16
4.4 Orientations de l'étude 16

5. Enjeu B : Barrière et enclavement **18**
5.1 La perception du secteur d'emplois Plateau-Est comme un espace de transit 18
5.2 Les liens avec l'arrondissement Rosemont – Petite-Patrie 19
5.3 Orientations de l'étude 19

6. Enjeu C : Usages et verdissement **20**
6.1 La sous-utilisation des espaces 20
6.2 La présence de lieux ou de secteurs à vocations spécifiques 20
6.3 La cohabitation des usages 21
6.4 Orientations de l'étude 21

PHASE B : ANALYSES URBAINES ET ARCHITECTURALES

7. Introduction de la phase B **23**
7.1 Objectifs de la phase B 23
7.2 Méthodes d'analyse 23
7.3 Présentation de la section 24

8. Historique de développement **25**
8.2 Réseau viaire aménagé en 1912 27
8.3 Réseau viaire aménagé en 1949 28
8.4 Réseau viaire aménagé en 1976 29
8.5 Réseau viaire aménagé en 2018 30

9. Typologie des voies **31**

10. Caractérisation des ensembles urbains **33**
10.1 Ensemble urbain de la rue Masson 35
10.2 Ensemble urbain de l'ancien Montreal Driving Club 51
10.3 Ensemble urbain de la rue Franchère 65
10.4 Ensemble urbain de l'avenue du Mont-Royal 79
10.5 Ensemble urbain des anciens Abattoirs de l'Est 92

PHASE C : SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT

11. Introduction de la phase C **108**
11.1 Objectifs de l'étape C 108
11.2 Méthode de travail 108

12. Scénarios d'aménagement **110**
12.1 Identification des situations d'intervention 110
12.2 Situation A : La qualification des traversées 114
12.3 Situation B : Le développement d'un réseau vert 118
12.4 Situation C : La valorisation de l'espace public 128
12.5 Situation D : La restructuration du cadre bâti 138

13. Conclusion **145**
13.1Rappel des principaux constats et recommandations 145
13.2 Proposition de formules de concours 149

Bibliographie **152**

Cartographie **153**

1. Introduction

1.1 Rappel du mandat

En 2014, l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal amorçait une démarche de planification pour requalifier le secteur d'emplois Plateau-Est. Un premier document d'orientation spécifiant les grands enjeux et les aspirations d'aménagement pour ce territoire a été adopté en 2017[1]. L'objectif actuel des élus de Projet Montréal est de poursuivre la démarche de planification en vue de l'adoption prochaine d'une stratégie d'encadrement et d'action afin de mieux orienter le développement immobilier et l'aménagement du domaine public de ce secteur. À cette fin, les élus de Projet Montréal ont mandaté **Pivot, Coopérative d'architecture** afin de réaliser une étude de caractérisation urbaine et architecturale.

Le but du mandat est de transposer la vision d'ensemble du territoire d'intervention en principes et critères d'aménagement à partir d'une évaluation des potentiels de transformations et des typologies architecturales. Cette évaluation des potentiels de transformation doit à la fois être ancrée dans l'analyse historique et patrimoniale du milieu ainsi que dans la volonté de construire un environnement urbain ambitieux en termes d'innovation architecturale et environnementale.

Les différentes analyses prévues visent à identifier les caractères distinctifs du secteur d'emplois Plateau-Est afin de recommander des principes d'aménagement qui permettent de les préserver, de les mettre en valeur, voire de les développer dans le cadre de projets de requalification du territoire. La démarche proposée est conçue à partir d'une approche collaborative et inclusive afin que les recommandations qui en ressortent puissent servir à nourrir la vision collective du projet urbain. Cette stratégie permettra de valider et d'approfondir les différents constats au fur et à mesure du développement du travail.

---

1 Arrondissement Le Plateau-Mont-Royal (2017). *Le Plateau-Est et les abords des voies ferrées, document d'orientation*, (http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_PMR_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PLATEAUEST_WEB_DOCORIENTATION.PDF)

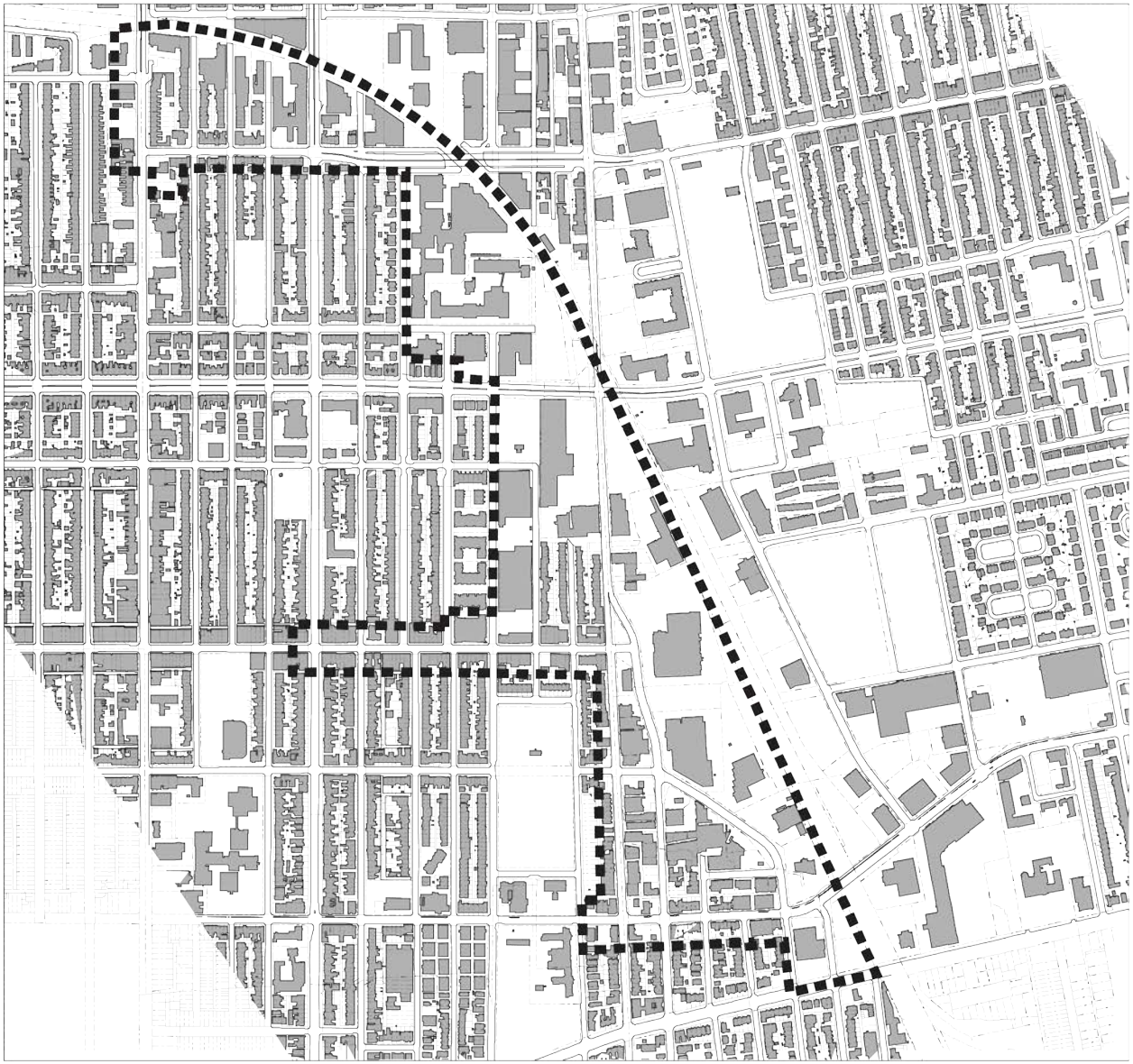


Figure 1.1 : Limite du territoire de l'étude de caractérisation urbaine et architecturale du secteur d'emplois Plateau-Est.

1.2 Description de la démarche

La méthode proposée pour la réalisation de l'étude est basée sur la réalisation de divers exercices d'analyse urbaine et architecturale, dont les constats permettront de concevoir des scénarios d'aménagement distincts. L'approche par scénarios est une stratégie de « research by design » qui permet d'imaginer différentes alternatives d'aménagement afin de faciliter la discussion et la concertation sur l'avenir d'un site.

Ainsi, une démarche en quatre étapes est proposée pour la réalisation de ce mandat :

> Étape A : Synthèse des enjeux d'aménagement
> Étape B : Analyses architecturales et urbaines
> Étape C : Conception des scénarios d'aménagement
> Étape D : Synthèse et recommandations

Chacune de ces étapes a été entrecoupée d'un moment d'échanges avec le comité de suivi, composé d'élus et de professionnels de l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal afin de valider et d'approfondir les résultats.

1.3 Limites du territoire d'étude

Le territoire étudié inclut la portion est de l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal. Il couvre ainsi le terrains qui longent la voie

ferrée depuis l'avenue Papineau jusqu'à la rue Sherbrooke.

Comme représenté à la figure 1.1, la limite ouest du territoire d'études est découpée de manière à considérer uniquement l'interface entre les secteurs industriels et résidentiels du secteur d'emplois Plateau-Est.

1.4 Présentation du rapport

Le présent rapport décrit les résultats de l'ensemble de la démarche. Chaque section vise à documenter les résultats des analyses et travaux de recherche des quatre étapes.

La dernière section effectue une synthèse des principaux constats afin de recommander des principes d'intervention en matière de préservation, de mise en valeur et de développement des caractéristiques urbaines et architecturales du secteur d'emplois Plateau-Est. Des formules de concours d'idées et de projets y sont également proposées pour poursuivre la démarche de planification.

Phase A
Synthèse des enjeux d'aménagement

2. Introduction de la phase A

2.1 Objectifs de la phase A

En amont de la réalisation des analyses de la forme bâtie et visuelle du secteur d'emplois Plateau-Est, la première phase a comme objectif une prise de connaissance de la documentation produite dans le cadre des différents exercices de planification et de consultations réalisés préalablement.

À cette fin, l'identification des enjeux d'aménagement soulevés localement permet de contextualiser les questions de recherche à la base des analyses qui seront effectuées.

Le présent rapport vise à présenter cette première phase de l'étude. Les recherches effectuées sont présentées par enjeux d'aménagement. Pour chacun des enjeux identifiés, le rapport illustre d'abord les thématiques, formes et aspirations qui permettent de mieux comprendre les éléments de valorisation, ou de dévalorisation, du secteur d'emplois Plateau-Est. Puis, les questions d'orientation de l'étude sont énumérées ainsi que les éléments de documentation spécifique qui seront développés.

2.2 Méthode d'analyse des enjeux

La méthode d'identification et d'analyse des enjeux d'aménagement a été réalisée en trois étapes distinctes (figure 2.1). La première étape visait la lecture des principaux documents produits par l'Arrondissement ou les autres instances de la Ville de Montréal.

Ces documents sont :

> *Le Plateau-Est et les abords des voies ferrées, document d'orientation*, Arrondissement Le Plateau-Mont-Royal, juin 2017;
> *Secteur d'emplois Plateau-Est, Historique de développement*, Arrondissement Le Plateau-Mont-Royal, non daté;
> *Rénover ou reconstruire? Rapport de consultation publique, secteur d'emplois Plateau-Est*, Office

de consultation publique de Montréal, avril 2015;
> *Préserver le cachet du Plateau, PIIA - Fascicule 3 : Secteurs en transformation aux abords des voies ferrées*, Arrondissement Le Plateau-Mont-Royal, avril 2017;
> *Préserver le cachet du Plateau, PIIA, Aire Village de Lorimier – Unité zone industrielle*, Arrondissement Le Plateau-Mont-Royal, non datée.

Lors de la lecture des documents, les principaux éléments d'analyse retenus ciblaient ceux qui sont pertinents à l'égard du contenu de l'analyse de caractérisation architecturale et urbaine. Dans la deuxièeme étape de l'analyse, les informations étaient classées en trois catégories selon qu'elles représentaient :

> Des thématiques de valorisation ou d'aménagement;
> Des formes identifiées comme qualité ou comme nuisance du milieu;
> Des aspirations d'aménagement.

Ces trois catégories représentent les éléments de description du paysage urbain identifié par Poullaouec-Gonidec et Paquette (2005) .

La troisième étape d'analyse a consisté à regrouper les éléments identifiés par enjeux puis à cibler les questions de recherche qui serviront à guider les analyses architecturales et urbaines qui seront effectuées à la phase B de l'étude.

Figure 2.1 : Schématisation des étapes de réalisation de la phase A.

3. Les représentations du secteur d'emplois Plateau-Est

Une représentation est composée d'images mentales faisant référence à un concept ou un lieu. Connaître les représentations sociales d'un milieu en amorce d'une démarche de caractérisation permet d'avoir un aperçu du caractère de cet environnement. Il est également possible de mieux orienter les recommandations en fonction des constats d'analyse effectués.

Pour avoir un aperçu des représentations du secteur d'emplois Plateau-Est, il a été demandé aux participants à la rencontre de présentation des résultats de la phase A d'identifier des mots, images et sons qui représentent le secteur d'emplois Plateau-Est.

Une analyse rapide de ces mots permet d'identifier quatre thématiques assosiées aux représentations paysagères du secteur d'emplois Plateau-Est.

Ces thématiques sont :

> Thème 1 : Le secteur des possibles;
> Thème 2 : La zone industrielle;
> Thème 3 : L'aire de transit;
> Thème 4 : La microéchelle de la qualité du cadre de vie.

Le nuage de mots ci-contre illustre de manière impressionniste l'image mentale du secteur. La dimension de la police utilisée réfèrence à l'occurence du mot dans les réponses. Plus un mot est gras, plus il était énoncé fréquemment.

Thème 1 / Potentiel / Dynamique / Créatif/Innovation/Agile/Terrain de jeux urbanistique / Thème 2 / Industries / Grands terrains/Journal de Montréal /Gris / Asphalte / Stationnement / Cohabitation éclatée Thème 3 / Train / Voie ferrée / **Trafic automobile** / Automobile / Chemin / Thème 4 / **Conversations** / Marché / Petits jardins / Feuilles / Enfants / Horizon

4. Enjeu A : Image et identité du secteur d'emplois Plateau-Est

Les documents de planification et de consultation de la Ville de Montréal abordaient l'enjeu de l'image et de l'identité du secteur d'emplois Plateau-Est sous trois angles distincts, soit : la reconnaissance du patrimoine urbain et bâti, la préservation et la mise en valeur des vues, dont celle vers le mont Royal, le caractère urbain et la matérialité. Une quatrième dimension était également discutée soit celle de l'innovation et de la créativité. Par sa nature plus prospective, cette dimension n'est pas traitée ici, mais plutôt abordée lors de la phase C de l'étude.

4.1 La reconnaissance du patrimoine urbain et bâti

La dimension de la reconnaissance du patrimoine urbain et bâti est mentionnée dans la documentation principalement par le biais de l'identification des bâtiments officiellement reconnus pour leur valeur patrimoniale ainsi que la réalisation d'une recherche documentaire pour identifier l'historique des différentes implantations industrielles.

Afin d'avoir un portrait plus clair de l'enjeu de la reconnaissance du patrimoine urbain et bâti, une recherche des bâtiments et sites reconnus pour leur valeur exceptionnelle ou intéressante a été réalisée. Les résultats de cette recherche ont été reportés sur une carte (figure 4.1) afin de mieux comprendre la répartition des lieux valorisés pour leur intérêt patrimonial. Cette recherche a permis d'effectuer deux constats distincts :

> Les éléments patrimoniaux reconnus par l'Arrondissement qui sont situés dans le secteur d'emplois Plateau-Est mettent l'accent sur les immeubles résidentiels et institutionnels;
> On retrouve une quasi absence du patrimoine industriel dans la liste des immeubles à valeur exceptionnelle ou intéressante et aucun secteur d'intérêt ne couvre les éléments industriels du Plateau, à l'exception du bâtiment de la STM (immeuble à valeur exceptionnelle) ainsi que la Cadbury Fry (immeuble à valeur intéressante).

Figure 4.1 : Localisation des bâtiments et des sites patrimoniaux reconnus par la Ville de Montréal.

A.1 2000, boulevard Saint-Joseph Est, Ensemble paroissial Saint-Pierre-Claver
A.2 2001-2017, rue Gilford
A.3 2151-2165, avenue du Mont-Royal Est, Hôtel de ville De Lorimier et poste de pompiers
A.4 2321, avenue du Mont-Royal Est – Centre de transport Mont-Royal
A.5 4100, avenue De Lorimier – Maison Henriette-Moreau
A.6. 2275, boulevard Saint-Joseph Est – Centre du Plateau
A.7 5423, boul. De Lorimier – Cadbury Fry

B.1 Secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle Avenue De Lorimier
B.2 Secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle Avenue du Mont-Royal
B.3 Avenue Laurier
B.4 Secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle Boulevard Saint-Joseph
B. 5 Secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle Parc Baldwin
B. 6 Secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle Rue Sherbrooke

Source : Ville de Montréal (2005) *Plan d'urbanisme, chapitre de l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal*.

Figure 4.2 : Localisation des implantations industrielles construites avant 1960 identifiées dans la recherche documentaire préalable.

C.1 Ancien site des Abattoirs de l'Est
C.2 Ancienne manufacture de chaussures Ames Holden and McCready
C.3 Ancien Montreal Driving Club
C.4 Ancienne carrière Morrison
C.5 Harness and Carriage Fac / JS Fry & Sons
C.6 Imperial Oil
C.7 Montreal Tramways / Mount Royal Transportation
C.8 Eaton & Co Limited
C.9 Modern Packer Ltd
C.10 Lord & Company Ltd Structural Steel
C.11 Ancienne École d'arts et métiers Octave-Casgrain / Centre d'aide aux Colons (Centre de réadaptation Lucie-Bruneau)
C.12 École des métiers de la construction
C.13 La Parisienne (Fyon & Fyon)
C.14 Fiber Glass Warehouse
C.15 Cordon Bleu Ltd
C.16 Canadian Butcher Supply Co.
C.17 Metropolitain Oil of Grass + Sheet Metal Work (disparu)

Source : Arrondissement Le Plateau-Mont-Royal (non daté). *Secteur d'emplois Plateau-Est, Historique de développement*.

Ces constats témoignent de la méconnaissance de l'histoire du secteur d'emplois Plateau-Est ainsi que des attraits urbains qui portent toujours cette histoire. En tant que pôle d'emplois, les ensembles industriels sont indissociables des ensembles urbains qui les entourent. Ainsi, à la base du processus de planification du secteur d'emplois Plateau-Est, il est intéressant d'entamer un processus de documentation patrimonial des immeubles industriels afin de mieux reconnaître et valoriser la complexité de l'histoire de ce quartier montréalais.

À cette fin, la recherche historique préliminaire effectuée en amont de la consultation pour le PPU, retrace, par période de développement historique, un certain nombre d'implantations industrielles (figure 4.2). Cette recherche constitue une base pour la documentation de l'histoire et du patrimoine bâti du secteur. Cette recherche permet aussi d'entrevoir les multiples mutations subies par les terrains industriels de ce secteur.

Le volet typomorphologique de l'étude de caractérisation urbaine architecturale doit procéder par une relecture historique du processus de formation et de transformation du tissu urbain du secteur à l'étude. Afin de contribuer à la documentation du secteur sous un angle patrimonial, une attention sera portée à l'identification des éléments industriels anciens toujours présents dans le paysage urbain ainsi qu'à l'identification des traces des éléments disparus et de leur impact sur le développement du milieu urbain actuel dans l'objectif de structurer et d'inspirer l'aménagement du lieu.

4.2 La préservation et la mise en valeur des vues

La notion de vue abordée dans les documents lus demeure celle des grandes figures d'impression montréalaises. Elle cible spécifiquement les vues vers le mont Royal et le stade Olympique. Le Plan d'urbanisme identifie deux vues vers le mont Royal qui affectent le site. Elles sont perçues depuis le territoire de l'arrondissement Rosemont – Petite-Patrie, soit depuis l'avenue du Mont-Royal et la rue William-Tremblay (figure 4.3).

Outre les vues vers le mont-Royal, les vues vers les autres repères montréalais demeurent à être documentées, notamment celles vers le mât du stade Olympique, ainsi que l'étude des repères plus locaux.

4.3 Le caractère urbain et la matérialité

Le caractère urbain du secteur d'emplois Plateau-Est est énoncé sous l'angle de l'hétérogénéité. Néanmoins, cette caractérisation n'est qu'une impression générale peu documentée sur la base des éléments présents dans le secteur. L'analyse permettra de mieux comprendre et d'apprécier cette qualification d'hétérogénéité en illustrant les formes et les textures matérielles présentes.

4.4 Orientations de l'étude

> Identifier les éléments historiques toujours présents aujourd'hui dans le tissu urbain et qui sont porteurs de l'histoire du développement urbain du secteur d'emplois Plateau-est.
> Identifier également les éléments disparus de manière à comprendre leur impact sur le développement du milieu urbain et guider les projets à venir.
> Réaliser une étude visuelle à deux échelles : La première vise à documenter la visibilité du mont-Royal depuis le site et le secteur Angus; la seconde, à échelle plus locale, vise à localiser les repères visuels du quartier, ou les occasions de création de repères.
> Faire ressortir le caractère distinctif des immeubles et espaces industriels en comparaison des aires résidentiels du secteur.

Figure 4.3 : Carte des vues vers le mont-Royal

Source : Ville de Montréal (2009). *Plan de protection et de mise en valeur du mont Royal*.

5. Enjeu B : Barrière et enclavement

Deux préoccupations principales ressortent lorsqu'il est question du secteur d'emplois Plateau-Est comme un espace frontière marqué par la présence d'une barrière forte, celle des voies ferrées qui limitent les arrondissements Le Plateau-Mont-Royal et Rosemont – Petite-Patrie. Ces dimensions reposent sur la perception du secteur comme un espace de transit ainsi que sur les aspirations d'amélioration des liens avec le quartier Rosemont.

5.1 La perception du secteur d'emplois Plateau-Est comme un espace de transit

La perception du secteur d'emplois Plateau-Est comme un espace de transit est marquée par la présence de plusieurs formes distinctives dans le territoire. Premièrement, la présence des nombreux viaducs routiers ou ferroviaires aménagés afin de traverser la voie ferrée génèrent des points spécifiques dans l'expérience des voies de circulation. En plus de favoriser la perception du lieu comme un espace véhiculaire, ils sont considérés inhospitaliés pour les piétons et les cyclistes.

De même, la présence de voies de camionnage et donc de camions est également un élément spécifique qui favorise la perception d'un milieu véhiculaire. Cette observation est liée à l'aspiration énoncée de mieux aménager les débarcadères des bâtiments. Ainsi, l'analyse typomorphologique des bâtiments devra localiser les débarcadères afin de comprendre leur position par rapport à l'espace public.

Sur le plan historique, la transformation de l'aménagement des emprises routières par l'ajout des voies de circulation accentue également le caractère de transit du milieu. La principale de ces transformations est probablement celle de la disparition du terre-plein boisé du boulevard Saint-Joseph. Cette considération amène à l'avant plan un aspect moins souvent abordé de la caractérisation typomorphologique, soit celle de l'identification d'une typologie des voies. Ainsi, un souci sera également porté à la réalisation de coupe de rue afin de documenter l'aménagement des rues. Cette analyse devra également identifier la continuité de l'espace piéton afin de répondre à l'aspiration de sécurisation des espaces publics et d'amélioration des liens piétons.

5.2 Les liens avec l'arrondissement Rosemont – Petite-Patrie

La documentation analysée aborde la question des liens entre les deux arrondissement sous deux dimensions distinctes :

> La perméabilité physique et tout particulièrement l'expérience de traversées des viaducs ferroviaires;
> Les continuités visuelles avec le secteur Angus de l'arrondissement Rosemont - Petite-Patrie.

La présence de la voie ferrée limite la perméabilité entre les arrondissements Le Plataeu-Mont-Royal et Rosemont – Petite-Patrie et ce tout particulièrement pour les piétons et les cyclistes. Cette préoccupation génère plusieurs aspirations liées à la sécurité des cheminements piétons et cyclistes. Ainsi, l'inclusion d'observation sur les aménagements piétons et cyclistes permettra de décrire les éléments clés de l'expérience de traversée de la voie ferrée.

La présence de grands terrains ouverts dans le secteur d'emplois Plateau-Est permet également des vues intéressantes vers l'arrondissement Rosemont - Petite-Patrie et tout particulièrement le secteur Angus. L'étude de caractérisation visera à localiser ses axes visuels.

5.3 Orientations de l'étude

> Documenter le processus de formation et de transformation des voies de circulation afin de mettre en évidence les caractères distinctifs maintenus ou disparus.
> Développer une typologie des voies de circulation en fonction de leurs aménagements.
> Dans l'analyse de typologie des voies, mettre l'accent sur le processus de formation et de transformation des liens physiques avec l'arrondissement Rosemont.
> Dans l'analyse visuelle à l'échelle du quartier, ajouter un point sur l'identification des repères vers le secteur Angus.

6. Enjeu C : Usages et verdissement

Trois éléments de préoccupations qui sont ressortis de l'analyse des enjeux concernent les usages ou vocation présents dans le secteur d'emplois Plateau-Est est la place réservée aux espaces verts et aux actions de verdissement.

6.1 La sous-utilisation des espaces

La sous-utilisation des espaces est une préoccupation qui revient souvent dans l'analyse des enjeux du secteur d'emplois Plateau-Est. Cette préoccupation se manifeste par la présence :

> De stationnements de surface;
> De lots vacants;
> De l'entreposage extérieur.

Les espaces ouverts sont à la fois une caractéristique du secteur, mais ils représentent aussi une occasion de développement et de densification. Ces espaces ouverts sont donc perçus à la fois pour leurs dimensions positives (ouverture des vues et du regards), négatives (nuisances des activités qui s'y trouvent, discontinuité de l'encadrement urbain) ainsi que pour l'occasion qu'il représentent de développer un quartier dit complet et d'augmenter la place des espaces verts.

6.2 La présence de lieux ou de secteurs à vocations spécifiques

Outre la vocation industrielle du secteur, la documentation réfère à d'autres ensembles spécialisés qui s'insèrent dans le tissu urbain. Ces ensembles spécialisés sont :

> Les ensembles institutionnels;
> L'alignement commercial sur l'avenue du Mont-Royal.

Ces autres sites à vocation spécialisée, mais non industrielle, diversifient les usages du secteurs d'emplois Plateau-Est. Néanmoins, plusieurs aspirations réfèrent au développement d'un plus grand nombre d'activités publiques, communautaires ou commerciales telles que :

> Le développement de bâtiments publics, dont la réutilisation de l'église Saint-Pierre-Claver;
> La consolidation de l'activité commerciale.

6.3 La cohabitation des usages

La grande proximité des usages résidentiels et industriels est souvent mentionné comme l'un des défis importants du secteur d'emplois Plateau-Est. Les enjeux de cohabitation des usages s'expriment tout particulièrement par la présence:

> D'industries lourdes ;
> D'une cour de voirie et d'aires de dépôt de neige;
> Des débarcadères;
> D'une enclave résidentielle (rue Chapleau).

Afin d'accentuer la qualité future du secteur d'emplois Plateau-Est sur le cadre de vie, l'aménagement de zones tampons est mentionné afin de diminuer les nuissances causées par les vibrations et le bruit.

6.4 Orientations de l'étude

> Analyser les structures urbaines présentes à même les terrains vacants et sous-utilisés afin de mieux cibler les sites d'occasion de projet.

> Caractériser la relation entre les zones végétales et l'espace urbain.

> Identifier les logiques de localisation des espaces commerciaux et institutionnels en fonction de la structure de l'espace public.

> Identifier les principes d'organisation des bâtiments industriels en fonction des infrastructures (rues et voies ferrées) ainsi que l'articulation des façades des bâtiments afin de localiser les conflits et les possibilités d'intervention.

Phase B
Analyses urbaines et architecturales

7. Introduction de la phase B

7.1 Objectifs de la phase B

La deuxième étape vise à documenter le territoire d'études à l'aide d'une série d'analyses urbaines et architecturales. En plus d'identifier les principales caractéristiques urbaines et architecturales du territoire d'étude, les analyses permettent de cibler les principaux sites d'occasion de projet soit dans une perspective de préservation des qualités du milieu, de mise en valeur des attraits ou de développement des composantes paysagères.

7.2 Méthodes d'analyse

La méthode de documentation et d'analyse de cette étape procède par :

> Une lecture historique : la superposition des cartes anciennes de plusieurs époques aux tracés urbains actuels permet d'illustrer les éléments de permanence[1] ainsi que les mutations du territoire. Cette lecture est complétée par la recherche de photographies d'archive qui permettent d'identifier les caractéristiques visuelles anciennes des différents milieux ;
> Un balisage photographique : le relevé terrain vise à documenter les caractéristiques architecturales (volumétrie, matériaux, couleurs) de même que visuelles ;
> Des analyses cartographiques : la description des caractéristiques actuelles du territoire permet de mieux illustrer la représentation cartographique des éléments identifiés et de visualiser les constats effectués durant les analyses.

Sur la base de la première lecture historique, six ensembles urbains spécifiques ont été repérés à l'intérieur du territoire d'étude. Ces ensembles urbains ont été identifiés afin de refléter des portions de territoire ayant eu des caractéristiques de développement similaire, par exemple, un large site industriel

1 Un élément de permanence est une composante du territoire qui perdure à travers le temps, malgré les transformations du milieu.

ayant été progressivement subdivisé. Après la présentation du processus historique de développement pour l'ensemble du territoire, l'analyse plus détaillée des caractéristiques architecturales et urbaines est présentée dans ce rapport de manière individuelle pour chacun des cinq ensembles urbains afin de souligner les caractéristiques spécifiques.

Une première présentation des analyses effectuées pour chacun des six ensembles urbains a été effectuée le 29 janvier 2019. Construit sous la forme d'un atelier de dialogue, cette présentation avait comme objectif d'approfondir les éléments de diagnostic afin d'arrimer l'identification des éléments de préservation, de mise en valeur et de développement aux valorisations et aspirations des acteurs locaux. Les participants à cet atelier de dialogue étaient deux représentants des élus de ainsi que deux professionnels de l'aménagement urbain l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal.

7.3 Présentation de la section

Le rapport présente les constats effectués durant cette phase d'analyse ainsi que ceux qui résultent de l'atelier de dialogue.

Le chapitre est divisé en sept sous-sections distinctes. Les deux premières énoncent les carctérisatiques communes à l'ensemble du secteur d'emplois alors que les cinq autres illustrent les caractéristiques urbaines et architecturales des cinq ensembles urbains dans l'ordre suivant :

> Ensemble urbain de la rue Masson
> Ensemble urbain de l'ancien Montreal Driving Club
> Ensemble urbain de la rue Franchère
> Ensemble urbain de l'avenue du Mont-Royal Est
> Ensemble urbain des anciens Abattoirs de l'Est.

8. Historique de développement

L'analyse du processus historique de développement urbain du secteur d'emplois Plateau-Est a été effectuée en fonction de cinq cartes distinctes représentant l'état du développement en 1890, 1912, 1949, 1976 et 2018. Pour chacune de ces années de développement, les voies aménagées ont été dessinées sur un plan actuel du secteur d'emplois afin d'illustrer la progression de la trame urbaine. À titre comparatif, l'*Étude typomorphologique de l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal*[1] divisait le processus historique de développement urbain du territoire en 5 phases distinctes, soit :

> Avant 1845 : La formation de la structure territoriale;
> 1845 – 1880 : La formation des villages;
> 1880 – 1914 : L'âge d'or du développement;
> 1914 – 1960 : La consolidation;
> Après 1960 : Les grandes transformations et le retour à la ville.

Ce découpage historique offre donc une base de comparaison pour situer les principales cartes historiques qui ont été utilisées pour faire l'analyse du processus de développement du secteur d'emplois Plateau-Est. Le regard croisé de ces deux découpages historiques montrent que le développement urbain du secteur d'emplois Plateau-Est se produit relativement tardivement par rapport à l'ensemble de l'arrondissement. Ainsi, le territoire demeure principalement agricole jusqu'à la troisième période de développement de l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal. Les cartes de 1890 et 1912 qui illustrent l'état du secteur d'emplois au début et à la fin de cette période, reflètent bien cette idée de l'âge d'or d'un développement urbain, puisque la comparaison des deux cartes permet de constater la forte croissance du tissu urbain. Les cartes choisies pour illustrer les périodes subséquentes illustrent principalement des efforts de consolidation et de restructurations du tissu urbain déjà aménagé.

Les cartes des pages suivantes illustrent ce processus de formation et de transformation du tissu urbain.

1 Patri-Arch (2003). *Étude typomorphologique de l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal*, Ville de Montréal, consultation en ligne http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_PMR_FR/MEDIA/DOCUMENTS/ETUDE_TYPOMORPHOLOGIQUE.PDF.

Figure 8.1 : Carte du développement urbain du secteur d'emplois Plateau-Est en 1890

8.1 Réseau viaire aménagé en 1890

L'atlas d'assurance-incendie illustre le faible état d'avancement du développement urbain dans cette portion l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal.

Le principal tracé présent à l'époque est celui de la rue Papineau (1). L'avenue des Érables ainsi que la rue D'Iberville sont également indiquées, mais seulement comme tracés planifiés.

Les aires de développement se concentrent principalement à l'ouest de la rue Papineau (2) et au sud de la rue Sherbrooke, et par conséquent à l'extérieur de la zone d'études.

Les Abattoirs de l'Est (3) constituent le seul site industriel aménagé. Cette implantation est alors intégrée au milieu agricole environnant.

Voie planifiée en 1890

Voie aménagée en 1890

Limites du secteur Plateau-Est

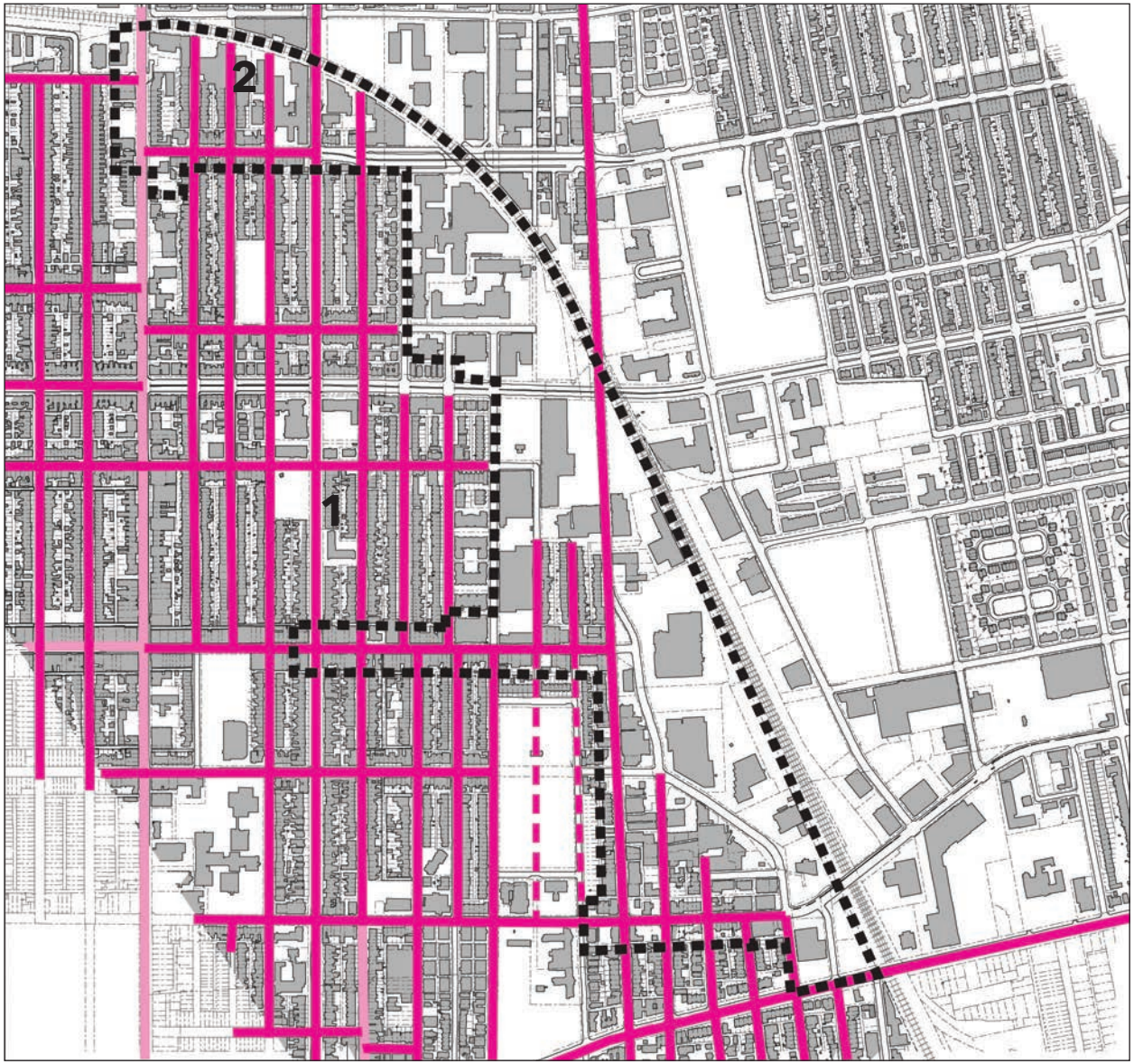


Figure 8.2 : Carte du développement urbain du secteur d'emplois Plateau-Est en 1912

8.2 Réseau viaire aménagé en 1912

La période entre 1890 et 1912 correspond à une phase importante du développement urbain de cette portion de l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal.

Les ensembles résidentiels situés à l'est de la rue Papineau (1) atteignent leur maturité avec l'aménagement de presque la totalité des rues et la construction d'une grande proportion des bâtiments.

L'ensemble industriel situé au nord de la rue Masson (2) a amorcé son développement par l'implantation des premières implantations industrielles qui seront peu à peu transformées dans les années subséquentes.

Voie planifiée en 1912

Voie aménagée en 1912

Voie aménagée en 1890

Limites du secteur Plateau-Est

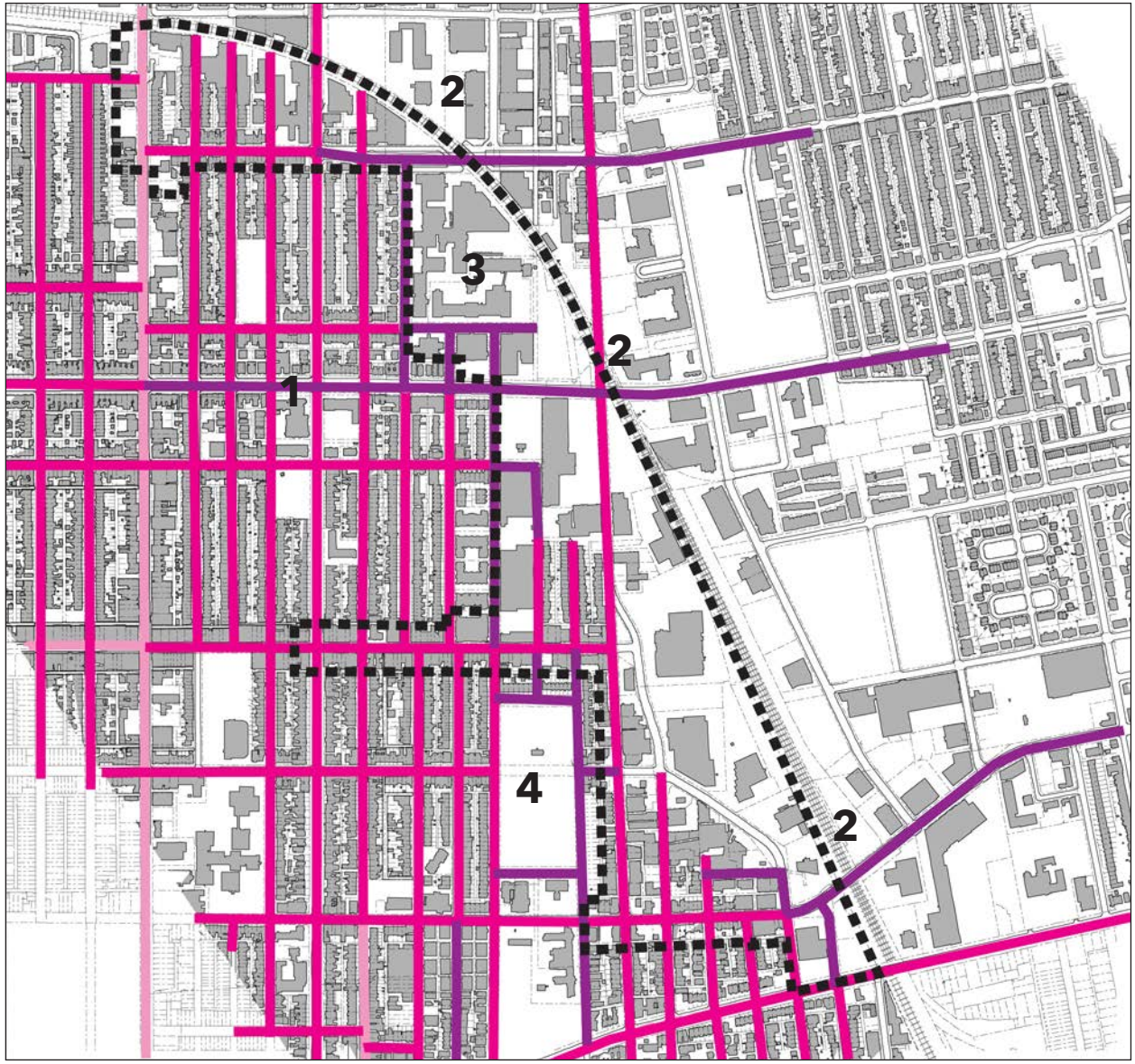


Figure 8.3 : Carte du développement urbain du secteur d'emplois Plateau-Est en 1949

8.3 Réseau viaire aménagé en 1949

La période entre 1912 et 1949 correspond principalement à une phase de consolidation du tissu urbain.

On remarque plusieurs aménagements au niveau du réseau viaire, notamment le prolongement du boulevard Saint-Joseph vers l'Est et l'aménagement des passages sous la voie ferrée (2).

L'un des principaux signes de développement urbain est la transformation de l'ancien site du Montreal Driving Club pour l'implantation de bâtiments institutionnels (3).

On remarque également la création du parc Baldwin (4) ainsi que de la construction des rues et bâtiments situés sur ses flancs nord et est.

Voie aménagée en 1949

Voie aménagée en 1912

Voie aménagée en 1890

Limites du secteur Plateau-Est

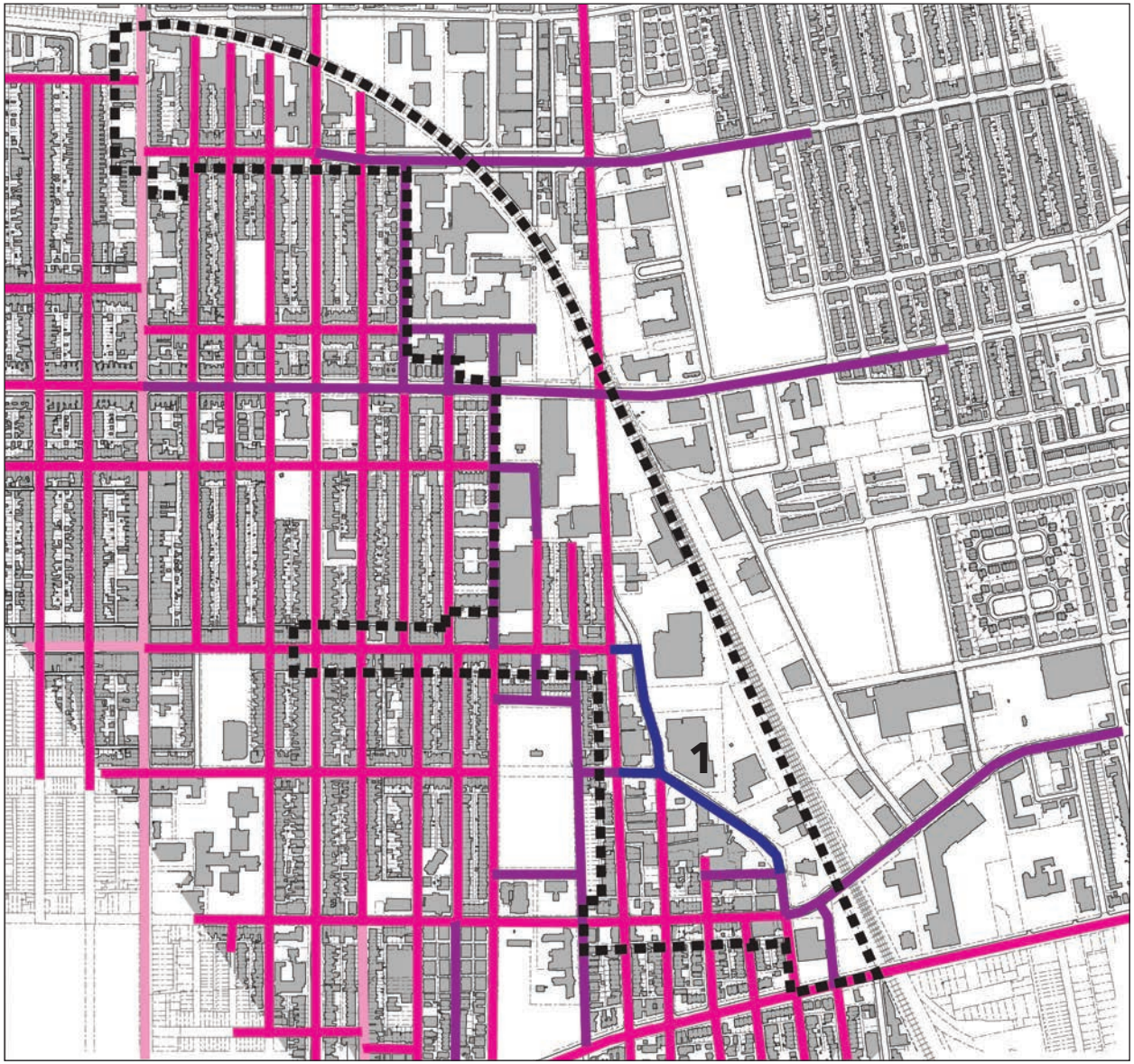


Figure 8.4 : Carte du développement urbain du secteur d'emplois Plateau-Est en 1976

8.4 Réseau viaire aménagé en 1976

La période entre 1949 et 1976 est principalement marquée par des éléments ponctuels de restructuration.

Parmi ceux-ci, l'aménagement de la rue Hogan ainsi que le prolongement vers le nord de la rue Frontenac jusqu'à l'avenue du Mont-Royal sont les deux les plus importants. Ensemble, ils assurent le raccordement des voies aménagées à l'est de la rue Iberville.

Au-delà de ces restructurations du réseau viaire, on constate également plusieurs transformations du tissu urbain industriel, notamment la démolition et la construction de bâtiments. Ces transformations plus détaillées seront examinées de manière spécifique pour chacun des ensembles urbains.

Voie aménagée en 1976

Voie aménagée en 1949

Voie aménagée en 1912

Voie aménagée en 1890

Limites du secteur Plateau-Est

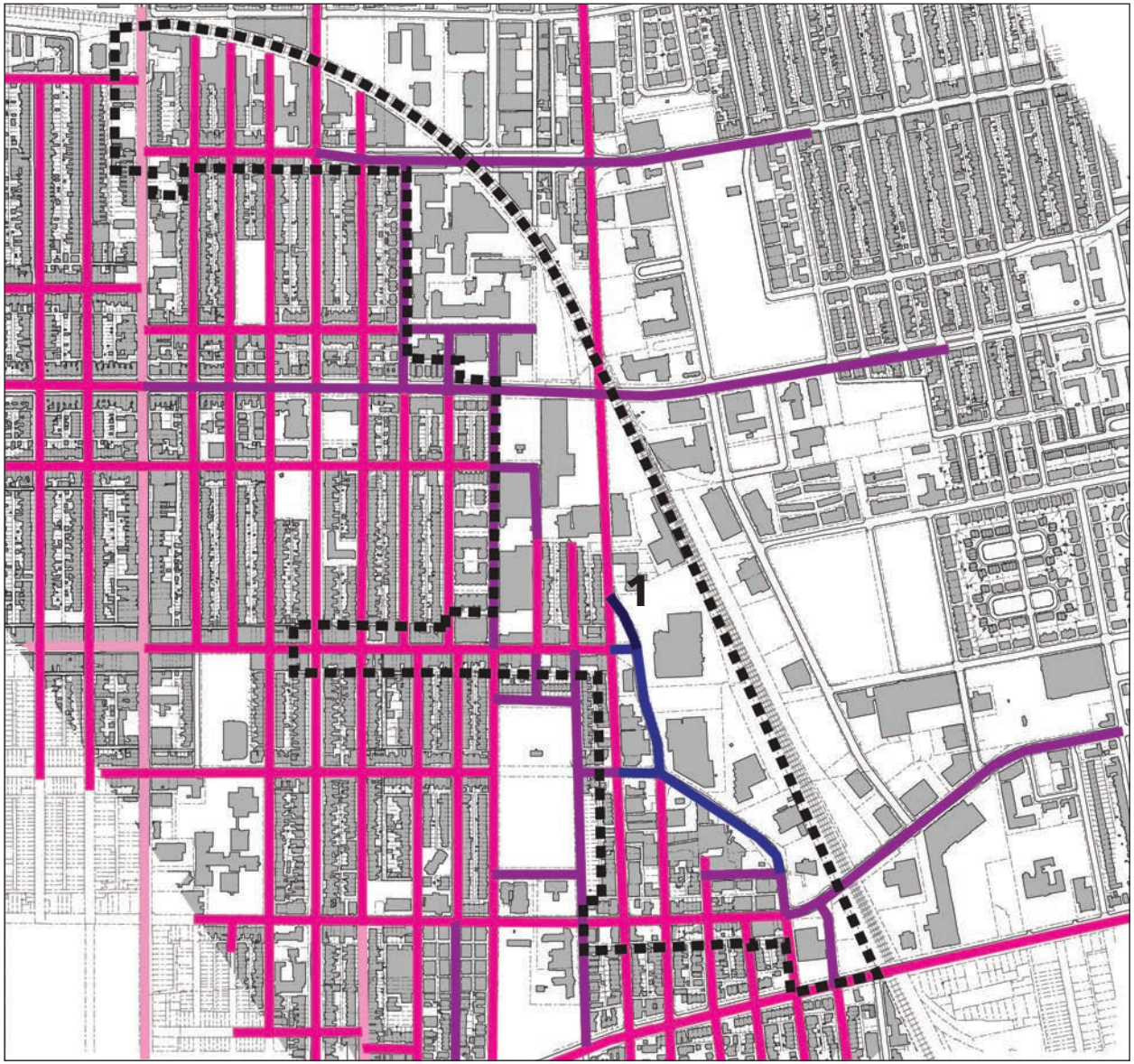


Figure 8.5 : Carte du développement urbain du secteur d'emplois Plateau-Est en 2018

8.5 Réseau viaire aménagé en 2018

De manière similaire à la période précédente, la phase de développement entre 1979 et 2018 consiste principalement dans la réalisation de quelques éléments de restructuration.

Le plus notable est le raccordement de la rue Frontenac directement à la rue D'Iberville (1) créant ainsi la place Valentin-Jautard.

Ce réaménagement urbain correspond également à la démolition des derniers édifices liés à la présence des Abattoirs de l'Est, notamment pour faire place à l'immeuble du Journal de Montréal.

Voie aménagée en 2018

Voie aménagée en 1976

Voie aménagée en 1949

Voie aménagée en 1912

Voie aménagée en 1890

Limites du secteur Plateau-Est

9. Typologie des voies

Par l'examen et la comparaison des voies de l'ensemble du secteur d'emplois Plateau-Est, huit types distincts ont été identifiés. Ces types se distinguent par :

> la largeur de l'emprise de la chaussée;
> la présence d'une bande ou d'une piste cyclable;
> la plantation d'arbres;
> la présence d'un terre-plein ou d'un viaduc.

Les huit types de voies sont représentés à la figure 2.6. La caractérisation des ensembles urbains se base sur cette typologie afin de décrire la composition du réseau viaire de chacun des ensembles identifiés.

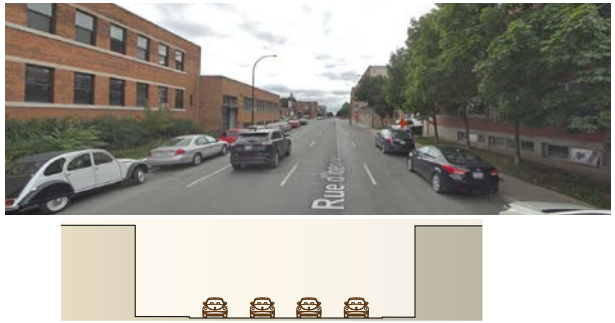
Les huit types de voies observés sont :

> La ruelle;
> La rue résidentielle arborisée;
> La rue résidentielle arborisée avec piste cyclable;
> La rue passante non arborisée;
> La rue passante non arborisée avec piste cyclable;
> L'avenue passante arborisée;
> Le boulevard avec terre-plein;
> le viaduc.

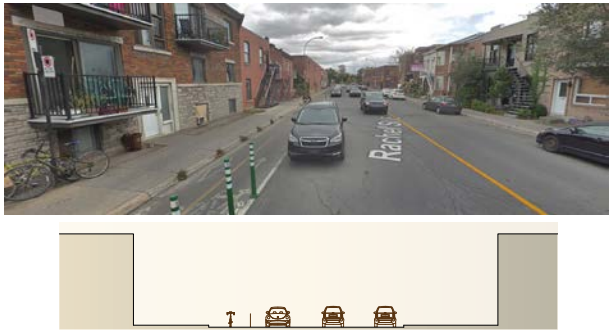
Type 1: Ruelle

Type 2 : Rue résidentielle arborisée:
Exemple: Hogan

Type 3 : Rue résidentielle arborisée, avec piste cyclable:
Exemple: de Bordeaux



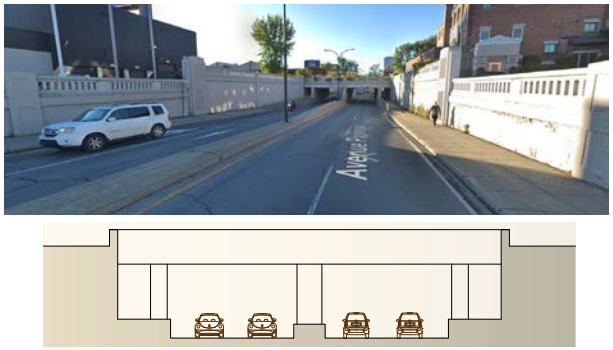
Type 4 - Rue passante non arborisée.
Exemple: d'Iberville



Type 5 - Rue passante non arborisée avec piste cyclable:
Exemple: Rachel

Type 6: Avenue passante arborisée:
Exemple: de Lorimier

Type 7: Boulevard arborisée avec terre plein
Exemple: St-Joseph



Type 8 - Viaduc:
Exemple: de Lorimier

Figure 9.1 : Schéma illustrant les types de voies identifiés dans le secteur d'emplois Plateau-Est.

10. Caractérisation des ensembles urbains

Sur la base de l'analyse préliminaire et du relevé terrain, cinq ensembles urbains ont été identifiés afin d'effectuer une caractérisation détaillées des composantes urbaines et architecturales :

> Secteur A : L'ensemble urbain de la rue Masson;
> Secteur B : L'enesemble urbain de l'ancien Montreal Driving Club;
> Secteur C : L'ensemble urbain de la rue Franchère;
> Secteur D : L'ensemle urbain de l'avenue du Mont-Royal;
> Secteur E : L'ensemble urbain des anciens Abattoirs de l'Est

Le présent chapitre présente la caractérisation détaillée des composantes urbaines et architecturales de chacun de ces ensembles urbains. Les principaux éléments analysés sont :

> Le processus de développement historique : L'objectif est ici d'identifier le potentiel patrimonial des sites et des bâtiments existants;
> La structures des divisions du parcellaire et l'occupation des différents fonctions urbaines : L'objectif de cette analyse est de comprendre la logique d'implantation des fonctions spécialisées (industries, commerces, institutions, récréation) par rapport aux fonctions résidentielles;
> La typologie des voies présentes : L'objectif de cette analyse est de comprendre les qualités de l'expérience piétonne et cycliste en relation avec l'aménagement du domaine public.
> La dispersion des espaces minéralisés et végétalisés : L'objectif est de souligner la présence et le caractére des espaces ouverts afin d'évaluer leur potentiel de développement;
> Les vues : L'objectif est d'identifier les perspectives visuelles et panoramas présents depuis l'espace public :
> La typologie et les caractéristiques architecturales : L'objectif est de décrire la volumétrie, les caractéristiques de composition et la matérialité des édifices présents.

En conclusion de la description de chacun des ensembles urbains une carte-synthèse souligne les potentiels de préservation, de mise en valeur et de développement des qualités urbaines et architecturales.

Secteur A
Ensemble urbain de la rue Masson

10.1 Secteur A : Ensemble urbain de la rue Masson

a. Limites de l'ensemble urbain

Cet ensemble urbain englobe le territoire situé au nord de la Masson et à l'est de la rue Papineau. Il est ceinturé par la voie ferrée sur son côté nord.

b. Historique de développement

En 1890, la rue Papineau est le seul chemin tracé sur le territoire de cet ensemble urbain. Malgré la progression constante du développement urbain qui s'approche de cette portion de la Côte-de-la-Visitation ainsi que de la présence de la voie ferrée du CP, cette portion de territoire semble toujours à vocation agricole, hormis pour les lots immédiatement adjacents à la rue Papineau qui ont été lotis.

La période entre 1890 et 1912 (figures 10.3) constitue une période intense de développement pour cet ensemble urbain avec l'établissement des premières installations industrielles ainsi que l'amorce du développement urbain des rues Masson, Cartier et Chabot. Parmi les installations industrielles présentes, notons tout particulièrement celle de la Heney Carriage and Harness Co dont l'immeuble deviendra dans les années subséquentes celui de la Cadbury.

Entre 1912 et 1949, l'ensemble urbain poursuit son développement par l'insertion de nouvelles installations industrielles ainsi que la consolidation des portions résidentielles du territoire.

Entre 1949 et 1976, on constate la forte densification de la portion industrielle du tissu urbain, notamment sur le site de l'usine

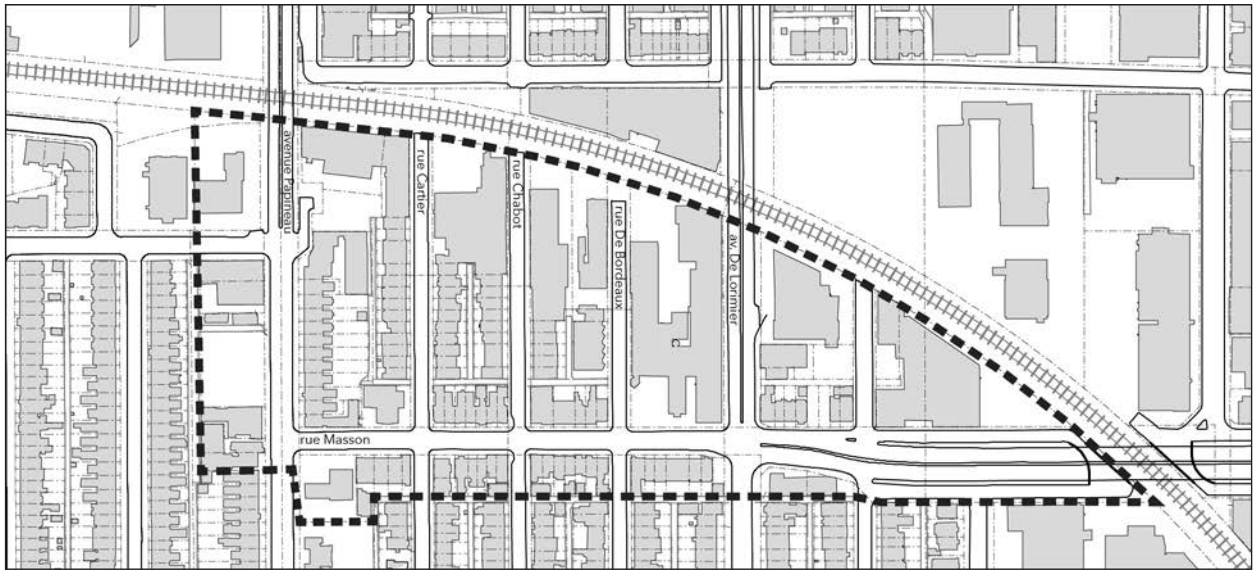


Figure 10.1 : Limites de l'ensemble urbain de la rue Masson

Figure 10.2 : Bâtiment industriel implanté en bordure de la voie ferrée, 5595, avenue Papineau.

1912

Figure 10.3 : Carte du développement de l'ensemble urbain de la rue Masson en 1912

1. Heney Carriage & Harnesses Co.
2. Chesebrough Vaseline Factory
3. Imperial Oil Co.
4. Fairmont Presbyterean Church

Bâtiments qui seront démolis avant 1949

Bâtiments construits en 1912

Limites de l'ensemble urbain

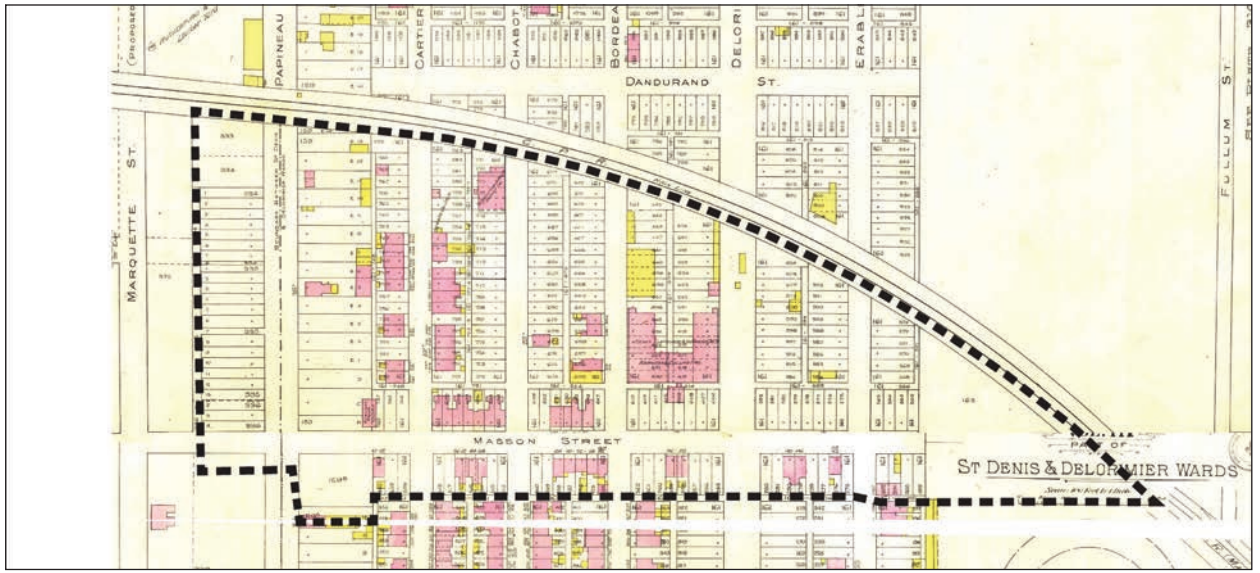


Figure 10.4 : Extrait de l'Atlas of the City of Montreal and vicinity

Source : Chas. E. Goad. *Atlas of the City of Montreal and vicinity in four volumes, from official plans - special surveys showing cadastral numbers, buildings & lots.* BANQ

1949

Figure 10.5 : Carte du développement de l'ensemble urbain de la rue Masson en 1949

Bâtiments qui seront démolis avant 1976

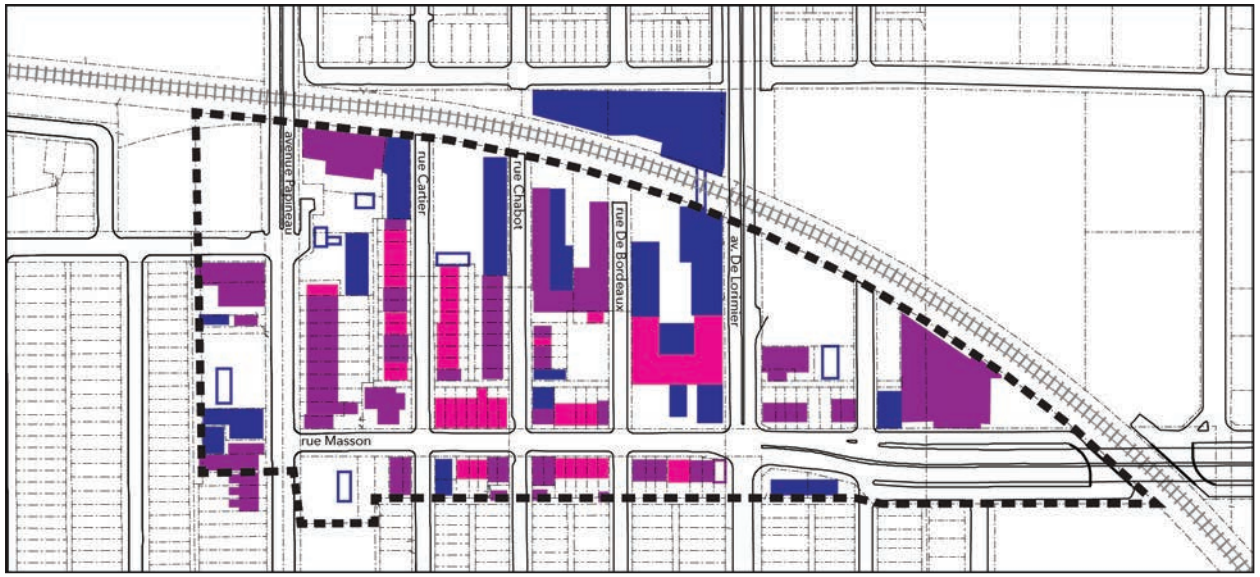
Bâtiments construits en 1949

Bâtiments construits en 1912

Limites de l'ensemble urbain

Figure 10.6 : Extrait du *Plan d'utilisation du sol de la ville de Montréal* de 1949

Ville de Montréal, Service d'urbanisme. *Plans d'utilisation du sol de la ville de Montréal.* BANQ



1976

Figure 10.7 : Carte du développement de l'ensemble urbain de la rue Masson en 1976

Bâtiments qui seront démolis avant 2018

Bâtiments construits en 1976

Bâtiments construits en 1949

Bâtiments construits en 1912

Limites de l'ensemble urbain

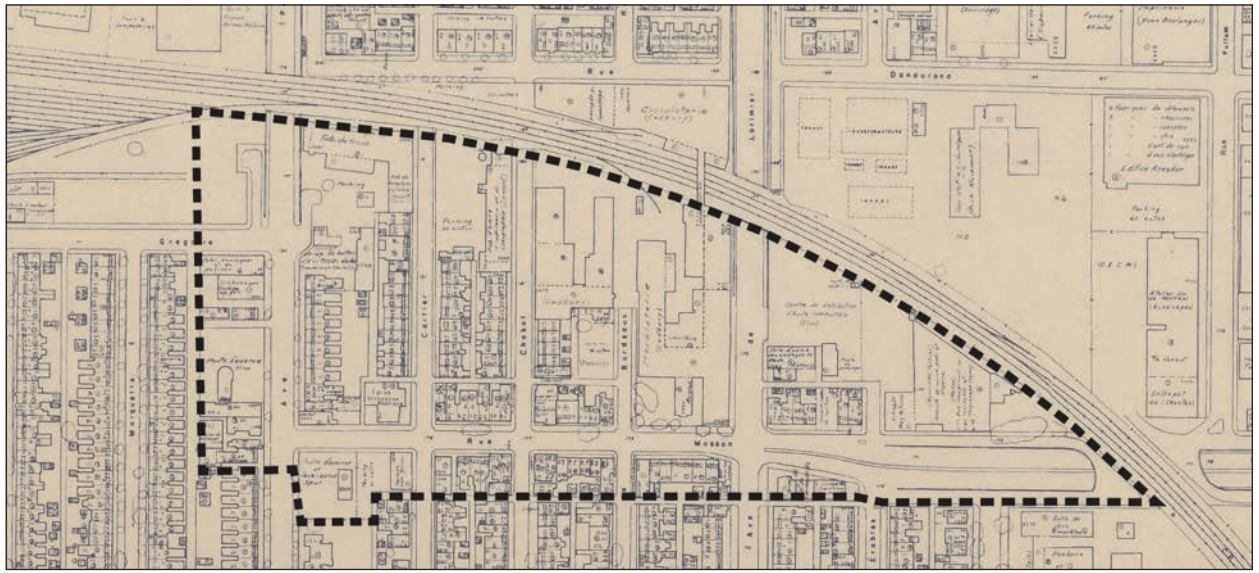
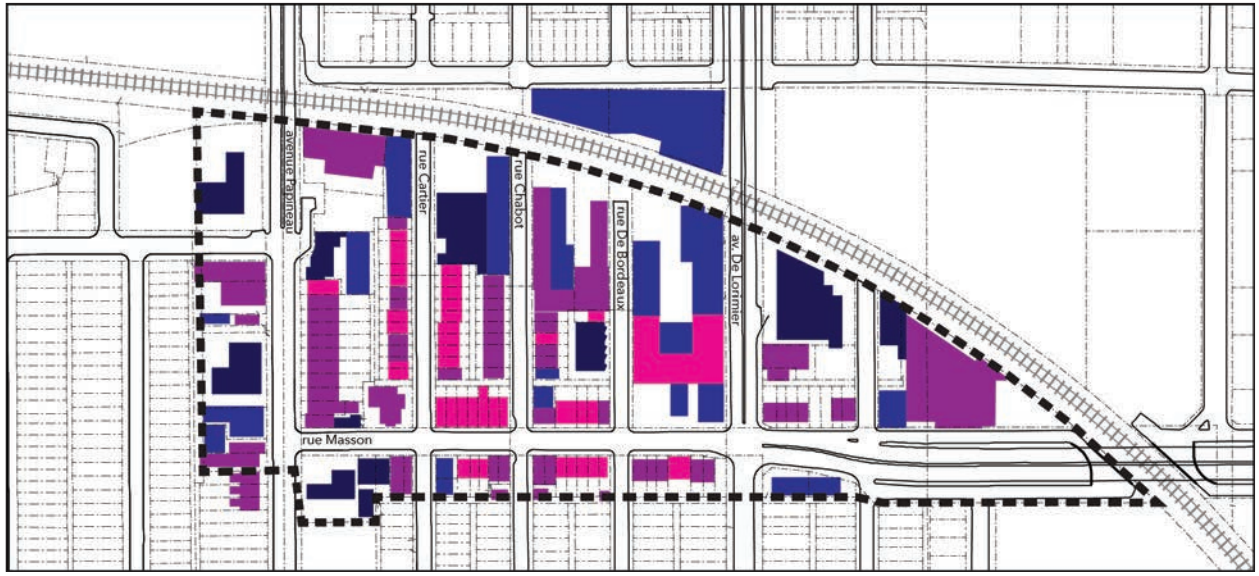


Figure 10.8 : Extrait de la carte *Utilisation du sol* de 1976

f



2018

Figure 10.9 : Carte du développement de l'ensemble urbain de la rue Masson en 2018

Bâtiments construits en 2018

Bâtiments construits en 1976

Bâtiments construits en 1949

Bâtiments construits en 1912

Limites de l'ensemble urbain

Cadbury qui traverse la voie ferrée vers Rosemont à l'aide d'une passerelle aérienne.

Après 1976, plusieurs nouveaux immeubles sont construits dans la portion industrielle du territoire, notamment celui de l'École nationale du meuble et de l'ébénisterie.

c. Synthèse du développement historique

Actuellement, un seul bâtiment de cet ensemble urbain est cité pour sa valeur patrimoniale, soit l'ancien immeuble de la Cadbury. L'examen attentif de l'historique de développement souligne la valeur patrimoniale potentielle de trois autres immeubles, soit :

> le 5595, avenue Papineau (ancienne fabrique de tricots Pinguin Knitting Mill)
> le 5450, rue de Bordeaux (qui faisait autrefois partie des installations de la Cadbury)
> le 2195, rue Masson (un immeuble industriel à vocation mixte inscrit en 1976 à la fois comme abritant une fabrique de textile et de convoyeurs.

L'historique de développement montre également la présence d'un ensemble résidentiel consolidé depuis le début du XXe siècle sur les rues Cartier et Chabot.

Finalement, l'aménagement des passages excavés sous la voie ferrée a généré plusieurs restructurations. Dans cet ensemble urbain, la plus importante de ces restructurations est la démolition de plusieurs immeubles à la tête du viaduc de la rue Masson. Ces démolitions diminuent la qualité de l'entrée de quartier.

d. Tissu urbain spécialisé et résidentiel

La figure 10.10 illustre le découpage du parcellaire et la répartition des fonctions spécialisées et résidentielles dans l'ensemble urbain de la rue Masson.

> *Forme des îlots*
Les îlots de base de cette portion du secteur d'emplois Plateau-Est sont divisés en leur

centre par des ruelles en forme de « H » ce qui résulte en la présence de quatre faces bâtie.

Aux intersections, la façade des rues Est-Ouest est prédominante, ainsi les bâtiments sont principalement orientés vers la rue Masson, à l'exception de ceux situés à l'intersection de l'avenue Papineau. Celle-ci était un parcours plus ancien, les immeubles sont orientés vers l'avenue Papineau.

Il est à noter que l'orientation des immeubles vers l'avenue des Érables et la rue Parthenais à l'intersection de la rue Masson, résulte d'une restructuration du tissu urbain. La construction du tunnel sous la voie ferrée ainsi que l'élargissement du tracé de la rue Masson à cet endroit ont entraîné la démolition du front bâti qui était autrefois orienté vers cette rue.

> *Caractéristiques du tissu urbain résidentiel*

Le parcellaire résidentiel suit un découpage régulier. Les lots relativement étroits possèdent entre 7 et 8,5 mètres de largeur et ceux situés en alignement sur un tronçon de rue sont généralement de largeur uniforme.

L'implantation des bâtiments est en alignement sur les lignes de lot latérales, mais dégage une faible marge de recul avant généralement inférieure à trois mètres. C'est sur la rue Masson que cette marge de recul est la plus faible, la façade de certains bâtiments résidentiels y est d'ailleurs alignée sur la ligne de lot avant.

> *Caractéristiques des fonctions spécialisées*

Pour leur part, les immeubles industriels qui sont implantés à proximité de la voie ferrée s'insérent dans la continuité de la trame urbaine et occupent l'espace non résidentiel des îlots. Seul l'immeuble situé au 2155-2195 rue Masson possède un lot de forme triangulaire qui s'adapte au changement d'orientation de la voie ferrée.

En ce qui concerne leur implantation, les immeubles industriels ne libèrent aucune marge de recul avant. De plus, leur présence génère l'interruption de la ruelle localisée au centre de l'îlot.

On retrouve quelques autres immeubles à vocation spécialisée localisés de manière ponctuelle en retrait de la voie ferrée. Ceux-ci sont localisés sur l'avenue Papineau et la rue Masson.

e. Typologie des voies

Comme le montre la figure 10.11, les voies de l'ensemble urbain de la rue Masson correspondent à quatre types distincts, soit les rues résidentielles arborisées, les rues passantes arborisées, les rues passantes avec piste cyclable et les viaducs.

> Rues résidentielles arborisées

Les rues Cartier, Chabot et de Bordeaux sont des rues résidentielles de faible gabarit dont l'emprise de la chaussée est d'environ 9 mètres, ce qui correspond à deux voies de circulation (une dans chaque direction) et à deux voies de stationnement. Les trottoirs longent la chaussée. Les arbres sont parfois localisés dans des fosses de plantation découpées dans les trottoirs, parfois en marge avant sur les terrains privés. Il n'y a donc pas d'alignement d'arbres rigoureux.

> Rues passantes arborisées

Le type de la rue passante arborisée correspond aux avenues Papineau et De Lorimier. La largeur de ces voies est d'environ 14 mètres, ce qui correspond à quatre voies de circulation (deux de chaque côté) et deux voies de stationnement. À l'approche des tunnels sous la voie ferrée, un terre-plein central permet de séparer les voies orientées dans chacune des deux directions.

En bordure de ces deux artères, les arbres sont plantés sur le domaine public. Néanmoins, alors que sur l'avenue Papineau, les arbres se retrouvent en bordure de la chaussée, sur l'avenue De Lorimier, ils sont plutôt plantés vers l'intérieur, entre le trottoir et les terrains privés. On remarque aussi, présence des plantations sur les tronçons de ces deux voies localisées entre la rue Masson et la voie ferrée.

Figure 10.10 : Carte illustrant la subdivision du territoire entre le tissu urbain spécialisé et le tissu urbain résidentiel.

Tissu urbain spécialisé (commercial/industriel/institutionnel)

Tissu urbain résidentiel

Limites du secteur de la rue Masson

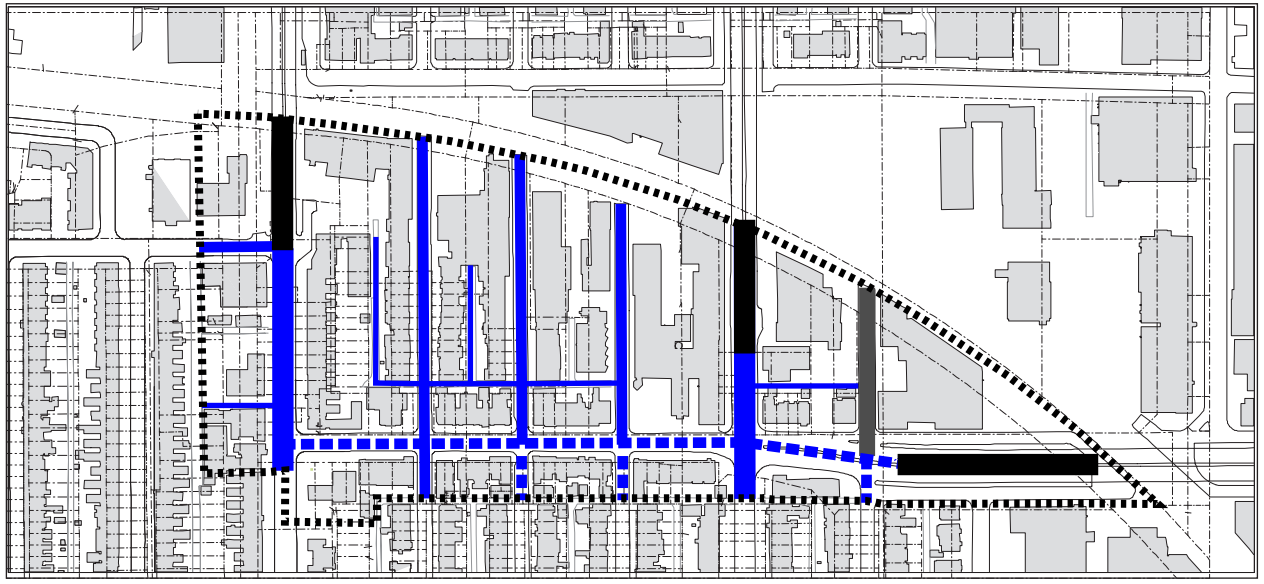


Figure 10.11 : Carte illustrant les types d'aménagement des rues présents dans l'ensemble urbain de la rue Masson.

Ruelle

Rue résidentielle arborisée

Rue résidentielle arborisée/ piste cyclable

Rue passante non arborisée

Rue passante non arborisée/piste cyclable

Avenue passante arborisée

Boulevard arborisée avec terre plein

Viaduc

> La rue passante avec piste cyclable

La rue Masson est la seule voie de ce type dans l'ensemble urbain de la rue Masson. D'une largeur de 12 mètres, la chaussée est composée de deux voies de circulation (une dans chaque direction), de deux bandes cyclables (une de chaque côté de l'emprise) et d'une voie de stationnement.

Les trottoirs d'environ 3 mètres de largeur possèdent des arbres plantés en alignement localisés en bordure de la chaussée.

> Les viaducs

L'ensemble urbain de la rue Masson possède un très grand nombre de voies qui traversent la voie ferrée par des passages en tunnel. Localisés sur l'avenue Papineau, l'avenue De Lorimier et la rue Masson, ces tunnels génèrent des ruptures importantes dans la continuité de l'espace public.

Il est à noter que le tunnel de la rue Masson possède des caractéristiques particulières. Alors que ceux des avenues Papineau et De Lorimier s'inscrivent dans le prolongement du tracé, celui de la rue Masson a été aménagé par l'élargissement de la voie publique. Ainsi, l'emprise de la rue Masson de la chaussée augmente brusquement à l'est de l'avenue De Lorimier ce qui entraîne un léger changement d'axe de son tracé vers le sud.

f. Caractère des espaces non construits

La figure 10.12 illustre le caractère des espaces non construits localisés dans le tissu urbain spécialisé ou sur le domaine public hors rue. Un examen rapide de cette figure démontre la forte minéralisation de l'ensemble urbain de la rue Masson. Il n'y a aucun espace végétalisé d'importance dans cet ensemble urbain. Ceux qui sont présents sont principalement des espaces résiduels le long de la voie ferrée ou des cours avant d'immeubles.

g. Perspectives visuelles

L'ensemble urbain de la rue Masson est un secteur fortement construit qui possède peu de dégagement visuel.

Avec ces trois entrées en tunnel, l'ensemble urbain de la rue Masson constitue l'une des portes d'entrée importantes du secteur d'emplois Plateau-Est ainsi que de l'ensemble de l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal. Néanmoins, les entrées des avenues Papineau et De Lorimier s'inscrivent dans des axes continus dont l'expérience est principalement tirée de l'encadrement des bâtiments. En raison de son désaxement, le tunnel de la rue Masson offre cependant une expérience d'entrée différente. D'une part, l'ancien immeuble de la Cadbury et sa cheminée sont visibles dans un plan à angle ce qui permet de voir à la fois la façade de la rue Masson et celle de l'avenue De Lorimier. D'autre part, le site vacant situé dans le cadran sud-ouest de l'intersection de la rue Masson et de l'avenue De Lorimier est fortement dégagé visuellement depuis la perspective d'entrée de la rue Masson.

h. Typologie architecturale

L'observation des types de bâtiments présents dans l'ensemble urbain de la rue Masson a permis d'identifier un type de bâtiment industriel, soit le bâtiment industriel du début du XXe siècle, ainsi que deux types de bâtiments résidentiels, le duplex avec escalier intérieur et le duplex avec escalier intérieur.

Il est à noter qu'il n'y a pas d'uniformité de composition pour les bâtiments industriels construits après 1945. Ceux-ci n'ont donc pas été regroupés en un type spécifique.

> Le bâtiment industriel du début du XXe siècle

Malgré la présence de plusieurs variations sur chacun des immeubles, les bâtiments industriels construits avant 1945 possèdent une certaine uniformité de composition architecturale en raison de l'utilisation de la brique d'argile rouge comme matériau principal de revêtement ainsi que la composition qui exprime habituellement sur la façade la distinction entre les éléments structuraux (colonne et poutre) et les éléments de remplissage des murs extérieurs.

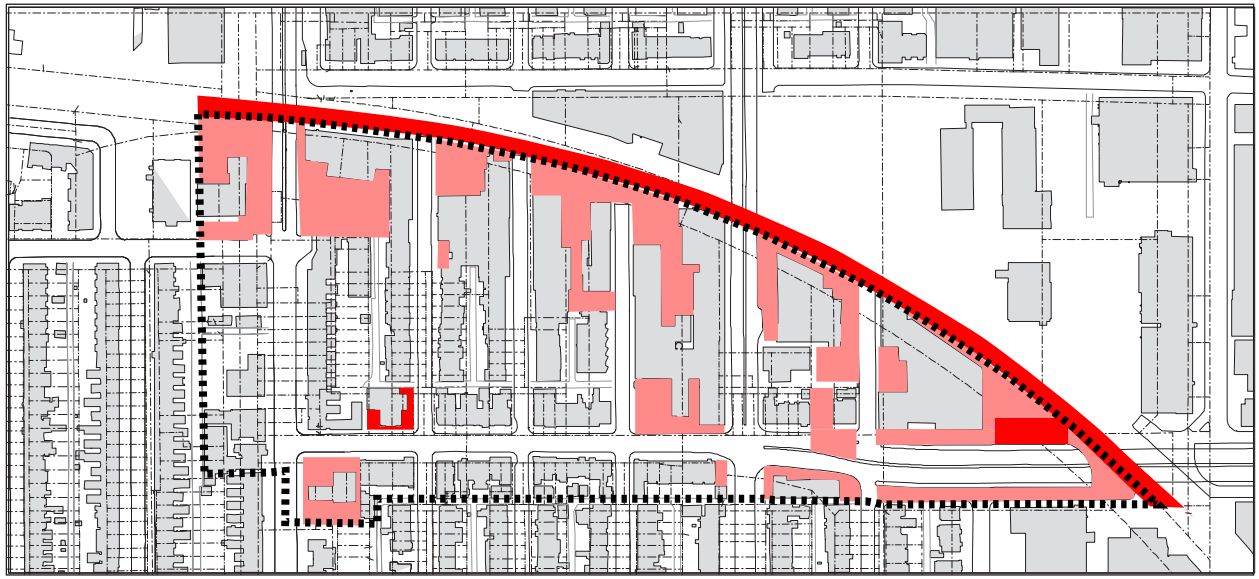


Figure 10.12 : Carte de caractérisation des espaces ouverts de l'ensemble urbain de la rue Masson

espace végétalisé

espace minéral

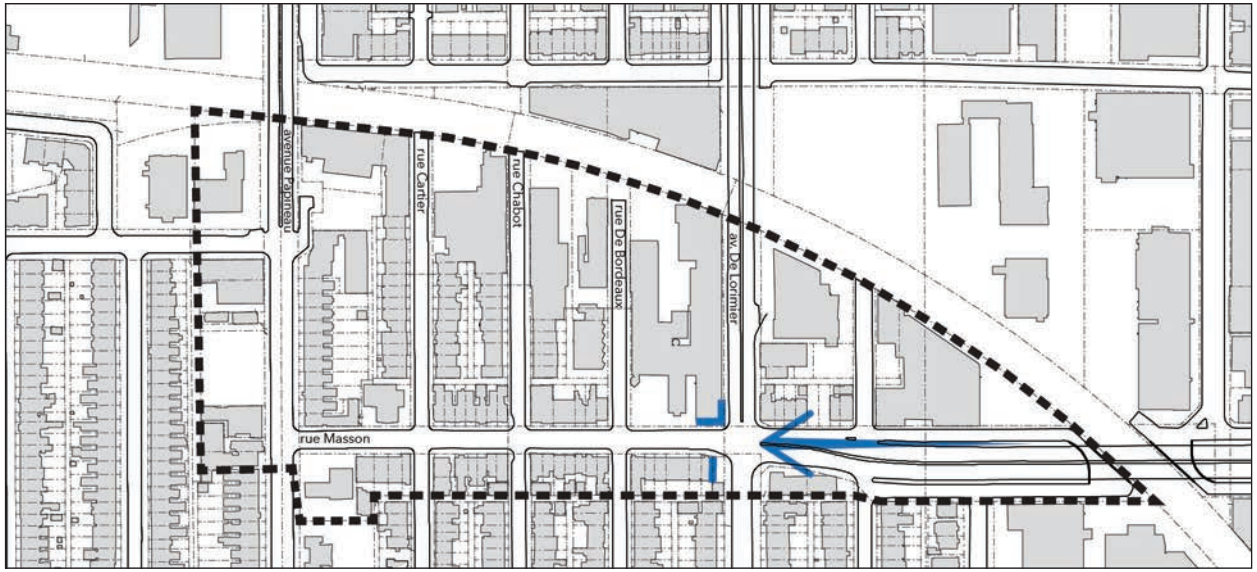


Figure 10.13 : Carte d'identification et de localisation des perspectives visuelles de l'ensemble urbain de la rue Masson

Objet d'intérêt visuel

Perspectives visuelles

Limites de l'ensemble urbain

Volume et implantation
Bien que ces immeubles industriels varient de 2 à 5 étages, on retrouve plusieurs des bâtiments industriels de ce type avec une hauteur moyenne de 3 étages.

L'implantation de ces bâtiments industriels est réalisée sans marge de recul avant. Historiquement, une voie ferrée secondaire pouvait se connecter directement à la voie ferrée principale du C.P. afin de desservir les usines et entrepôt. La présence de cette voie ferrée dégageait une cour au centre de l'îlot qui était ouverte vers la voie ferrée.

Composition
Ces bâtiments industriels possèdent une composition architecturale sobre et régulière constituée d'alignements horizontaux et verticaux des principaux éléments.

Ainsi les fenêtres sont disposées selon des axes réguliers. De manière générale, la fenestration tend à assurer un éclairage naturel maximal à l'intérieur des bâtiments. Cependant, on retrouve différents types d'ouverture, soit des ouvertures verticales ainsi que des ouvertures en bandeaux horizontaux.

Lorsque présents, les éléments d'ornementations accentuent la perception des éléments structuraux des bâtiments, il s'agit souvent de brique surhaussée ou de colonne de béton qui marquent la présence des colonnes et des poutres.

Matérialité
La brique d'argile rouge est le principal matériau utilisé. La brique a dans certains cas été recouverte d'enduit ou d'un revêtement métallique. Ces interventions semblent être des transformations de l'état d'origine des bâtiments, mais un examen plus approfondi devrait être fait pour valider cette hypothèse.

> Le duplex avec escalier intérieur

Volume et implantation
Les duplex avec escalier intérieur sont composés d'un volume rectangulaire de deux étages avec toit plat. Ils sont implantés avec une faible marge de recul avant et sans retrait latéral.

Composition
La façade de ces immeubles est divisée en deux travées la première est généralement composée des deux portes principales et du porche d'entrée au rez-de-chaussée ainsi que d'une porte et d'un balcon à l'étage. La seconde travée est composée d'un alignement vertical de fenêtres. Ces fenêtres peuvent être intégrées à une saillie du mur de façade. Une corniche orne la partie du supérieur de la façade.

Matérialité
Le mur de façade est revêtu de pierre grise ou de briques. Plusieurs couleurs de brique ont été repérées, il n'y a pas nécessairement de dominante particulière.

> Le triplex avec escalier extérieur

Volume et implantation
Les triplex avec escalier extérieur sont des bâtiments rectangulaires de trois étapes avec toit plat.

Composition
Leur façade principale est divisée en trois travées principales. La travée centrale est composée des portes d'entrée aux logements ou d'accès au balcon. Les deux travées latérales possèdent un alignement vertical de fenêtres. Un escalier extérieur permet d'atteindre le balcon du premier étage afin d'offrir un accès direct à partir de l'extérieur aux logements des niveaux supérieurs. Ce mode de composition n'est cependant pas uniforme et plusieurs variantes ont été repérées.

Matérialité
Les triplex avec escalier extérieur de cet ensemble urbain sont revêtus de briques. Les briques sont dans diverses tonalités de beige, de brun et d'orangé.

i. Localisation des débarcadères

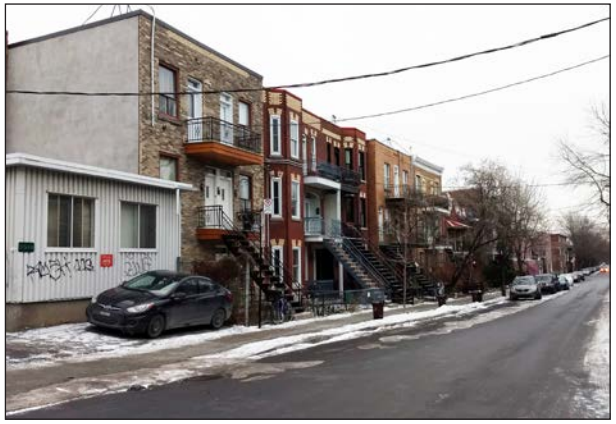
Bien que l'on retrouve quelques débarcadères orientés directement vers la rue, on remarque la présence de cour arrière qui assure une grande partie de la fonction.

Figure 10.14 : Tableau des types architecturaux présents :

> Bâtiments industriel du début du XXe siècle
  a. 2177, rue Masson
  b. 5595, avenue Papineau

> Autre immeubles industriels et institutionnels de typologie variée
  c. École nationale du meuble et de l'ébénisterie, 5445, rue De Lorimier
  d. 5410,rue de Bordeaux

> Une variété de types résidentiels dont :
  d. Des duplex avec escalier intérieur, 1909-1911, rue Masson
  e. Des triplex avec escalier extérieur, rue Cartier



j. Synthèse et diagnostic

L'ensemble urbain de la rue Masson est un secteur à vocation mixte, autant résidentiel qu'industriel, dans lequel les immeubles industriels ont été implantés à proximité des voies ferrées, mais en respectant la structure des tracés urbains.

Les immeubles industriels y possèdent une identité architecturale et urbaine assez homogène en raison de leur implantation sans retrait avant, de leur volumétrie de deux ou trois étages ainsi que de leur matérialité de briques d'argile rouge.

Recommandations concernant la préservation des attraits

Les principaux attraits à préserver de l'ensemble urbain de la rue Masson (figure 10.16) sont les quatre sites industriels datant d'avant 1945, ainsi que les ensembles résidentiels des rues Masson, Cartier et Chabot.

Concernant les quatre sites industriels ayant un potentiel patrimonial, il est recommandé :

> D'étudier la possibilité d'ajouter ces immeubles à la liste des immeubles d'intérêt patrimonial de l'arrondissement afin de mieux reconnaître l'identité industrielle du secteur et de l'arrondissement.

Figure 10.15 : Illustration de l'ajout d'un nouveau volume sur la portion nord-ouest du site de l'ancienne usine Cadbury.

> De demander la réalisation d'une étude d'évaluation patrimoniale avec toute demande de rénovation ou de transformation afin que l'ensemble des caractéristiques d'intérêt soit préservé;

Concernant plus spécifiquement l'immeuble de l'ancienne usine Cadbury, il est recommandé :

> D'assurer la préservation des composantes les plus anciennes du site ainsi que la composition et la matérialité des façades, l'espace ouvert donnant sur la rue Masson et la cheminée.
> De permettre le redéveloppement de la portion nord-ouest du site dans l'optique d'autoriser l'ajout d'un nouveau volume d'une hauteur maximale de cinq étages, soit la hauteur du volume nord-est du site (fig. 10.15);
> D'assurer l'insertion harmonieuse de tous nouveaux ajouts en respectant les caractéristiques des constructions industrielles du secteur tel la brique, l'expression de la structure en façade, l'alignement sur rue, la trame et dimension des fenêtres.
> De conserver un espace libre au sol au centre du site et ouvert vers la voie ferrée

Figure 10.16 : Carte d'identification des attraits de l'ensemble urbain de la rue Masson

Attraits

1. Ensembles industriels anciens
   a. Ancien immeuble de la Cadbury
   b. Autres sites industriels ayant un potentiel patrimonial
2. Ensembles résidentiels consolidés
   a. Ensemble de la rue Masson
   b. Ensemble des rues Chabot et Cartier

Occasions de projet

3. Axe linéaire de la voie ferrée
4. Aire de stationnement de la Cadbury
5. Belvédère d'entrée de quartier
6. La rue Masson

Faiblesses

7. Traversées en tunnel de la voie ferrée
8. Rues en cul-de-sac
9. 2122, rue Masson
10. 5420, rue De Bordeaux
11. Site de la station-service à l'intersection de l'avenue Papineau et de la rue Masson

afin de maintenir la typologie en « U » du bâtiment.

Recommandations concernant les occasions de mise en valeur

L'ensemble urbain de la rue Masson ne comporte aucun espace public hormis les rues. Pourtant, plusieurs espaces ouverts situés dans le domaine public et privé auraient le potentiel de devenir des places, des parcs ou des sentiers urbains. Ces espaces sont :

> L'axe linéaire de la voie ferrée;
> L'aire de stationnement de la Cadbury;
> Le belvédère d'entrée de quartier.

Par son caractère de rue de liaison de cette portion du secteur d'emplois Plateau-Est, la mise en valeur de la rue Masson est également un projet intéressant à considérer.

Recommandations concernant les occasions de développement

Les sites de plus faible qualité architecturale et urbaine de l'ensemble de la rue Masson sont, d'une part, les traversées en tunnel sous la voie ferrée ainsi que les rues en cul-de-sac. Ces lieux résultent directement de la présence de la voie ferrée et possèdent un caractère urbain de type infrastructure qui est peu convivial.

Figure 10.17 : Illustration des caractéristiques architecturales dominantes des immeubles industriels de l'ensemble urbain de la rue Masson : a) 5220, rue Chabot et b) 5450, rue De Bordeaux.

Quelques propriétés privées ont un potentiel important pour le redéveloppement. Ce sont principalement :

> 5420, rue De Bordeaux
> 2122, rue Masson
> Site de la station-service à l'intersection de l'avenue Papineau et de la rue Masson

Situé dans la portion plus industrielle de l'ensemble, le premier de ces sites devrait reprendre les principales caractéristiques de l'architecture industrielle locale (figure 10.17) dont : l'alignement sur rue, la hauteur de trois étages, la brique, la composition qui exprime la structure du bâtiment en façade.

Les sites vacants ou à développer sur la rue Masson, pourront se greffer au contexte des immeubles de type « plex » existants. Il faudrait alors respecter les principales caractéristiques de ce type d'immeuble, dont l'implantation avec un léger retrait de la façade, la hauteur de trois étages maximum et l'utilisation de la maçonnerie comme matériau de revêtement en façade.

Un exemple particulier d'un site qui pourrait être redéveloppé est le 2122, rue Masson.

Ce site correspond à la tête d'îlot entre les avenues De Lorimier et des Érables. Il héberge actuellement des garages et entrepôts ayant une valeur architecturale faible. Sa position est particulière, car les lots y ont été réduits lors de la construction du tunnel de la rue Masson. Ainsi, une reconfiguration de la chaussée permettrait aussi de revoir la géométrie des lots. Il serait alors important de revisiter les alignements sur rue à la suite de la bonification de la rue Masson et tendre vers la reprise de la division historique du parcellaire.

Figure 10.18 : Exemple d'un immeuble de type « plex ».

Figure 10.19 : Exemple de site qui pourrait être redéveloppé, la station-service à l'angle de l'avenue Papineau et de la rue Masson.

Figure 10.20 : Exemple de site qui pourrait être redéveloppé, le 2122, rue Masson.

Secteur B
Ensemble urbain de l'ancien Montreal Driving Club

10.2 Ensemble urbain de l'ancien Montreal Driving Club

a. Limites de l'ensemble urbain

L'ensemble urbain de l'ancien Montreal Driving Club couvre le territoire qui était autrefois occupé par cette organisation et qui est aujourd'hui délimité par le boulevard Saint-Joseph au sud, la rue Masson au nord, la rue Parthenais à l'ouest. Du côté est, il est à la fois délimité par la voie ferrée ainsi que par un terrain actuellement vacant.

b. Historique de développement

Le développement urbain de cet ensemble est relativement récent. La carte de 1912 illustre bien l'ensemble des installations du Montreal Driving Club. Celui-ci aurait d'abord été aménagé à l'emplacement du parc Baldwin, puis déménagé plus au nord afin de s'éloigner du développement urbain qui y progressait. En superposant la carte de 1912 à celle d'aujourd'hui, on constate que les bâtiments du Montreal Driving Club étaient implantés du côté ouest de la rue Parthenais.

La carte de 1949 montre la construction d'un premier immeuble institutionnel donnant sur l'avenue Laurier. De même, les premiers immeubles résidentiels de ce tronçon de la rue

Figure 10.21 : Maison Lucie-Bruneau en 1975 (source : BAnQ)

Figure 10.22 : Le boulevard Saint-Joseph et son large terre-plein, en 1937 (source : Archives de la Ville de Montréal)

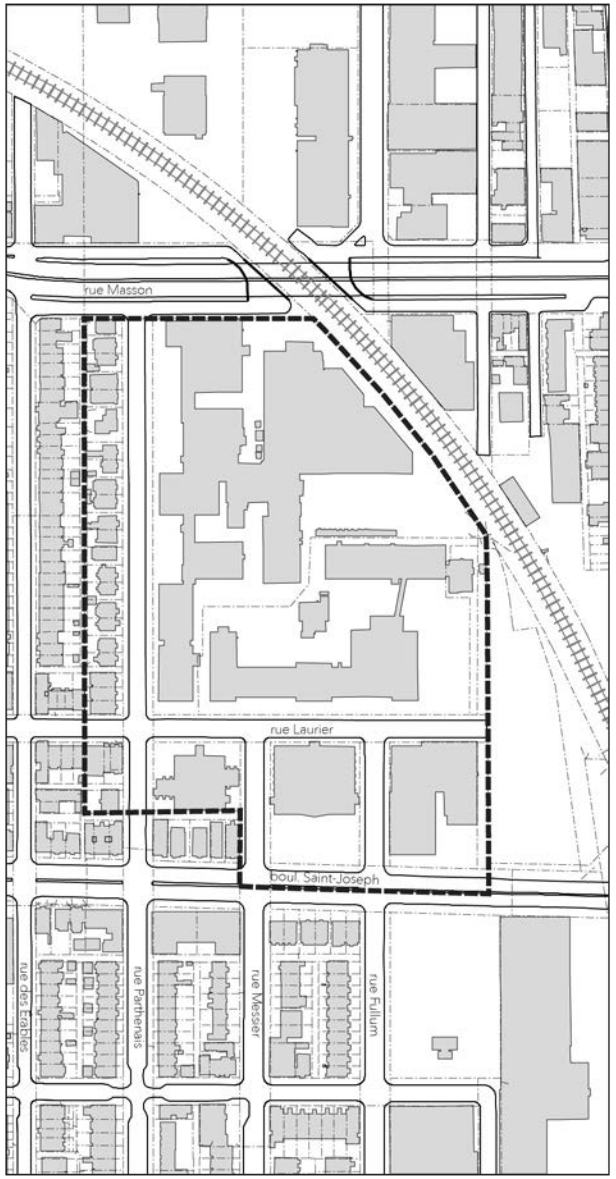
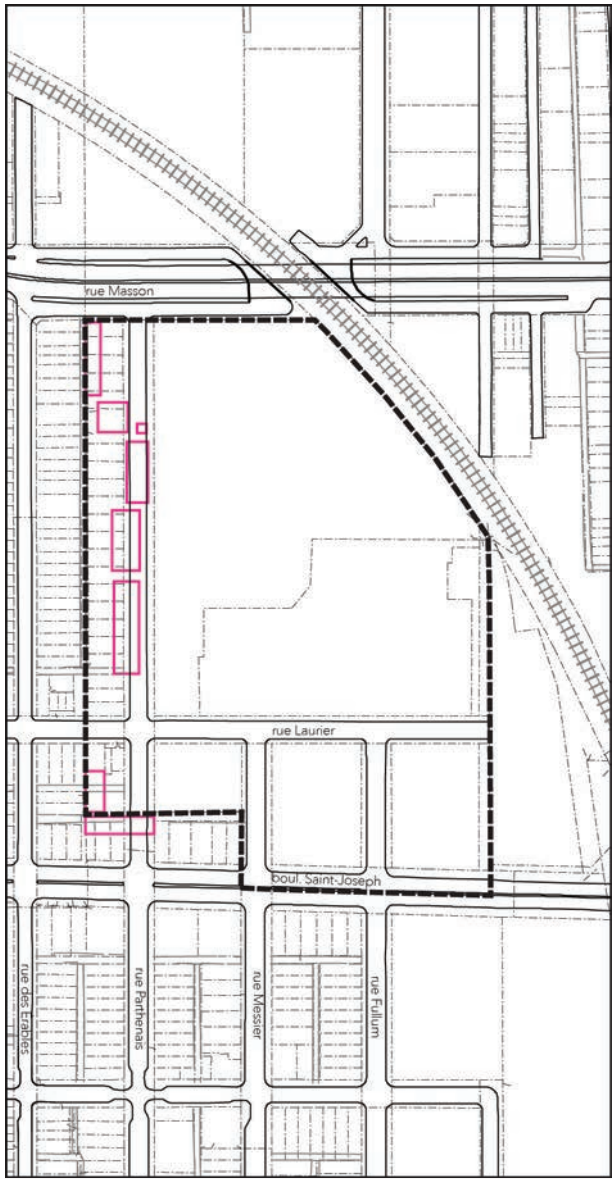
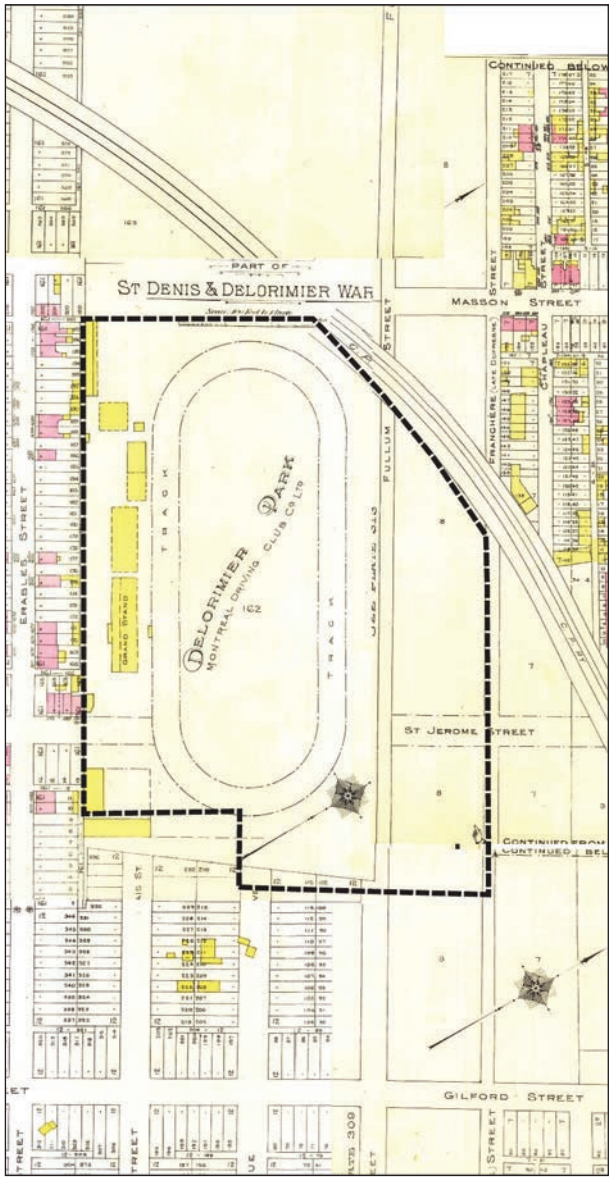


Figure 10.23 : Limites de l'ensemble urbain de l'ancien Montreal Driving Club.





1912

Figure 10.24 : Carte du développement de l'ensemble urbain de l'ancien Montreal Driving Club en 1912

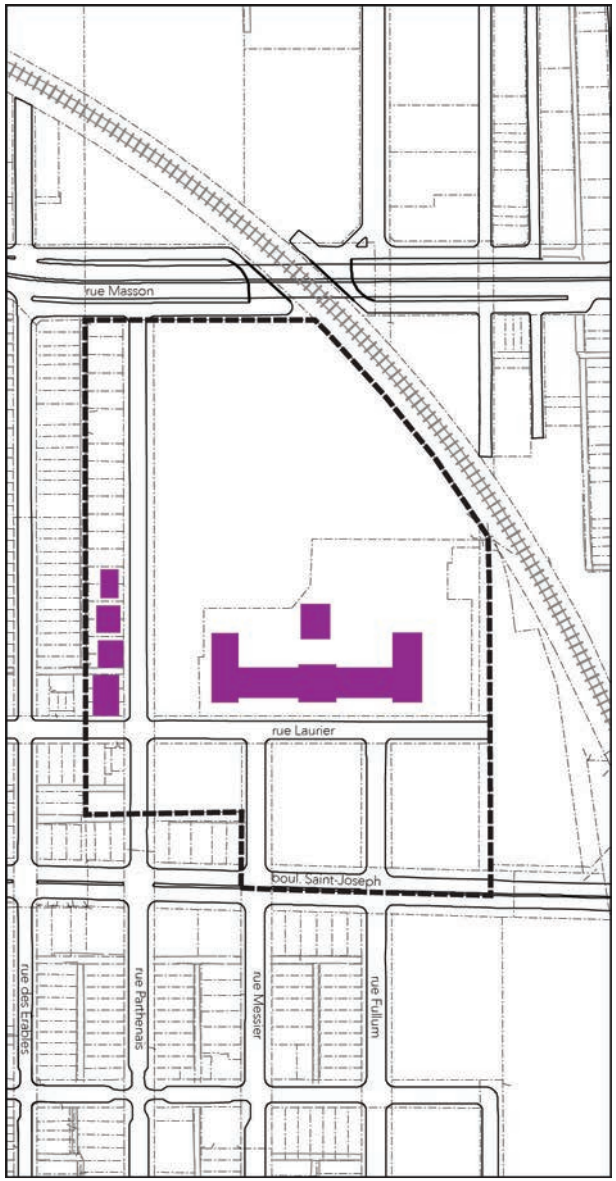
Bâtiments qui seront démolis avant 1949

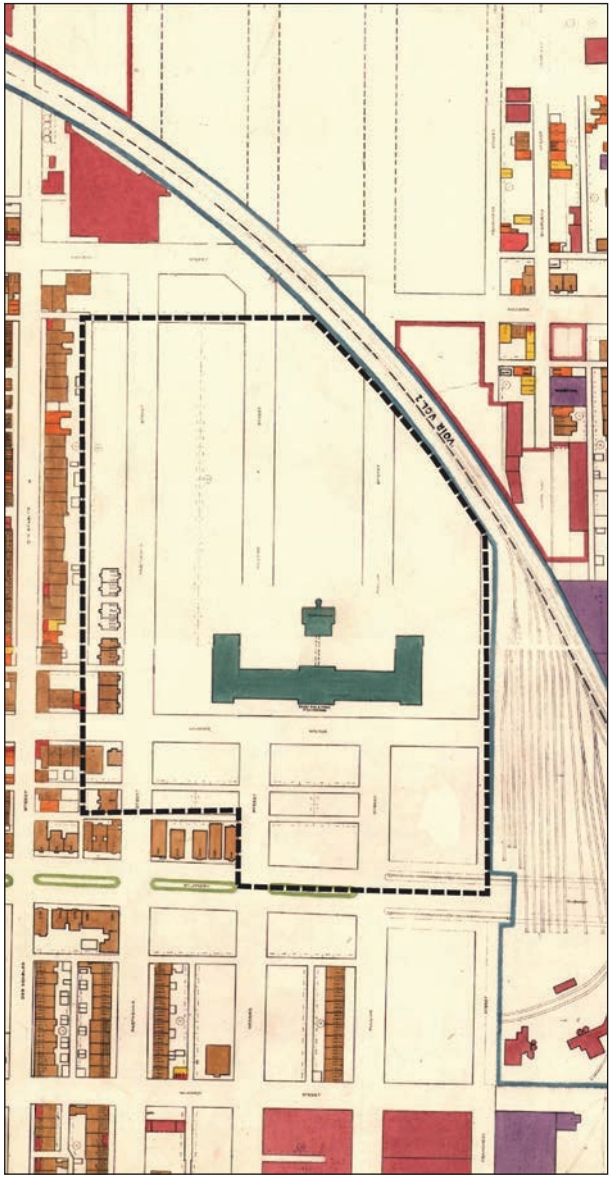
Bâtiments construits en 1912

Limites de l'ensemble urbain

Figure 10.25: Extrait de l'Atlas of the City of Montreal and vicinity

Chas. E. Goad. *Atlas of the City of Montreal and vicinity in four volumes, from official plans - special surveys showing cadastral numbers, buildings & lots.* BANQ





1949

Figure 10.26 : Carte du développement de l'ensemble urbain de l'ancien Montreal Driving Club en 1949

Bâtiments qui seront démolis avant 1976

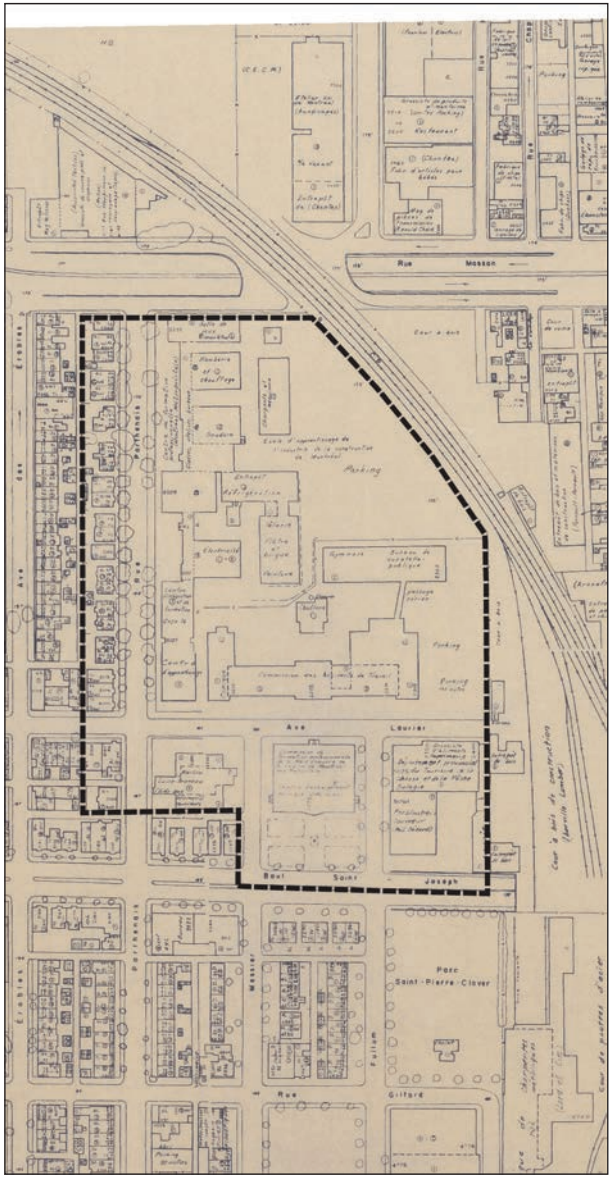
Bâtiments construits en 1949

Bâtiments construits en 1912

Limites de l'ensemble urbain

Figure 10.27 : Extrait du *Plan d'utilisation du sol de la ville de Montréal* de 1949

Ville de Montréal, Service d'urbanisme. *Plans d'utilisation du sol de la ville de Montréal.* BANQ



1976

Figure 10.28 : Carte du développement de l'ensemble urbain de l'ancien Montreal Driving Club en 1976.

Bâtiments qui seront démolis avant 2018

Bâtiments construits en 1976

Bâtiments construits en 1949

Bâtiments construits en 1912

Limites de l'ensemble urbain

Figure 10.29: Extrait de la carte *Utilisation du sol* de 1976

Cité de Montréal, Service d'urbanisme, Service des travaux publics. *Utilisation du sol, Montréal,* BAnQ

Parthenais sont construits. Il est également important d'observer le prolongement vers l'est du boulevard Saint-Joseph, avec son terre-plein caractéristique des grands boulevards urbains.

En 1976, de nombreuses institutions s'ajoutent au centre Lucie-Bruneau dont le Centre du Plateau et l'École des métiers de la construction. L'ensemble résidentiel de la rue Parthenais se prolonge également vers le nord.

Entre 1976 et 2018, on observe principalement la densification progressive des sites institutionnels.

c. Synthèse du développement historique

L'ensemble urbain du Montreal Driving Club est de construction récente. Il serait intéressant d'effectuer une analyse plus approfondie des immeubles présents afin d'en évaluer la valeur patrimoniale en tant que représentant de l'architecture moderne.

Sur le plan urbain, l'enlèvement du terre-plein central du boulevard Saint-Joseph a marqué un passage important dans le caractère de cette artère. De grand boulevard urbain, l'axe Saint-Joseph est devenu une voie de circulation.

d. Tissu urbain spécialisé et résidentiel

2018

Figure 10.30 : Carte du développement de l'ensemble urbain du Montreal Driving Club en 2018

Bâtiments construits en 2018

Bâtiments construits en 1976

Bâtiments construits en 1949

Bâtiments construits en 1912

Limites de l'ensemble urbain

Lors du développement des terrains du Montreal Driving Club, la rue Parthenais est devenue l'axe diviseur entre les portions spécialisées (principalement institutionnelles) et résidentielles de cet ensemble urbain. On y trouve ainsi une division très claire entre les deux types de tissu urbain.

> *Forme des îlots*
Le site de l'ancien Montreal Driving Club est demeuré peu subdivisé par le tracé général des rues. L'îlot du Centre de réadaptation Lucie-Bruneau et de l'École des métiers de la construction est un vaste ensemble fermé sur lui-même et limitrophe à la voie ferrée.

Les autres îlots ne possèdent pas de ruelle en « H » comme dans l'ensemble de cette portion de l'arrondissement en raison de leurs faibles dimensions. Ils conservent néanmoins l'orientation générale des bâtiments, c'est-à-dire que les bâtiments localisés aux intersections sont orientés en priorité vers les rues Est-Ouest (boulevard Saint-Joseph et avenue Laurier). Une ruelle centrale parallèle à l'avenue Laurier peut aussi être présente.

> *Caractéristiques du tissu urbain résidentiel*
Localisé du côté ouest de la rue Parthenais, le tissu urbain résidentiel correspond à une typologie distincte de celle qui est présente dans cette portion de l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal. Les lots y sont plus larges (11,5 m) et les bâtiments sont implantés de manière jumelée, dégageant ainsi une marge de recul latéral. On y retrouve également une cour avant de 2,5 à 4 m.

> *Caractéristiques des fonctions spécialisées*
Malgré la présence d'une grande variété de formes de lots, le tissu urbain spécialisé cherche à générer un encadrement des rues. Ainsi, les façades principales des bâtiments sont parallèles aux voies. Des cours avant sont dégagées sur la plupart des îlots, sauf celui situé à l'est de la rue Fullum qui est à vocation commerciale et industrielle. Les cours avant sont parfois vastes et peuvent atteindre 20 ou 30 mètres comme dans le cas de certaines portions du bâtiment de l'École des métiers de la construction sur la rue Parthenais ou du Centre du Plateau sur le boulevard Saint-Joseph, dans ces cas, les marges avant deviennent en quelque sorte des espaces urbains.

e. Typologie des voies

Deux types de voies principaux ont été identifiés dans cet ensemble urbain, soit la rue résidentielle arborisée et le boulevard urbain.

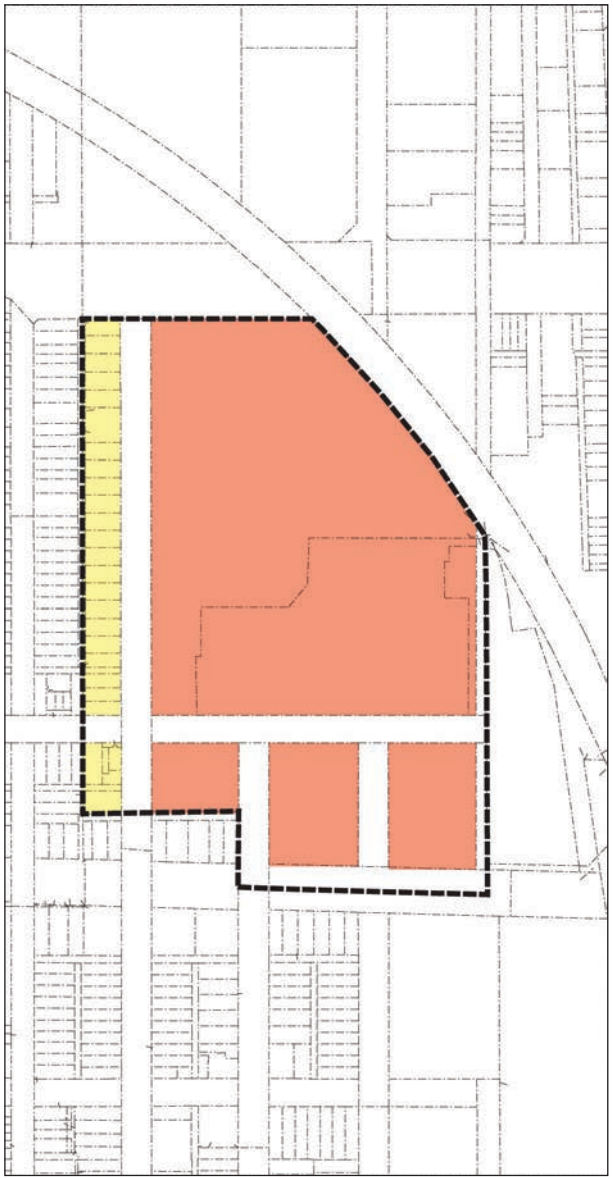
> Rue résidentielle arborisée
Ce type de voie correspond aux rues Parthenais, Messier et Fullum ainsi qu'à l'avenue Laurier Est. L'emprise de la chaussée de ces rues a de 11 à 12,5 m ce qui permet la présence de deux voies de circulation (une dans chaque direction), ainsi que de deux voies de stationnement. Il est à noter que la rue Parthenais étant à sens unique, cet aménagement est trop large pour cette vocation. Ainsi, des tracés au sol indiquent la localisation de la voie de circulation afin de réduire la perception de largeur excessive.

L'aménagement des trottoirs y est variable. Alors que la plupart de ces rues possèdent un trottoir de 1,5 à 2 mètres localisé en bordure de la chaussée, sur la rue Parthenais, l'emprise publique piétonne est plutôt de 4 mètres ce qui permet l'aménagement d'un large trottoir (au sud de l'avenue Laurier) ou d'une bande plantée en bordure de la chaussée et d'un trottoir plus étroit en retrait (au nord de l'avenue Laurier).

La localisation des arbres varie également selon l'espace disponible : sur le domaine public entre la chaussée et le trottoir (rue Parthenais et rue Fullum) ou sur le domaine privé en retrait du trottoir (avenue Laurier et rue Messier).

Il est aussi à noter que l'avenue Laurier possède des aménagements spécifiques avec des avancées de trottoirs aux intersections et dans certaines portions de la voie de stationnement. Ces avancées de trottoir permettent l'addition de bandes de plantation.

> Le boulevard



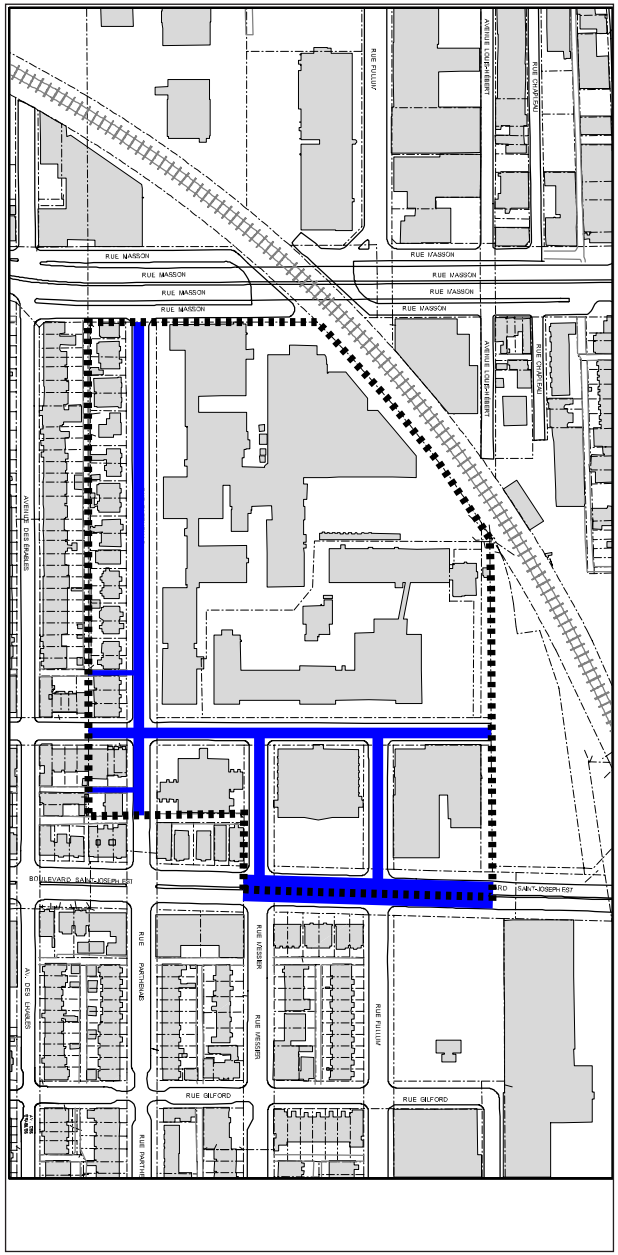


Figure 10.31 : Carte illustrant la subdivision du territoire entre le tissu urbain spécialisé et le tissu urbain résidentiel.

Tissu urbain spécialisé (commercial, industriel et institutionnel)

Tissu urbain résidentiel

Limites de l'ensemble urbain

Figure 10.32 : Carte illustrant les types d'aménagement des rues présentes dans l'ensemble urbain de l'ancien Montreal Driving Club.

Ruelle

Rue résidentielle arborisée

Rue résidentielle arborisée/ piste cyclable

Rue passante non arborisée

Rue passante non arborisée/piste cyclable

Avenue passante arborisée

Boulevard arborisée avec terre plein

Viaduc

Dans l'ensemble de l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal, le boulevard Saint-Joseph se caractérise par l'utilisation d'un type de voie unique, le boulevard. D'une emprise totale de 30 mètres, le boulevard Saint-Joseph possède 4 voies de circulation (deux dans chaque direction) divisées dans l'axe central par un terre-plein en béton d'environ 1,5 m. De chaque côté de la chaussée se trouve un trottoir de près de 2 mètres puis une bande plantée de 2 à 3 mètres qui s'amalgame aux cours avant, mais qui est comprise dans l'emprise publique. C'est sur cette bande que se trouvent les arbres plantés en alignement. Comme il a été vu dans la portion historique, le terre-plein central du boulevard Saint-Joseph était autrefois plus large et comportait une bande de plantation.

f. Caractère des espaces non construits

Les espaces non construits qui sont végétalisés sont principalement localisés en cour avant des immeubles institutionnels ou sur des espaces résiduels. Dans les cours intérieures ou le long de la voie ferrée. Ainsi, presque tout l'espace non construit est minéralisé.

g. Perspectives visuelles

Deux perspectives visuelles d'intérêt sont présentes dans cet ensemble urbain. La première est celle du boulevard Saint-Joseph en direction de l'Ouest au sortir du tunnel sous la voie ferrée. Cette perspective offre un dégagement visuel vers le mont Royal encadré par les arbres matures plantés en bordure du boulevard.

L'autre perspective visuelle est celle perçue depuis l'avenue Laurier en direction. L'absence de construction dans le prolongement de l'avenue Laurier permet une ouverture visuelle vers le territoire de l'arrondissement Rosemont - Petite-Patrie.

h. Typologie architecturale

Construit tardivement, l'ensemble urbain de l'ancien Montréal Driving Club se distingue sur le plan des types architecturaux présents par rapport à ce secteur de l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal. Parmi les bâtiments spécialisés, on y retrouve des immeubles institutionnels fonctionnalistes construits dans entre 1950 et 1980. Ce type d'immeuble correspond principalement au Centre du Plateau, au Centre de réadaptation Lucie-Bruneau ainsi qu'à l'École des métiers de la construction. On retrouve aussi la maison Lucie-Bruneau construite dans un style moderniste ainsi qu'un édifice commercial et industriel dont la stylistique s'assimile à celle des bâtiments industriels construits au début du XXe siècle qui ont été décrits dans le texte portant sur l'ensemble urbain de la rue Masson.

Pour leur part, les bâtiments résidentiels sont principalement des triplex jumelés.

> L'immeuble institutionnel fonctionnaliste

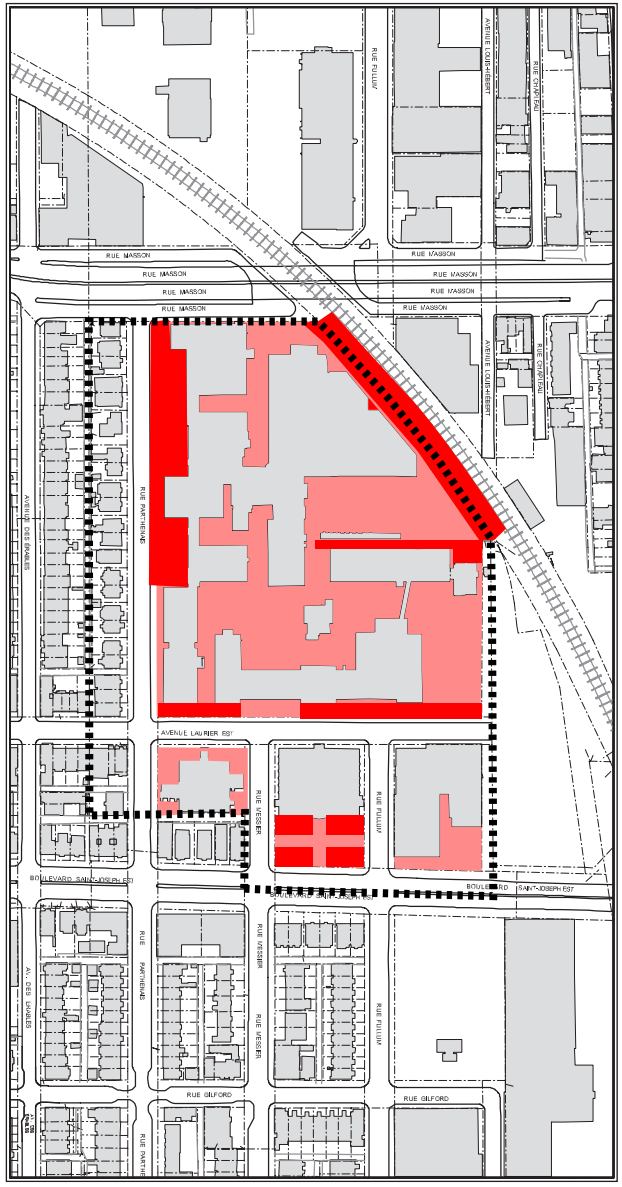
Volumétrie et implantation
Les immeubles institutionnels fonctionnalistes sont des immeubles au profil horizontal bas. Ils possèdent deux étages avec un toit plat. Leur implantation pavillonnaire tend à dégager des marges de recul avant et latéral.

Composition
La composition exprime de manière claire l'axe de symétrie de la façade. La portion centrale est ainsi composée de l'entrée principale qui est marquée sur l'ensemble de la hauteur du bâtiment. De part et d'autre de cet axe central se trouvent des alignements horizontaux d'ouvertures dont la modénature change sur chacun des bâtiments.

Matérialité
La maçonnerie dans les teintes de beige et de brun clair est l'un des principaux matériaux de revêtement utilisés. Le Centre du Plateau se distingue légèrement par l'utilisation d'un panneau de béton hexagonal sur la façade avant. Des bas-reliefs en béton peuvent venir agrémenter certaines parties des façades.

> Le triplex jumelé

Volumétrie et implantation
Les triplex jumelés possèdent généralement un volume de deux étages dont les rez-de-chaussée sont surélevés par rapport au niveau du sol. Une saillie avant peut regrouper la



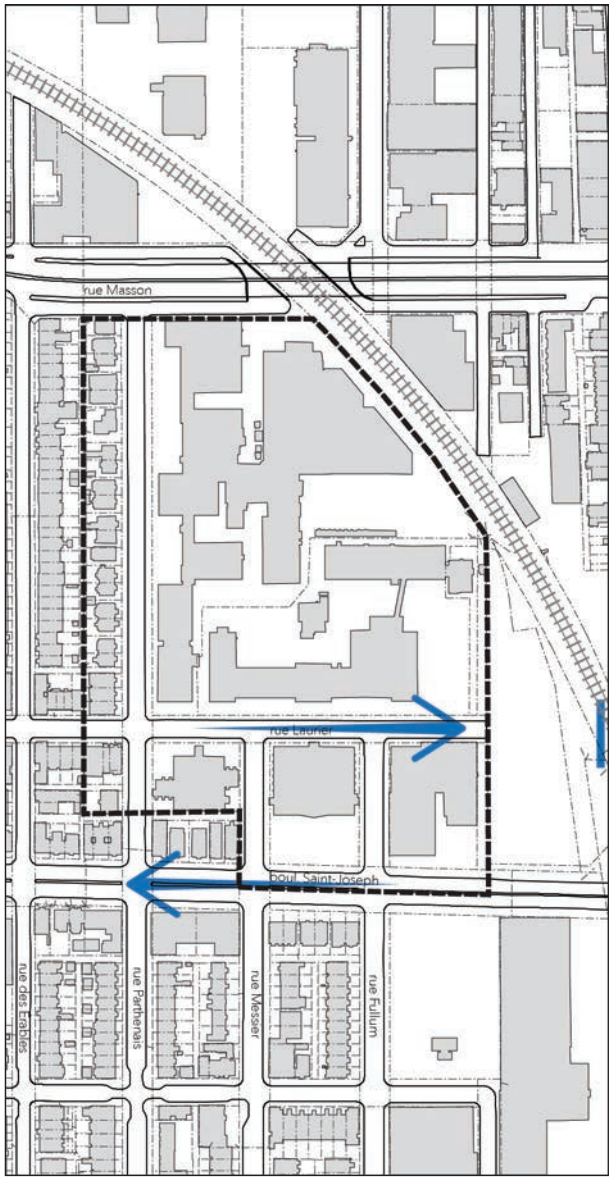


Figure 10.33 : Carte de caractérisation des espaces ouverts de l'ensemble urbain du Montreal Driving Club

espace végétalisé

espace minéral

Figure 10.34: Carte d'identification et de localisation des perspectives visuelles de l'ensemble urbain du Montreal Driving Club

Objet d'intérêt visuel

Perspectives visuelles

Limites de l'ensemble urbain

Figure 10.35 : Tableau des types architecturaux présents :

> Les immeubles institutionnels fonctionnalistes
  a. Le Centre du Plateau, 2275 boulevard Saint-Joseph E.
  b. Le Centre de réadaptation Lucie-Bruneau

> Autre immeuble industriel ou commercial
  c. 5075, rue Fullum

> Le triplex jumelé
  d. Immeubles de la rue Parthenais

porte principale ainsi que l'escalier intérieur d'accès aux logements, mais cette saillie n'est pas présente sur tous les bâtiments. Leur implantation jumelée libère une cour latérale d'un seul côté, généralement aménagée avec une aire de stationnement ainsi qu'une cour avant.

Composition
Dans la plupart des cas, la composition des triplex jumelés est symétrique. L'axe central regroupe la porte d'entrée principale au rez-de-chaussée ainsi qu'une fenêtre qui souligne la présence d'un escalier ou de portes et balcons aux étages, selon le mode de distribution des logements. Aussi, la porte principale est souvent l'unique entrée pour accéder à toutes les unités, cependant, certains des immeubles possèdent des portes distinctes pour le logement du rez-de-chaussée et celui des étages.

De part et d'autre de l'axe central, on retrouve un alignement de fenêtres de grandes dimensions dont les proportions sont relativement carrées, voire horizontales.

Matérialité
Plusieurs des bâtiments sont revêtus de briques brunes ou de pierre arrondie. On retrouve aussi des bâtiments qui possèdent une mixité de type de maçonnerie en façade avant.

i. Localisation des débarcadères

Les débarcadères sont généralement localisés en cour arrière ou sur les façades latérales. Il ne semble pas y avoir de conflit d'usage entre le tissu résidentiel et spécialisé.

j. Synthèse et diagnostic

L'ensemble urbain de l'ancien Montreal Driving Club se distingue par rapport aux autres ensembles urbains du secteur d'emplois Plateau-Est. D'une part, sa vocation est principalement institutionnelle. D'autre part, sa construction tardive a favorisé la construction de types architecturaux que l'on retrouve peu dans l'ensemble de l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal. De plus, sa forme urbaine est consolidée et peu d'interventions de transformation sont identifiées à court ou moyen terme.

Recommandations concernant la préservation des attraits

> Exiger des études d'évaluation patrimoniale des bâtiments institutionnels en amont des projets de transformation de ceux-ci.

Les immeubles institutionnels de cet ensemble urbain pourraient avoir un potentiel de reconnaissance patrimoniale ou de valorisation de certaines de leur composante. Actuellement, seul le Centre du Plateau est inclus dans la liste des immeubles d'intérêt patrimonial du Plan d'urbanisme. Ainsi, à titre d'action de prévention, les projets de transformation de ces immeubles devraient être précédés d'une étude d'évaluation de l'intérêt patrimonial afin d'assurer la préservation des caractéristiques principales de ces immeubles.

Figure 10.36: Cour gazonnée de l'École des métiers de la construction et alignement d'arbre de la rue Parthenais.

> Maintenir le cadre urbain végétalisé du tronçon de la rue Parthenais situé entre l'avenue Laurier et la rue Masson.

La rue Parthenais possède un caractère végétalisé d'intérêt par la présence des cours avant, notamment celle de l'École des métiers de la construction et des alignements

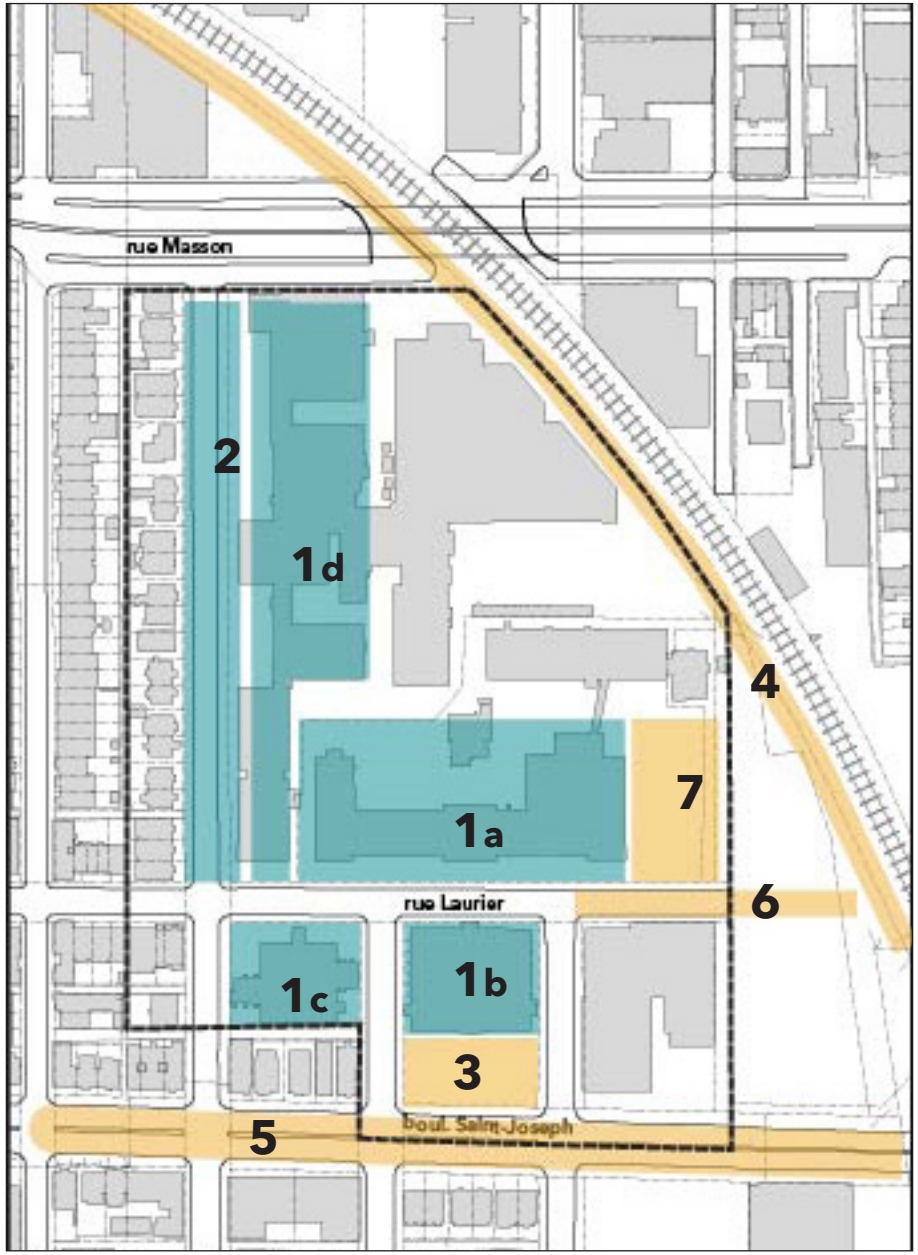


Figure 10.37 : Carte d'identification des attraits de l'ensemble urbain de l'ancien Montreal Driving Club

Attraits

1. Un patrimoine moderne à documenter
   a. Centre de réadaptation Lucie-Bruneau
   b. Centre du Plateau
   c. Maison Lucie-Bruneau
   d. École des métiers de la construction
2. Le cadre végétalisé de la rue Parthenais et l'avant-cour gazonnée de l'école des métiers de la construction

Occasions de projet

3. L'espace public en façade du Centre du Plateau
4. L'axe linéaire de la voie ferrée
5. Le terre-plein central du boulevard Saint-Joseph
6. L'ouverture visuelle de la avenue Laurier vers l'arrondissement Rosemont - Petite-Patrie
7. Espace ouvert à l'est du Centre de réadaptation Lucie-Bruneau

d'arbres matures sur la rue. Ce caractère génère un axe de déambulation convivial.

Recommandations concernant les occasions de mise en valeur

> Améliorer les qualités de l'esplanade du Centre du Plateau comme espace public principal de cet ensemble urbain.

L'esplanade du Centre du Plateau est le seul espace public formel de cet ensemble urbain. Une reconfiguration de cet espace permettrait de bonifier sa valeur d'usage et d'animation urbaine.

> Aménager un corridor actif et vert le long de la voie ferrée.

En lien avec les autres ensembles urbains, l'aménagement d'un corridor actif (sentier piéton et piste cyclable) le long de la voie ferrée augmenterait la perméabilité d'un espace segmenté par les tunnels ferroviaires et valoriserait ce lieu comme corridor de biodiversité à l'échelle de l'arrondissement.

> Réaménager le boulevard Saint-Joseph afin de remettre le terre-plein central végétalisé et de bonifier l'espace de déambulation.

Le boulevard Saint-Joseph possédait des caractéristiques d'intérêt avant l'enlèvement de son terre-plein central. Dans une perspective de patrimoine urbain, la reconfiguration du boulevard Saint-Joseph pour augmenter les aires végétalisées ainsi que l'espace de déambulation redonnerait à cet axe sa véritable image de boulevard urbain.

Figure 10.38: Vue vers l'arrondissement Rosemont - Petite-Patrie depuis l'extrémité est de la avenue Laurier.

> Préserver les vues vers l'arrondissement Rosemont - Petite-Patrie depuis l'extrémité est de l'avenue Laurier.

Les vues vers l'arrondissement Rosemont - Petite-Patrie depuis l'avenue Laurier pourraient disparaître si le terrain situé en bordure de la voie ferrée était redéveloppé. Ainsi un corridor libre de construction devrait être maintenu pour assurer la permanence de cette ouverture visuelle.

> Étudier la densification de la portion est du site du Centre de réadaptation Lucie-Bruneau

Le terrain libre dans la portion est du Centre de réadaptation Lucie-Bruneau est le principal espace de densification qui semble possible à court terme dans cet ensemble urbain. La construction d'un immeuble sur ce site permettrait d'encadrer et d'animer l'extrémité est de l'avenue Laurier.

Secteur C
Ensemble urbain de la rue Franchère

10.3 Ensemble urbain de la rue Franchère

a. Limites de l'ensemble urbain

L'ensemble urbain de la rue Franchère couvre le territoire délimité par les rues D'Iberville à l'est et Parthenais à l'ouest ainsi que l'avenue du Mont-Royal au sud et la voie ferrée du C.P. au nord.

Ce territoire chevauche le boulevard Saint-Joseph afin de souligner les continuités historiques qui existaient entre les entreprises situées au sud du boulevard les voies ferrées qui les desservaient depuis le Nord. Cette forte continuité contraste aujourd'hui avec la coupure générée par l'aménagement enclavé de l'intervention du boulevard Saint-Joseph et de la rue D'Iberville.

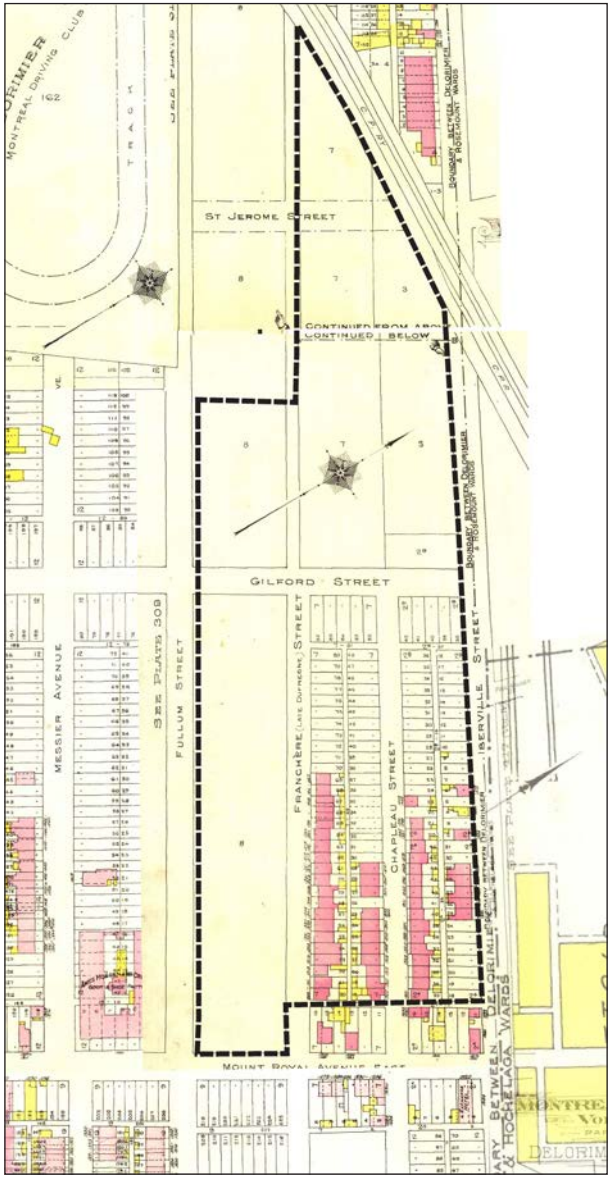
b. Historique du développement

Le développement de cet ensemble urbain apparaît sur le plan d'assurances incendies de 1912. C'est alors principalement la portion résidentielle située au sud qui est édifiée. Le

Figure 10.39 : Rue D'Iberville en 1937 (source : BAnQ)

Figure 10.40 : Rue D'Iberville en 1949 (source : BAnQ)

Figure 10.41 : Limites de l'ensemble urbain



1912

Figure 10.42 : Carte du développement de l'ensemble urbain de la rue Franchère en 1912

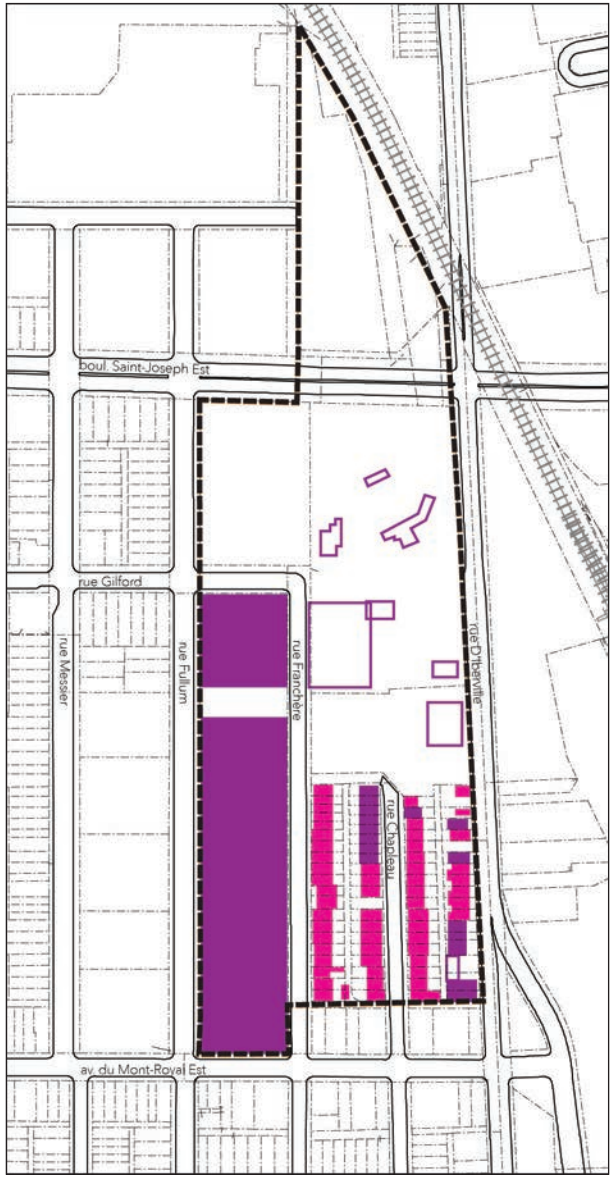
Bâtiments qui seront démolis avant 1949

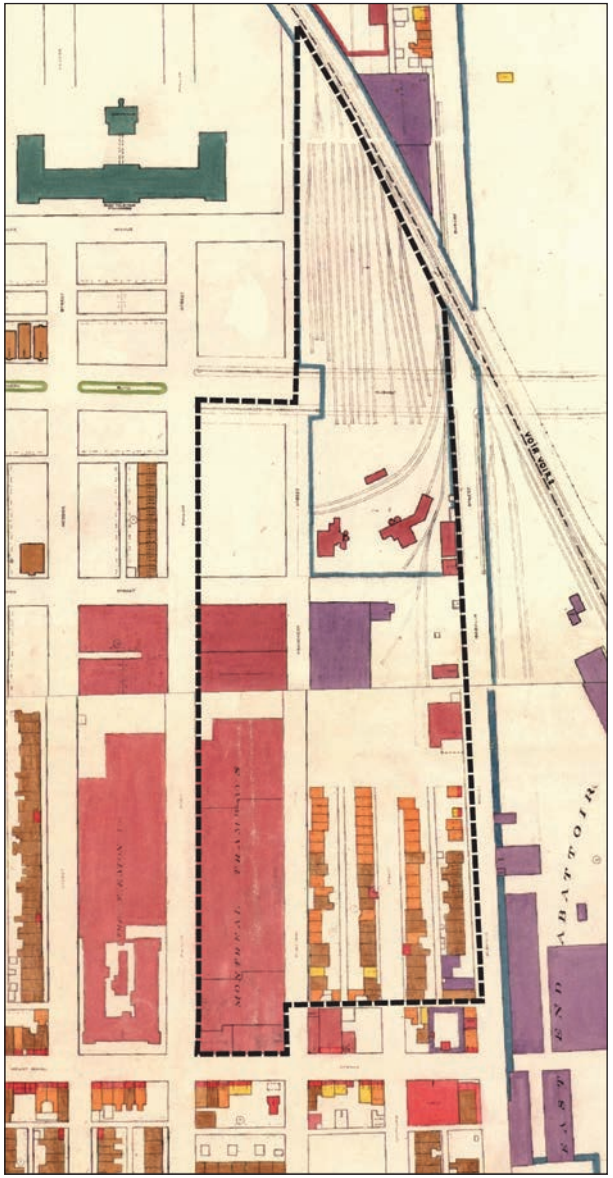
Bâtiments construits en 1912

Limites de l'ensemble urbain

Figure 10.43- : Extrait de l'Atlas of the City of Montreal and vicinity

Chas. E. Goad. *Atlas of the City of Montreal and vicinity in four volumes, from official plans - special surveys showing cadastral numbers, buildings & lots.* BANQ





1949

Figure 10.44 : Carte du développement de l'ensemble urbain de la rue Franchère en 1949

Bâtiments qui seront démolis avant 1976

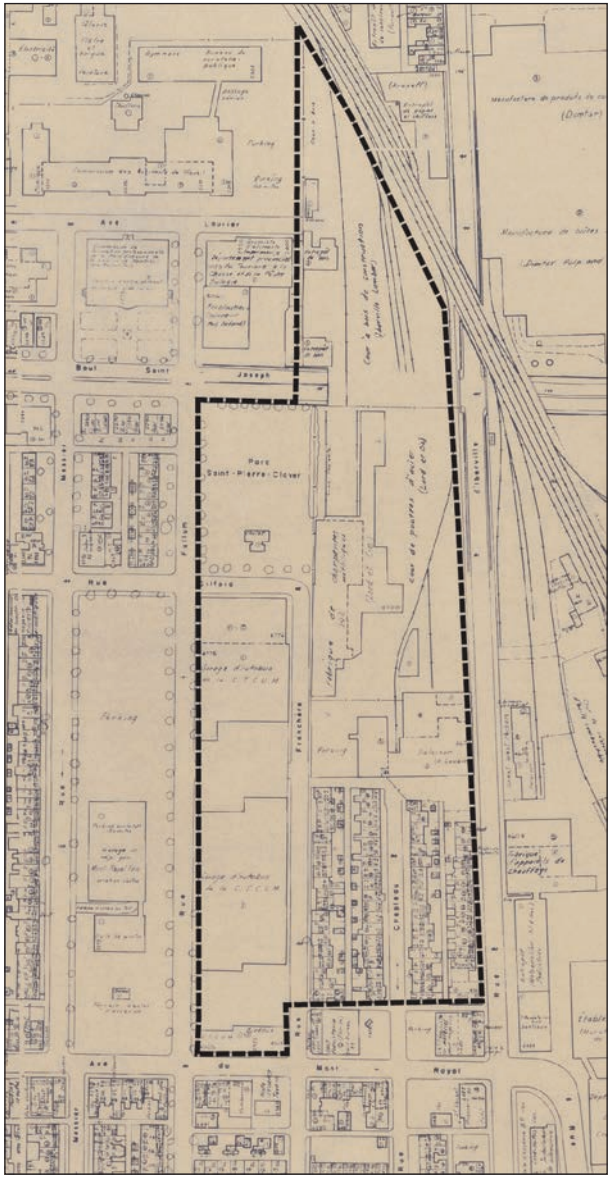
Bâtiments construits en 1949

Bâtiments construits en 1912

Limites de l'ensemble urbain

Figure 10.45 : Extrait du *Plan d'utilisation du sol de la ville de Montréal* de 1949

Ville de Montréal, Service d'urbanisme. *Plans d'utilisation du sol de la ville de Montréal.* BANQ



1976

Figure 10.46 : Carte du développement de l'ensemble urbain de la rue Franchère en 1976

Bâtiments qui seront démolis avant 2018

Bâtiments construits en 1976

Bâtiments construits en 1949

Bâtiments construits en 1912

Limites de l'ensemble urbain

Figure 10.47 : Extrait de la carte *Utilisation du sol* de 1976

Cité de Montréal, Service d'urbanisme, Service des travaux publics. *Utilisation du sol, Montréal,* BAnQ

lotissement des deux îlots des rues Parthenais et Franchère est alors planifié jusqu'à la rue Gilford qui semble poursuivre son cours jusqu'à la rue D'Iberville. L'usage de la portion nord de l'est n'est pas alors défini.

Sur la carte d'utilisation du sol de 1949, on aperçoit la présence d'installation industrielle desservie directement par la voie ferrée. La carte de 1976 précise que ces installations sont les Salaisons G. Lauzon, la fabrique de charpente métallique Lord et Cie et la cour à bois de construction Iberville Lumber (site actuellement vacant au nord du boulevard Saint-Joseph).

Pour leur part, les installations de la STM sont identifiées sur la carte de 1949 et le parc Saint-Pierre-Claver apparaît sur la carte de 1976.

c. Synthèse du développement historique

La planification du développement urbain de cet ensemble a été effectuée avant l'amorce de l'implantation des fonctions industrielles, par conséquent, celles-ci se sont insérées dans le tissu urbain existant, le modifiant au besoin. Parmi les principales modifications, on note l'interruption de rues dont la rue Gilford qui ne se prolonge pas à l'est de la rue Franchère et la rue Franchère qui s'arrête pour sa part à la rue Gilford. Il est également à remarquer que la rue Chapleau ne se prolonge pas vers l'axe de la rue Gilford comme l'indiquait la projection de 1912.

2018

Figure 10.48 : Carte du développement de l'ensemble urbain de la rue Franchère

Bâtiments construits en 2018

Bâtiments construits en 1976

Bâtiments construits en 1949

Bâtiments construits en 1912

Limites de l'ensemble urbain

d. Tissu urbain spécialisé et résidentiel

Le tissu urbain de l'ensemble de la rue Franchère est largement composé d'un tissu spécialisé à vocation industrielle. La seule portion du tissu urbain vouée à la vocation résidentielle est constitué des deux îlots localisés entre les rues Franchère et D'Iberville.

> *Forme des îlots*

Les îlots, de formes rectangulaires, suivent généralement l'organisation du tissu urbain montréalais avec une orientation dans l'axe nord-sud. Néanmoins, l'impact de la présence de l'industrie est perceptible par l'interruption des tracés en raison de la présence de bâtiment ou d'infrastructure :

+ Le tracé de la rue Chapleau n'est pas prolongé vers le Nord en raison de la présence de l'ancienne salaison;
+ Le parcours vers l'Est de la rue Gilford est interrompu à partir de la rue Franchère;
+ Il n'y a aucun parcours piéton à niveau entre la rue D'Iberville et le boulevard Saint-Joseph en raison de la présence des tunnels sous la voie ferrée.

Ces multiples déformations de la trame urbaine diminuent la perméabilité globale du tissu urbain.

Les deux îlots résidentiels sont constitués sur le modèle des îlots avec ruelle en « H ». Ils possèdent cependant uniquement trois faces bâties, la quatrième n'ayant pas été construite en raison de la présence industrielle. Aux intersections, les bâtiments sont principalement orientés vers les rues est-ouest, en l'occurrence vers l'avenue du Mont-Royal.

> *Caractéristiques du tissu urbain résidentiel*

Le découpage des lots dans le tissu urbain résidentiel est régulier. Les lots mesurent 7,6 mètres de largeur. L'implantation des bâtiments est mitoyenne et les marges de recul avant sont inférieures à 2 mètres.

> *Caractéristiques des fonctions spécialisées*

Le tissu urbain spécialisé est composé de larges parcelles qui occupent de vastes portions d'îlot, voire des îlots entiers. Les bâtiments sont implantés en alignement direct sur leurs lignes de lot avant et latérales, libérant ainsi plus d'espace sur le côté dégagé.

e. Typologie des voies

Les deux voies décrites dans le cadre de cet ensemble urbain sont les rues Franchère et Chapleau. Ces deux voies correspondent au type de la rue résidentielle arborisée.

> Rues résidentielles arborisées

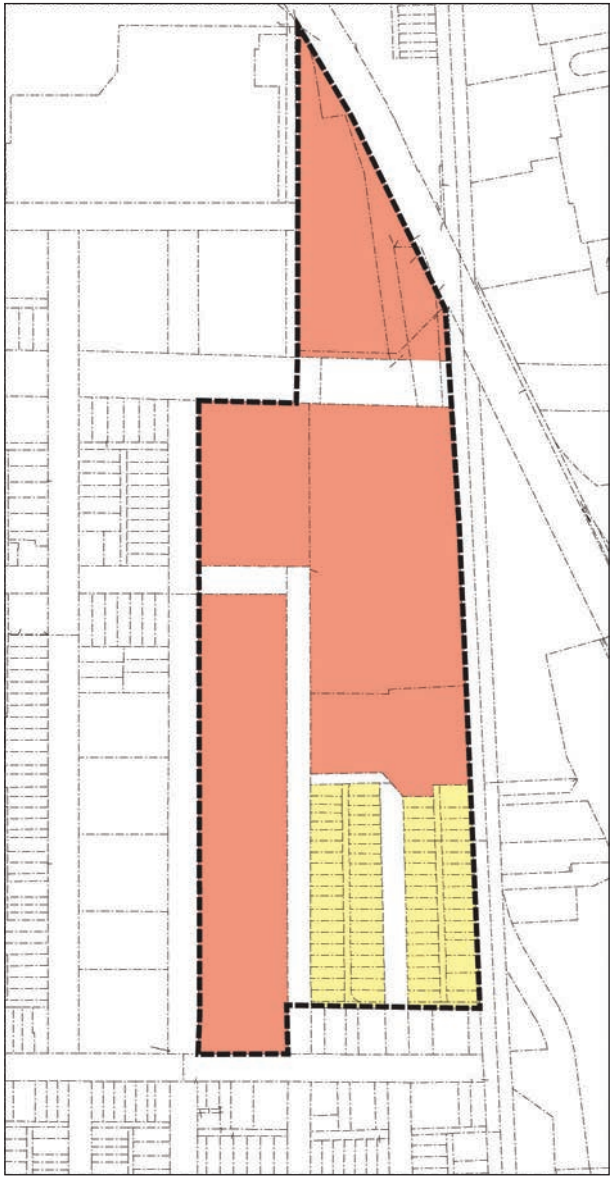
L'emprise de la chaussée des rues Franchère et Chapleau est de 9 mètres (Chapleau) à 10,5 mètres (Franchère). Ces dimensions permettent l'insertion d'une seule voie de circulation à sens unique ainsi que de deux voies de stationnement de part et d'autre. Puisqu'elle possède la même composition générale, la plus grande largeur de la chaussée sur la rue Franchère laisse présager la présence d'une bande asphaltée superflue.

Les trottoirs de la rue Chapleau possèdent environ 2,5 mètres de largeur. Les arbres y sont plantés sur le domaine public, dans des fosses de plantation localisées en bordure de la chaussée. L'axe de déambulation est en retrait.

Le trottoir est de la rue Franchère correspond à cette même composition de l'aménagement, quoiqu'un peu plus étroit. Du côté ouest, par contre, la largeur du trottoir est inférieure à deux mètres et l'implantation de l'immeuble de la STM sans marge de recul avant ne laisse aucun espace pour la plantation.

f. Caractère des espaces non construits

Les caractéristiques des espaces ouverts non construits localisés dans le tissu urbain spécialisé sont de nature variée. On retrouve premièrement deux espaces végétalisés d'importance ce qui est relativement rare dans le secteur d'emplois Plateau-Est. Le premier est le parc Saint-Pierre Claver. Ce



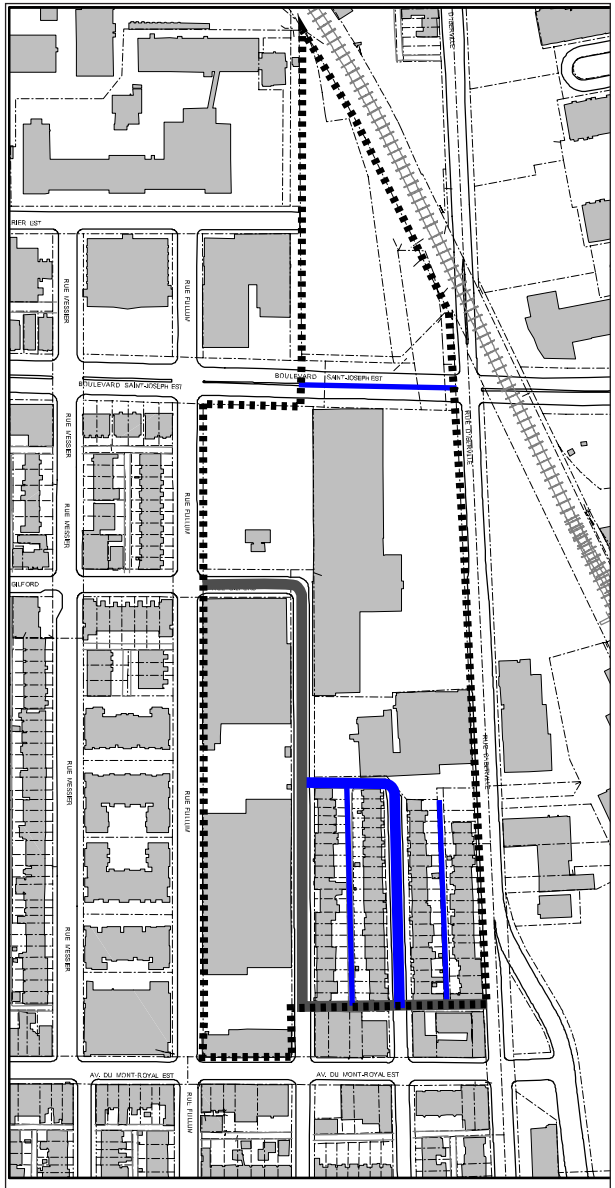


Figure 10.49 : Carte illustrant la subdivision du territoire entre le tissu urbain spécialisé et le tissu urbain résidentiel.

Tissu urbain spécialisé (commercial / industriel / institutionnel)

Tissu urbain résidentiel

Limites de l'ensemble urbain

Figure 10.50 : Carte illustrant les types d'aménagement des rues présents dans l'ensemble urbain de la rue Franchère

Ruelle

Rue résidentielle arborisée

Rue résidentielle arborisée/ piste cyclable

Rue passante non arborisée

Rue passante non arborisée/piste cyclable

Avenue passante arborisée

Boulevard arborisée avec terre plein

Viaduc

dernier constitue le seul espace végétalisé formel du secteur d'emplois Plateau-Est. Le second est la friche industrielle localisée au nord du boulevard Saint-Joseph, le long de la voie ferrée.

Les espaces non construits des sites qui possèdent toujours une occupation industrielle sont pour leur part entièrement minéralisés. L'utilisation de ces surfaces est surtout pour la circulation et les débarcadères ou pour le stationnement des voitures. La présence des surfaces minéralisées est particulièrement visible pour l'immeuble du 5000, rue D'Iberville puisque l'aire de stationnement longe l'espace public.

g. Perspectives visuelles

Aucune perspective visuelle d'intérêt n'a été identifiée pour cet ensemble urbain.

h. Typologie architecturale

En ce qui concerne les bâtiments spécialisés, il est difficile d'identifier un type spécifique dominant dans cet ensemble urbain en raison de leur petit nombre et de leur disparité. Les bâtiments résidentiels sont, pour leur part, principalement des duplex ou des triplex avec escalier extérieur.

> Les bâtiments à vocation industrielle

Trois immeubles à vocation industrielle se retrouvent dans cet ensemble urbain, soit le Centre de transport Mont-Royal de la STM, l'ancien Salaison G. Lauzon au 4670, rue D'Iberville et le 5300 rue D'Iberville. Au premier regard, la composition de ces immeubles semble s'inspirer des immeubles industriels du début du XXe siècle, mais la présence de revêtement métallique sur la façade de deux d'entre eux ne permet pas de bien lire les caractéristiques qu'ils pourraient cacher.

Volumétrie et implantation

Les immeubles industriels s'étendent sur de larges emprises au sol avec une hauteur approximative de deux étages. Ils peuvent cependant avoir un troisième étage sur certaines portions. Ils sont implantés en bordure de leur ligne de lot, mais n'occupent pas nécessairement l'entièreté de leur parcelle ce qui permet de dégager de grande cours de services.

Composition

La composition de ces bâtiments exprime généralement leur structure de manière directe. Ainsi, le système de poutre et colonne est visible et les fenêtres ou une maçonnerie de remplissage occupent les espaces libres. L'enlèvement du revêtement métallique sur l'ancien immeuble de la Salaison G. Lauzon pourrait d'ailleurs révéler le même type de caractéristique architecturale.

Matérialité

Les matériaux de revêtement sont principalement la brique de couleur brune ou rouge ainsi que les revêtements métalliques de couleur claire. Ceux-ci semblent avoir été ajoutés lors d'intervention de rénovation des façades.

> Le duplex avec escalier extérieur

Volumétrie et implantation

Implantés de manière mitoyenne, mais avec une faible marge de recul avant, les duplex construits dans l'ensemble urbain de la rue Franchère ont suffisamment d'importance pour y ajouter un escalier extérieur afin d'accéder au logement des étages supérieurs.

Le volume de ces bâtiments est rectangulaire avec deux étages et un toit plat. La surélévation du rez-de-chaussée par rapport au niveau du sol y est très faible. La seule saillie présente est celle du balcon et de l'escalier.

Composition

Dans la plupart des cas, la façade est subdivisée en trois travées disposées symétriquement. La travée centrale est composée des portes et les deux travées latérales de fenêtres. Cependant, plusieurs variantes de cette composition sont présentes, notamment avec la disposition des portes dans l'une de deux travées latérales. Une corniche termine la composition au couronnement de la façade.

Matérialité

Bien qu'ils soient revêtus de maçonnerie, ces duplex ne présentent pas nécessairement d'uniformité dans les couleurs ou les types de maçonnerie. Ainsi, les revêtements en pierre

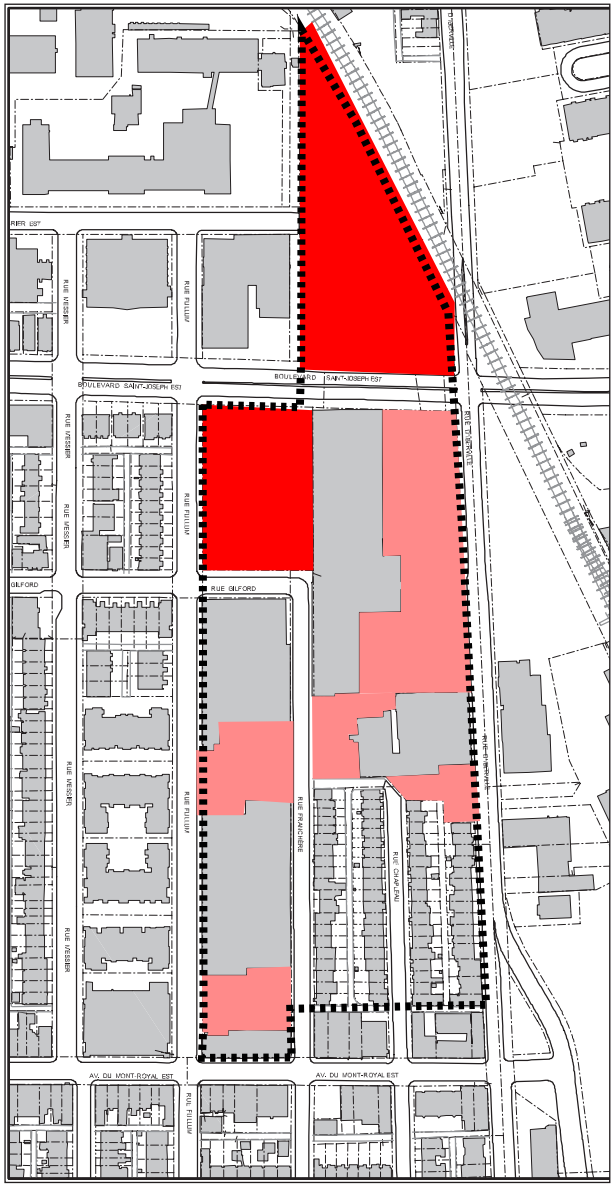


Figure 10.51 : Carte de caractérisation des espaces ouverts de l'ensemble urbain de la rue Franchère

côtoient les bâtiments en briques dans une diversité de teintes. Le choix des revêtements est cependant uniforme sur une même façade.

> Le triplex avec escalier extérieur

Quoique présents de manière dispersés sur les rues Franchère et Chapleau, les triplex avec escalier extérieur sont principalement localisés sur la rue D'Iberville.

Volumétrie et implantation

Implantés de manière mitoyenne, ces duplex libèrent une courte marge de recul avant qui permet l'insertion d'un escalier d'accès aux logements des deux étages supérieurs.

Le volume des bâtiments est de trois étages avec toit plat. Le rez-de-chaussée est peu surélevé par rapport au niveau du sol.

Composition

On retrouve principalement deux modes de composition des façades de ces triplex. Dans la première, la façade est subdivisée en trois travées. Celle du centre aligne à chaque étage les portes d'accès aux logements et aux balcons. Les deux travées latérales distribuent les fenêtres.

Dans le second mode de composition, la façade est subdivisée en deux alignements verticaux, l'un regroupant les portes et le second les fenêtres.

Matérialité

Ces triplex sont revêtus de brique dans les tons de brun orangé à brun foncé.

i. Localisation des débarcadères

Les bâtiments industriels de cet ensemble urbain possèdent de très nombreux débarcadères localisés autant dans les cours arrières et la latérales que dans les façades sur rue, notamment dans la portion nord de la rue Franchère.

j. Synthèse et diagnostic

L'ensemble urbain de la rue Franchère possède un caractère mixte. Dans sa portion sud, il est fortement intégré à la trame urbaine

Figure 10.52 : Tableau des types architecturaux présents :

> Les bâtiments à vocation industrielle
  a. Centre de transport Mont-Royal de la STM, 2321 avenue du Mont-Royal Est.
  b. 5000, rue D'Iberville
  c. Salaison G. Lauzon, 4670, rue D'Iberville

> Le duplex avec escalier extérieur
  d. Immeubles de la rue Chapleau
  e. Immeubles de la rue Franchère

de l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal. Les immeubles industriels de l'ancienne manufacture Ames & Holden ainsi que du Centre de transport Mont-Royal de la STM ont été insérés à l'intérieur des îlots de formes régulières de ce secteur de l'arrondissement. Cependant, la portion nord du site a connu plusieurs transformations au cours des années. L'aménagement des traversées en tunnel sous la voie ferrée autant pour la rue D'Iberville que pour le boulevard Saint-Joseph a généré un fort effet de limites urbaines accentué par l'interruption de la trame urbaine par les implantations industrielles.

Recommandations concernant la préservation des attraits

> Préserver les sites, immeubles et ensembles d'intérêt

Trois sites ou immeubles de l'ensemble urbain de la rue Franchère sont considérés comme ayant un intérêt pour leurs qualités architecturales et urbaines. Il s'agit du parc Saint-Pierre-Claver, du corps avant principale du Centre de transport Mont-Royal de la STM ainsi que l'ensemble résidentiel de la rue Chapleau. Les qualités architecturales et urbaines de ceux-ci devraient être préservées.

Recommandations concernant les occasions de mise en valeur

> Mettre en valeur la friche industrielle végétalisée située au nord du boulevard Saint-Joseph

Figure 10.53 : Corps avant du Centre de transport Mont-Royal de la STM.

Figure 10.54 : Immeuble arrière du Centre de transport Mont-Royal de la STM.

Le site vacant triangulaire situé au nord du boulevard Saint-Joseph est fortement enclavé, son seul accès étant l'avenue Laurier. Actuellement végétalisé, mais non aménagé, ce site représente une occasion d'offrir un espace naturel dont les caractéristiques seraient complémentaires à celles des autres espaces verts qui sont plus structurées, notamment le parc Saint-Pierre-Claver.

> Permettre le changement de vocation et la densification de la portion arrière du site du Centre de transport Mont-Royal

La façade de brique de la portion arrière du Centre de transport Mont-Royal possède un certain intérêt sur le plan architectural et urbain. Cependant, l'absence d'ouverture crée de très longues façades aveugles qui ne contribuent pas à l'animation de la rue. Ainsi, les transformations de cet immeuble devraient tendre à préserver la volumétrie et la modularité de la façade en brique qui exprime sous la forme de pilastre la localisation des éléments structuraux tout en favorisant la création d'ouvertures cohérentes avec les structures industrielles.

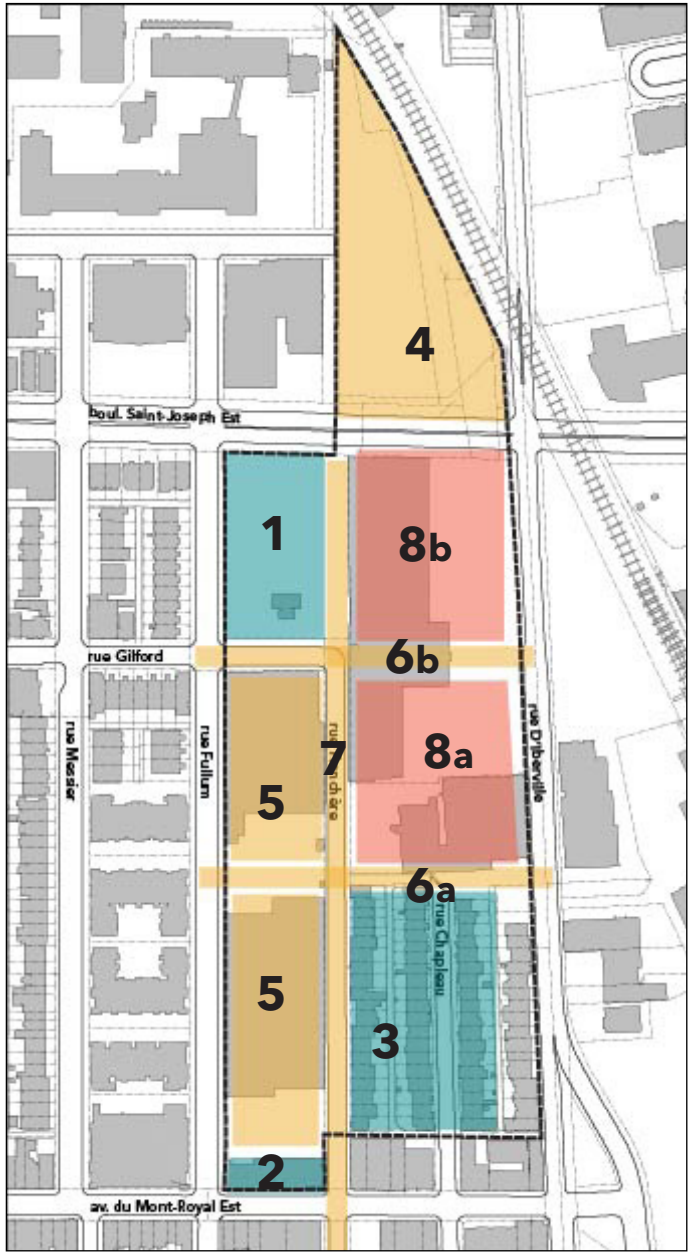


Figure 10.55 : Carte d'identification des attraits de l'ensemble urbain de la rue Franchère

Attraits

1. Le parc Saint-Pierre Claver
2. La façade du bâtiment de la STM sur l'avenue du Mont-Royal
3. Les bâtiments résidentiels des rues Franchère et Chapleau

Occasions de projet

4. La friche industrielle située au nord du boulevard Saint-Joseph
5. Les portions arrière de l'immeuble de la STM
6. Le percement d'axes de perméabilité est-ouest vers la rue D'Iberville
   a. Axe dans l'alignement piéton du projet Platopolis
   b. Axe dans le prolongement de la rue Gilford
7. La mise en valeur du corridor de la rue Franchère

Faiblesses

8. Les immeubles industriels récents
   a. Salaison G. Lauzon, 4670, rue D'Iberville
   b. 5000, rue D'Iberville

Pour sa part, l'augmentation en hauteur du volume devrait viser à distinguer les portions plus anciennes de l'immeuble.

> Aménager des axes de perméabilité vers la rue D'Iberville

Au nord de l'ensemble urbain de la rue Franchère, la présence des sites industriels a interrompu plusieurs tracés urbains. Le redéveloppement possible de ces sites devrait permettre l'aménagement de lien de perméabilité vers la rue D'Iberville, notamment dans l'alignement de la rue Gilford ainsi que dans l'alignement de la ruelle qui fait aujourd'hui le lien entre les rues Franchère et Chapleau.

> Mettre en valeur l'axe de la rue Franchère

La rue Franchère relie directement le parc Baldwin et le parc Saint-Pierre-Claver. Elle offre ainsi un fort potentiel pour l'aménagement d'une rue partagée ou d'un espace de rencontre.

Recommandations concernant les occasions de développement

> Aménager le site de l'ancienne usine Salaison G. Lauzon dans le prolongement du secteur résidentiel de la rue Chapleau.

Le site de l'ancienne usine Salaison G. Lauzon possède un fort potentiel pour réduire l'enclavement du secteur résidentiel de la rue Chapleau. En prolongement de la rue Chapleau jusqu'à la rue Gilford ainsi qu'en étirant l'utilisation des duplex et triplex, ce secteur serait consolidé. Le prolongement de la rue Gilford jusqu'à la rue D'Iberville permettrait aussi aux piétons et cyclistes une sortie afin de ne pas descendre vers le tunnel.

Figure 10.56 : Illustration des recommandations volumétriques pour le réaménagement de la portion nord de l'îlot situé entre les rues D'Iberville et Franchère.

> Densifier la vocation d'emplois du 5000 rue D'Iberville ainsi que sa vocation de porte d'entrée de l'arrondissement.

Le site du 5000, rue D'Iberville constitue une porte d'entrée majeure de l'arrondissement. Néanmoins, la présence d'une vaste aire de stationnement en bordure de la voie publique ne contribue pas à la qualité urbaine ce site. Un projet de redéveloppement d'une volumétrie variant de 3 étages au Sud jusqu'à 6 étages au nord et d'une architecture de qualité contribuerait à augmenter la perception positive de ce lieu tout en conservant son rôle d'emplois.

Secteur D
Ensemble urbain de l'avenue du Mont-Royal

10.4 Ensemble urbain de l'avenue du Mont-Royal

a. Limites de l'ensemble urbain

Cet ensemble urbain correspond à l'avenue du Mont-Royal et ses immeubles adjacents depuis le parc des Compagnons-de-Saint-Laurent à l'ouest jusqu'à la rue D'Iberville à l'est.

b. Historique de développement

Ce tronçon de l'avenue du Mont-Royal poursuit un développement progressif de l'ouest vers l'est principalement à partir du début du XXe siècle. Ainsi, la carte de 1912 montre la présence de l'ancien hôtel de ville du village De Lorimier, construit en 1901, ainsi que le bâtiment de la fabrique de chaussures Ames & Holden, aujourd'hui démoli.

La lecture successive des cartes historiques montre qu'au fur et à mesure du développement urbain, deux tendances de transformation importante se manifestent : d'une part on remarque la densification progressive des lots dont plusieurs possèdent une occupation entière, d'autre part les immeubles situés dans la portion est de l'avenue du Mont-Royal sont plus fréquemment substitués. Ainsi, plus on se déambule vers l'est plus les bâtiments que l'on peut apercevoir sont récents.

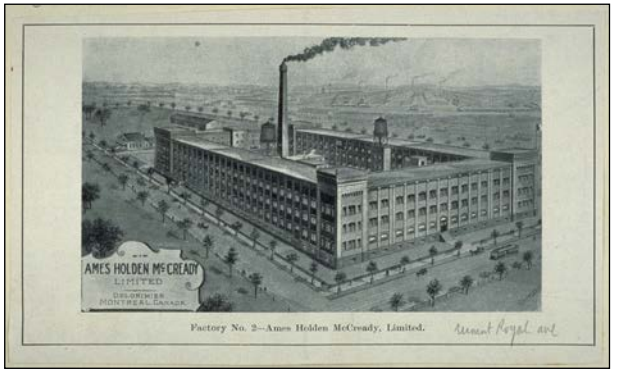


Figure 10.58 : Immeuble de la Ames & Holden sur l'avenue Mont-Royal, aujourd'hui démoli. (source : BAnQ)

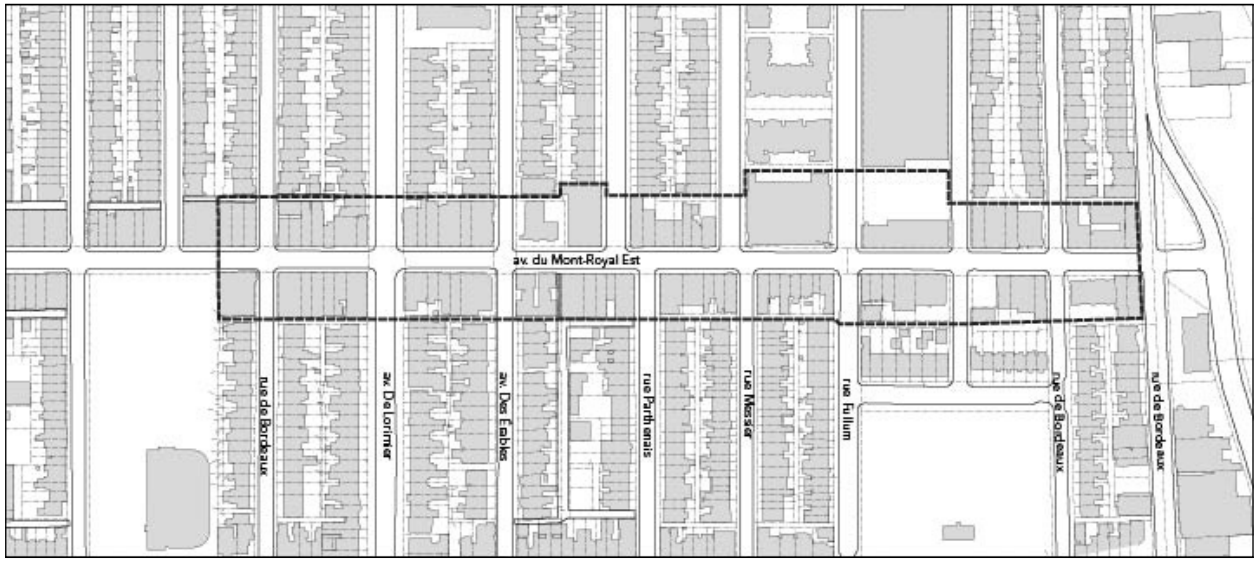
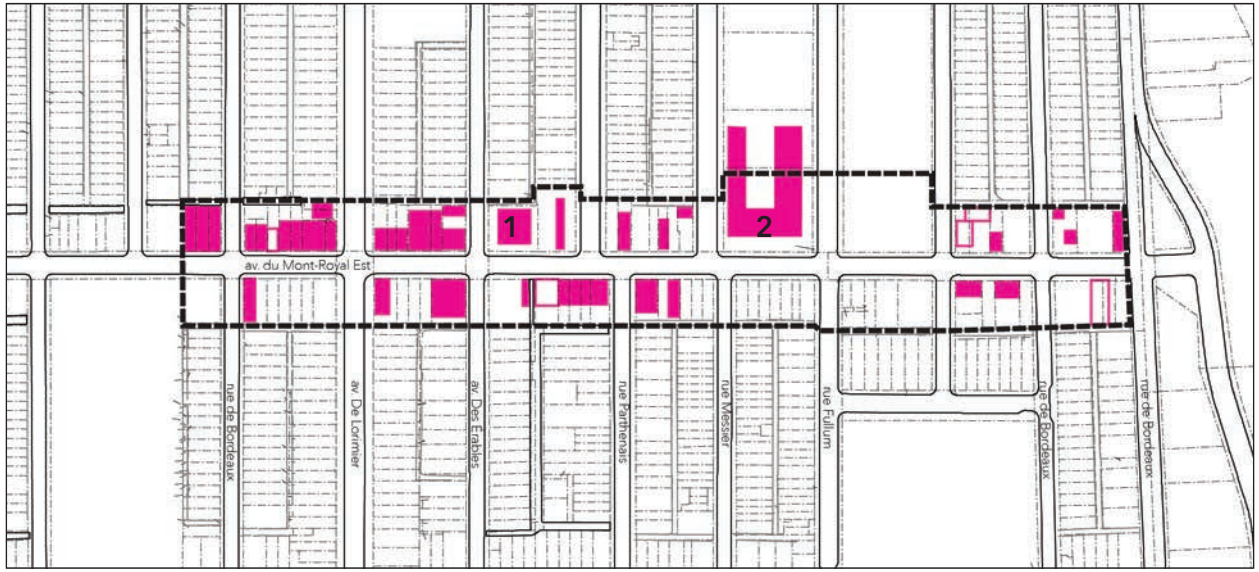


Figure 10.57 : Limites de l'ensemble urbain de l'avenue du Mont-Royal

Figure 10.59 : Vue de l'avenue du Mont-Royal à l'intersection de l'avenue des Érables en 1926. (source : Archives de la Ville de Montréal)



1912

Figure 10.60 : Carte du développement de l'ensemble urbain de l'avenue du Mont-Royal en 1912

1. Ancien hôtel de ville du village De Lorimier (caserne no.26)
2. Ames & Holden

Bâtiments qui seront démolis avant 1949

Bâtiments construits en 1912

Limites de l'ensemble urbain

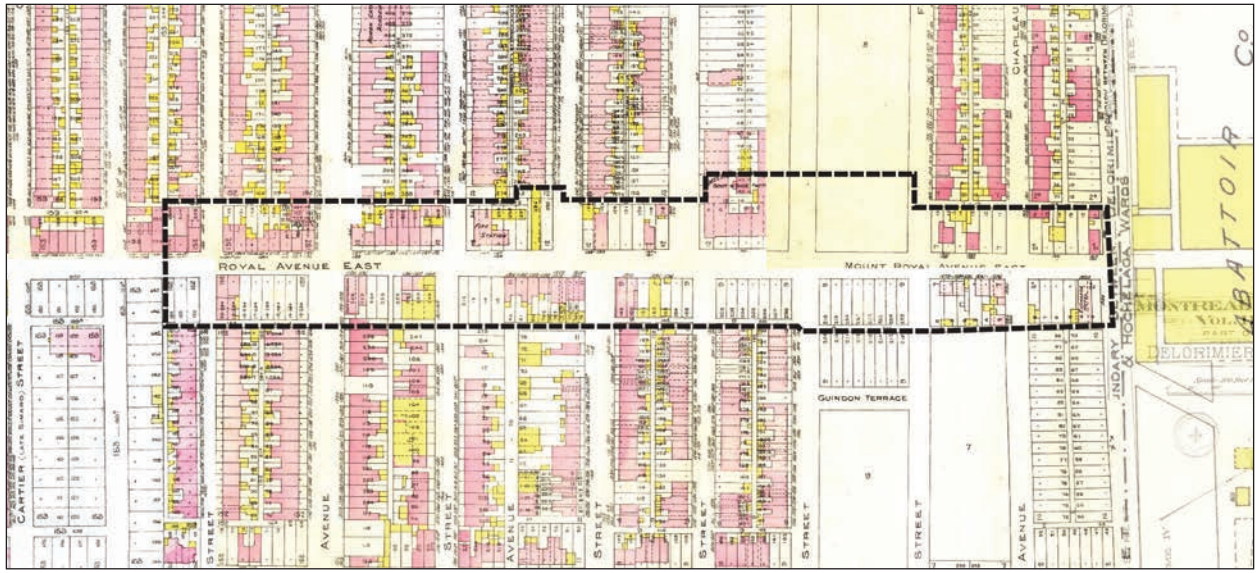


Figure 10.61 : Extrait de l'Atlas of the City of Montreal and vicinity

Chas. E. Goad. *Atlas of the City of Montreal and vicinity in four volumes, from official plans - special surveys showing cadastral numbers, buildings & lots.* BANQ

1949

Figure 10.62 : Carte du développement de l'ensemble urbain de l'avenue du Mont-Royal en 1949.

Bâtiments qui seront démolis avant 1976

Bâtiments construits en 1949

Bâtiments construits en 1912

Limites de l'ensemble urbain

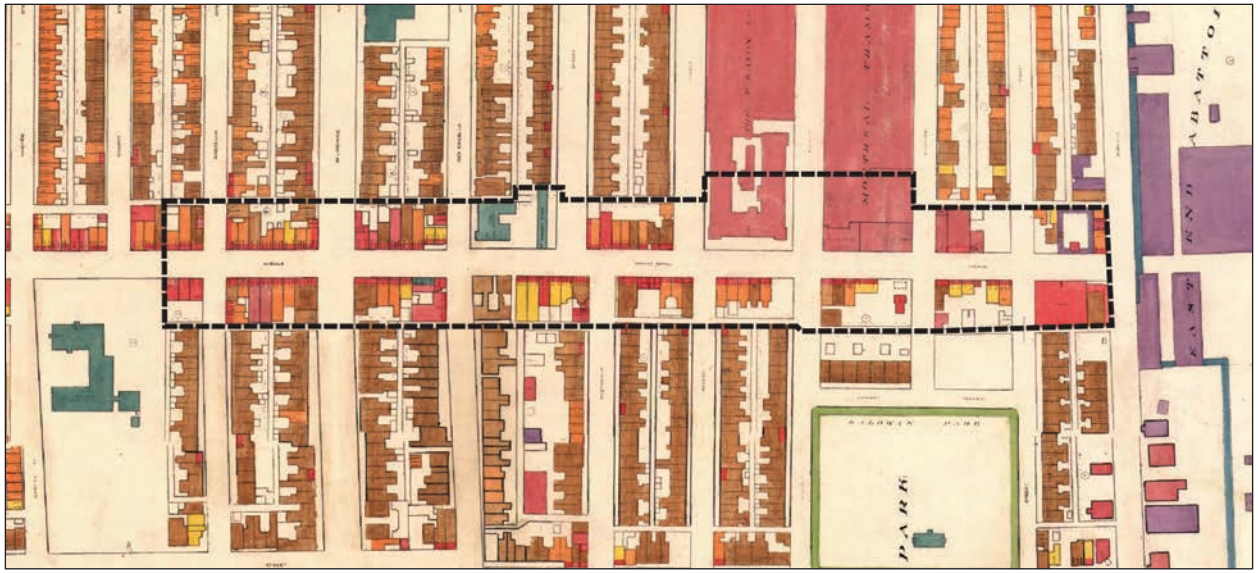
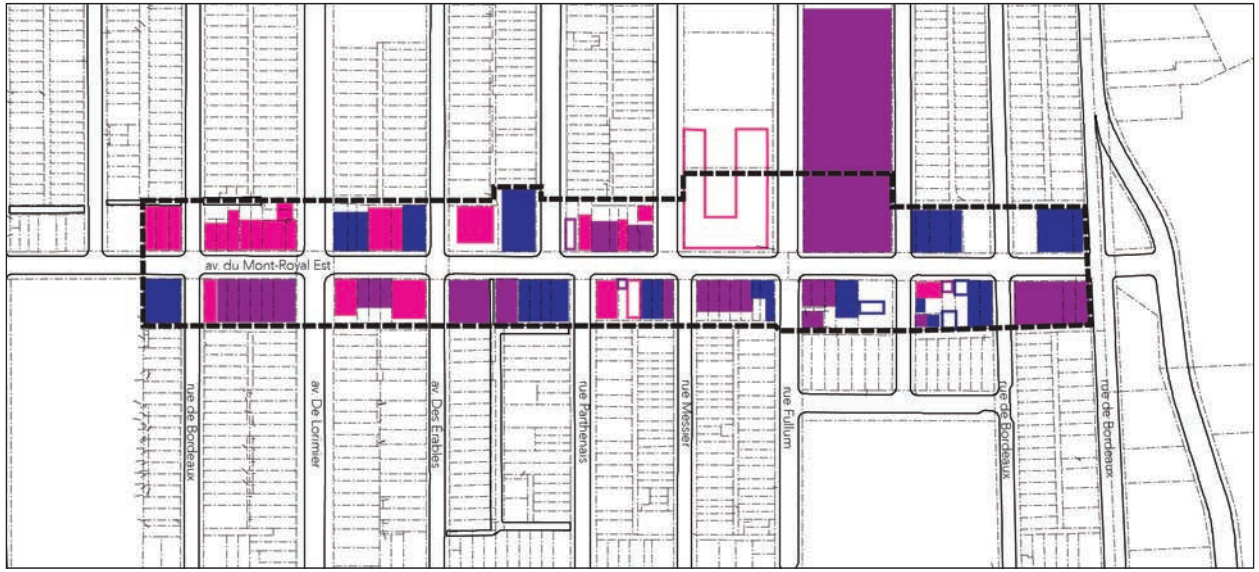


Figure 10.63 : Extrait du *Plan d'utilisation du sol de la ville de Montréal* de 1949

Ville de Montréal, Service d'urbanisme. *Plans d'utilisation du sol de la ville de Montréal.* BANQ



1976

Figure 10.64 : Carte du développement de l'ensemble urbain de l'avenue du Mont-Royal en 1976.

Bâtiments qui seront démolis avant 2018

Bâtiments construits en 1976

Bâtiments construits en 1949

Bâtiments construits en 1912

Limites de l'ensemble urbain

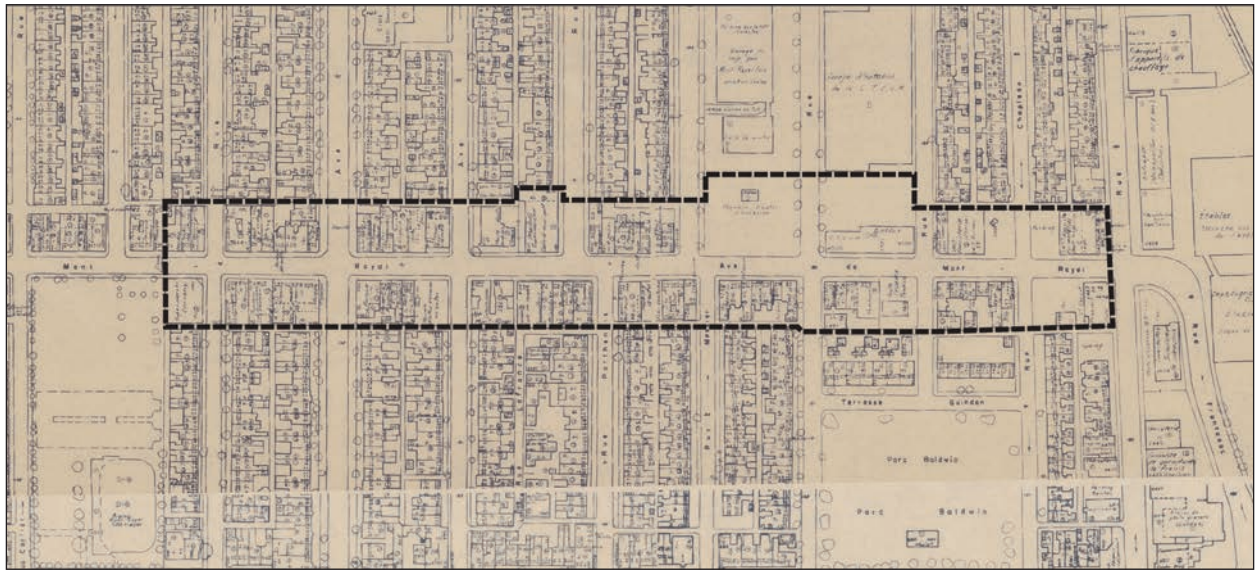
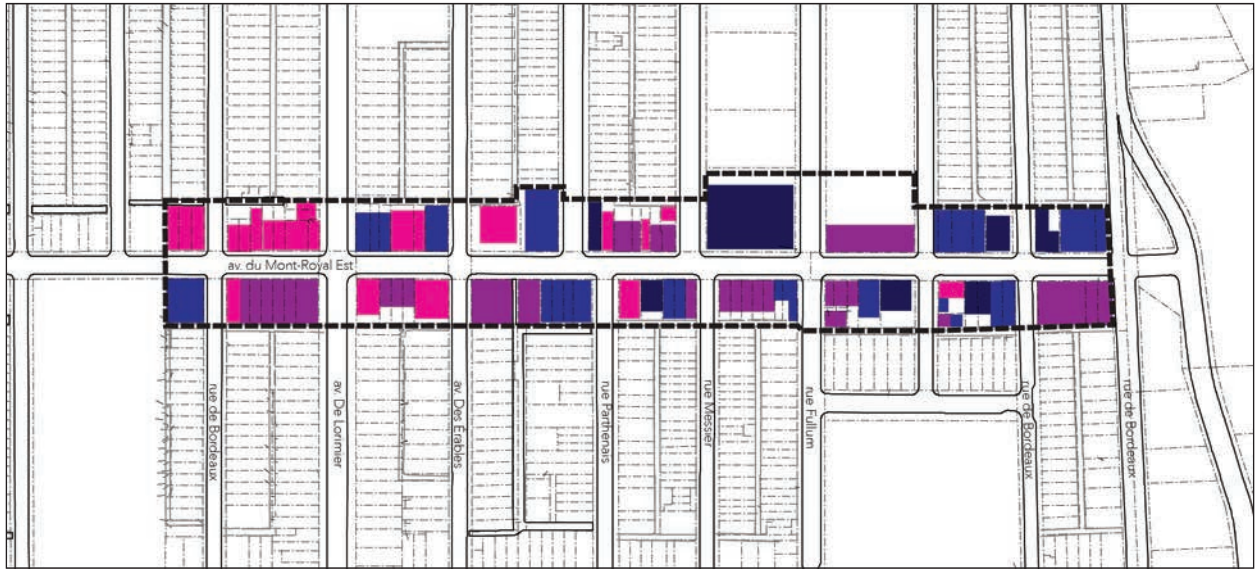


Figure 10.65: Extrait de la carte *Utilisation du sol* de 1976.

Cité de Montréal, Service d'urbanisme, Service des travaux publics. *Utilisation du sol, Montréal,* BAnQ



2018

Figure 10.65 : Carte du développement de l'ensemble urbain de l'avenue du Mont-Royal en 2018.

Bâtiments construits en 2018

Bâtiments construits en 1976

Bâtiments construits en 1949

Bâtiments construits en 1912

Limites de l'ensemble urbain

c. Synthèse du développement historique

L'ensemble urbain de l'avenue du Mont-Royal possède une structure urbaine forte héritée du début du XXe siècle. Deux processus de transformation y ont été opérés au fil du temps. D'une part la densification progressive des lots afin d'accompagner le développement de l'activité commerciale puis la reconstruction de plusieurs immeubles dans la portion est de l'ensemble urbain. Ainsi, les bâtiments les plus anciens sont localisés dans sa portion ouest.

d. Tissu urbain spécialisé et résidentiel

L'ensemble urbain de l'avenue du Mont-Royal est composé des têtes d'îlot qui longent cet axe urbain entre les rues De Bordeaux et D'Iberville.

Historiquement, deux de ces têtes îlots étaient occupées par des bâtiments uniques ayant des vocations industrielles, soit le Centre de transport Mont-Royal de la STM ainsi que l'ancien Ames & Holden dont le site a été redéveloppé (projet Platopolis). Ces deux têtes d'îlot ont été associées au tissu urbain spécialisé.

Les autres têtes d'îlots ont plutôt été associées au tissu urbain résidentiel bien qu'elles accueillent des bâtiments à vocation mixte ou uniquement commerciale. Ceux-ci s'insèrent néanmoins dans la trame de subdivision parcellaire du secteur.

> *Forme des îlots*

Les îlots possèdent une forme de base qui est caractéristique de cette portion de l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal, c'est-à-dire qu'ils ont une forme rectangulaire orientée dans un axe nord-sud. Une ruelle en « H » divise les îlots. Aux intersections, les bâtiments sont principalement orientés vers l'avenue du Mont-Royal.

Figure 10.66 : Carte illustrant la subdivision du territoire entre le tissu urbain spécialisé et le tissu urbain résidentiel.

Tissu urbain spécialisé (industriel/commercial/institutionnel)

Tissu urbain résidentiel

Limites de l'ensemble urbain de l'avenue du Mont-Royal

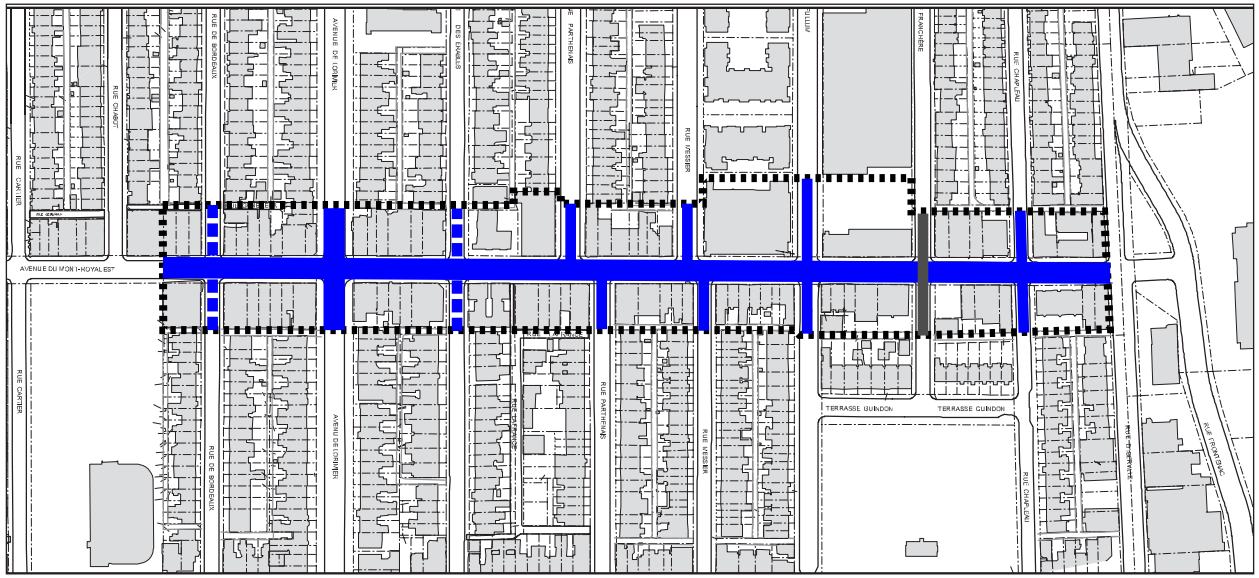


Figure 10.67 : Carte illustrant les types d'aménagement des rues présents dans l'ensemble urbain de l'avenue du Mont-Royal.

Ruelle

Rue résidentielle arborisée

Rue résidentielle arborisée / piste cyclable

Rue passante

Rue passante/piste cyclable

Rue passante arborisée

St-Joseph

Viaduc

> *Caractéristiques du tissu urbain résidentiel*

Les têtes d'îlot qui composent le tissu urbain résidentiel sont subdivisées avec des lots de taille régulière (environ 7,5 mètres de largeur). Une forte tendance à la fusion de ces lots pour la construction de bâtiments de plus grandes dimensions a été observée dans l'analyse historique du développement urbain.

Les lots sont généralement occupés par des immeubles à vocation mixte, dont le rez-de-chaussée accueille des locaux commerciaux et les étages des logements. On remarque également la présence de quelques bâtiments à vocation uniquement commerciale ou institutionnelle (ex. : ancienne caserne), mais ceux-ci s'insèrent dans la trame de base.

Les bâtiments sont implantés sans marge de recul avant.

> *Caractéristiques des fonctions spécialisées*

La principale différence du tissu urbain spécialisé par rapport au tissu urbain de base est l'occupation par un seul bâtiment de l'ensemble de la tête d'îlot.

e. Typologie des voies

L'avenue du Mont-Royal correspond au type des rues passantes arborisées.

> Rues passantes arborisées

Dans ce tronçon de l'avenue du Mont-Royal, la chaussée mesure 11,5 mètres de largeur, ce qui correspond à deux voies de circulation (1 dans chaque direction et à deux voies de stationnements).

Les trottoirs sont légèrement supérieurs à trois mètres de largeur. Les arbres sont plantés dans une bande localisée en bordure de la chaussée. Cette bande est aménagée avec des blocs de béton et libère des fosses de plantation de taille réduite pour les arbres.

Les bâtiments étant implantés directement sur la ligne de lot, aucune cour avant n'est libérée.

f. Caractère des espaces non construits

L'ensemble urbain de l'avenue du Mont-Royal ne possède aucun espace non construit végétalisé. Au moment d'écrire le rapport, le seul lot offrant une friche végétale était localisé à l'intersection de la rue Franchère, mais ce site est dédié à la construction.

g. Perspectives visuelles

L'avenue du Mont-Royal offre une expérience visuelle d'intérêt dans ses deux directions. Vers l'Ouest, les bâtiments y encadrent une perspective visuelle vers le mont Royal. Cette vue permet donc de lier l'avenue aux grandes figures d'impressions paysagères de Montréal.

Alors que certaines portions de l'avenue du Mont-Royal offrent également une vue métropolitaine vers l'est avec, cette fois-ci le mât du Stade olympique comme repère, les vues vers l'Est dans ce tronçon de l'avenue du Mont-Royal sont très intérieures par rapport au secteur d'emplois Plateau-Est. Elles sont d'ailleurs dirigées vers l'édifice du Journal de Montréal dont l'implantation s'inscrit symétriquement par rapport à l'axe de l'avenue du Mont-Royal.

h. Typologie architecturale

Le principal type architectural présent dans cet ensemble urbain est l'immeuble à vocation mixte. Néanmoins, on retrouve plusieurs autres types de bâtiments, mais qui ont peu d'occurrence. Ce sont notamment des immeubles commerciaux (ex. : Banque Nationale, 2100, avenue du Mont-Royal Est) et des immeubles d'appartement (2460 à 2480, avenue du Mont-Royal Est).

Deux immeubles institutionnels distinctifs sont localisés dans l'ensemble urbain de l'avenue du Mont-Royal, soit l'ancien hôtel de ville du village De Lorimier (à l'intersection des avenues des Érables et Mont-Royal) ainsi que le premier corps de bâtiment du Centre de transport Mont-Royal de la STM.

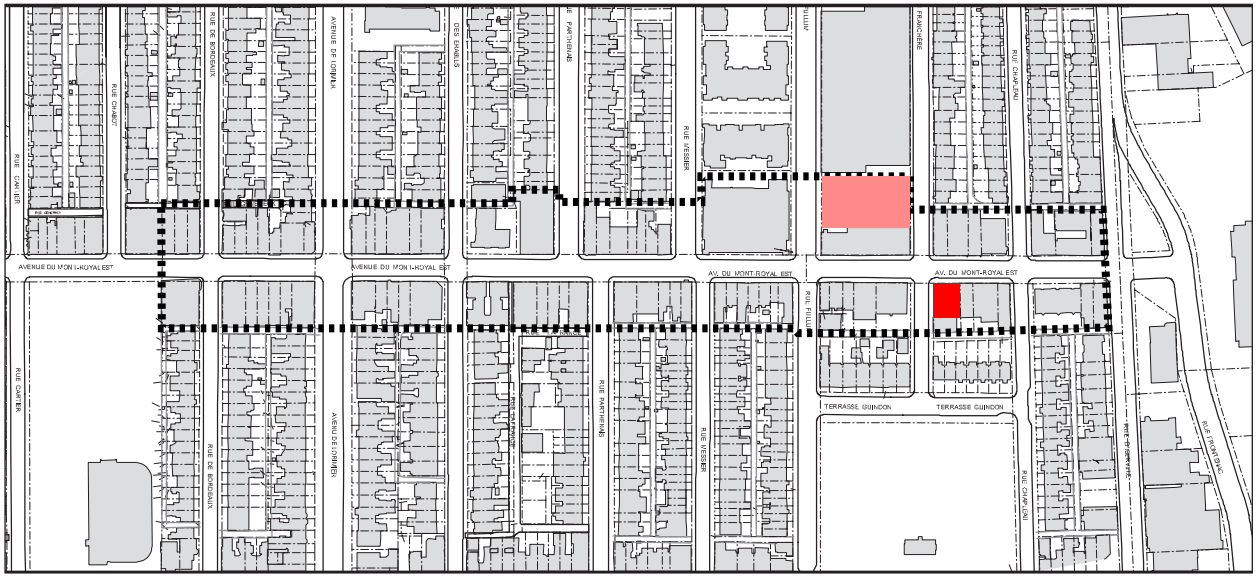


Figure 10.68: Carte de caractérisation des espaces ouverts de l'ensemble urbain de l'avenue du Mont-Royal.

espace végétalisé

espace minéral

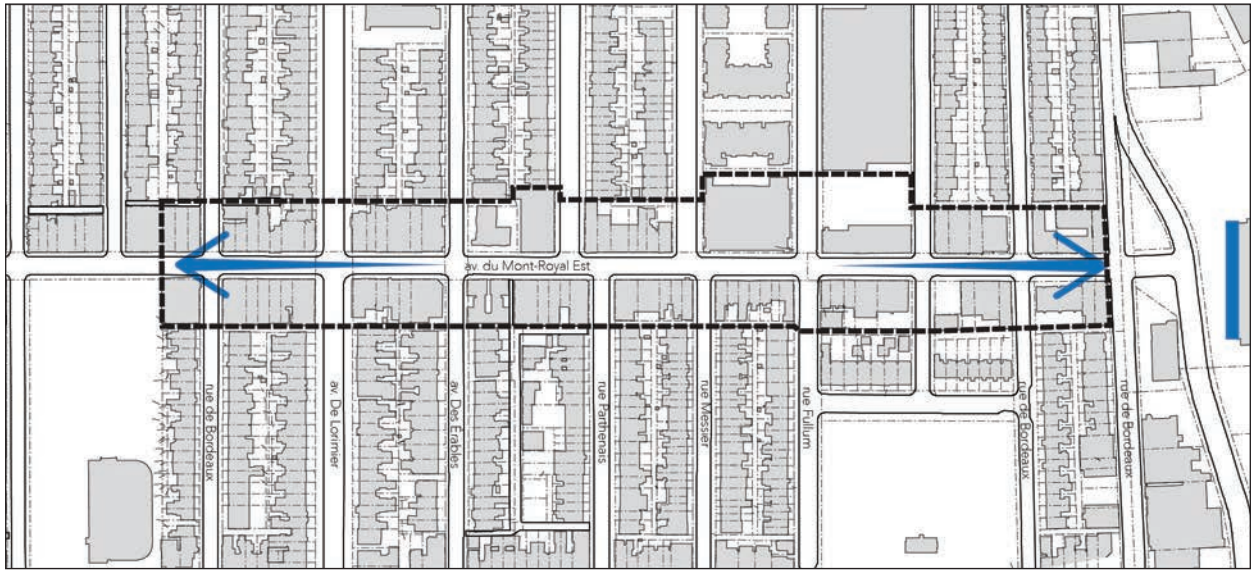


Figure 10.69: Carte d'identification et de localisation des perspectives visuelles de l'ensemble urbain de l'avenue du Mont-Royal.

Objet d'intérêt visuel

Perspectives visuelles

Limites du secteur de la rue Masson

Figure 10.70 : Tableau des types architecturaux présents :

> L'immeuble institutionnel
  a. Le corps avant du Centre de transport Mont-Royal de la STM, 2321 avenue du Mont-Royal Est.
  b. L'ancien hotel de ville du village De lorimier (caserne no26), 2151, avenue du Mont-Royal Est.

> L'immeuble à vocation mixte
  c. Immeubles de l'avenue du Mont-Royal Est
  d. Salaison G. Lauzon, 4670, rue

> Autres immeubles résidentiels ou mixtes contemporains
  d. Immeubles à l'extrémité est de l'avenue du Mont-Royal
  e. Immeubles construits sur le site de l'ancienne Ames & Holden, 2275 avenue du Mont-Royal Est

> Immeuble à vocation mixte

Volumétrie et implantation
L'immeuble à vocation mixte est un bâtiment de deux ou trois étages avec toit plat dont le rez-de-chaussée est à vocation commerciale et les étages à vocation résidentielle.

L'implantation de ces bâtiments est en alignement avec la ligne de lot avant et sans retrait latéral ce qui maintient une continuité de la façade commerciale sur rue.

Il est à remarquer que par un processus de densification, la cour arrière a parfois été construite.

Composition
Dans le modèle de base de ce type de bâtiment, dont la largeur est d'environ 7,5 mètres, la composition de la façade aux étages supérieurs est subdivisée en trois alignements verticaux de fenêtres. Le rez-de-chaussée commercial est marqué par une séparation nette dans la composition de la façade par la présence d'une enseigne ou d'une corniche. La façade du rez-de-chaussée est largement vitrée.

La porte d'entrée donnant accès aux logements des étages supérieurs est distincte de l'entrée commerciale. Les deux peuvent être juxtaposées sur l'un des côtés ou être séparées. Elles sont alors disposées aux deux extrémités de la façade avec la vitrine au centre. L'entrée commerciale peut aussi être située au centre de la façade avec des vitrines de part et d'autre. Lorsque l'immeuble est localisé à une intersection, la porte d'accès aux logements peut être située sur la façade latérale.

On retrouve généralement peu de saillies sur la façade avant. Néanmoins, quelques-uns de ces bâtiments présentent des balcons ou un oriel, notamment le 2200, avenue Mont-Royal Est (ancien Hotel De Lorimier).

Matérialité
Un grand nombre des immeubles à vocation mixte est revêtu de pierre embossée grise. On peut également y retrouver des façades revêtues de brique beige ou brune.

i. Localisation des débarcadères

Aucun débarcadère n'est localisé sur l'avenue du Mont-Royal Est. Le seul immeuble ayant réellement besoin d'un quai de chargement est l'épicerie localisée au 2275, avenue du Mont-Royal. Le quai de chargement intérieur de ce commerce est accessible depuis la façade latérale du bâtiment sur la rue Parthenais. Il fait face à la cour de service du Centre de Transport Mont-Royal de la STM.

j. Synthèse et diagnostic

L'ensemble urbain de l'avenue du Mont-Royal possède de grandes qualités urbaines et architecturales. La présence d'immeubles d'intérêt patrimonial, mais aussi la relative homogénéité de son cadre bâti composé d'immeubles à vocation mixte datant de la première moitié du XXe siècle ainsi que la vue vers le mont Royal en font un lieu identitaire fort pour le secteur d'emplois Plateau-Est ainsi que pour l'ensemble de l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal. Néanmoins, on constate un étiolement de la vitalité commerciale vers l'extrémité est. Les interventions réalisées dans cet ensemble urbain devraient donc à la fois préserver les qualités architecturales et urbaines tout en favorisant l'augmentation de l'achalandage et de la vitalité commerciale.

Recommandations concernant la préservation des attraits

> Préserver les sites, immeubles et ensembles d'intérêt

L'ensemble du cadre bâti de l'ensemble urbain de l'avenue du Mont-Royal possède un fort intérêt patrimonial reconnu qui devrait être préservé. Tout particulièrement, l'ancien hôtel de ville du Village De Lorimier, l'ancien hôtel De Lorimier ainsi que le Centre de transport Mont-Royal nécessitent une attention spécifique.

Recommandations concernant les occasions de mise en valeur

> L'harmonisation des nouveaux bâtiments

Figure 10.71 : Carte d'identification des attraits de l'ensemble urbain de l'avenue du Mont-Royal

Attraits

1. Les immeubles mixtes de la portion ouest du secteur
2. L'ancien hôtel de ville du village De Lorimier (caserne no26)
3. L'immeuble de la STM

Occasions de projet

4. Le terrain vacant situé à l'intersection de la rue Franchère
5. La rue Franchère qui relie le parc Baldwin au parc Saint-Pierre-Claver
6. L'aménagement du domaine public sur l'avenue du Mont-Royal

Faiblesses

7. Le site de la place Valentin-Jautard et le domaine public adjacent

au type architectural de l'immeuble à vocation mixte

Sur les sites vacants, les nouveaux bâtiments construits devraient tendre à s'inspirer des caractéristiques architecturales des immeubles à vocation mixte déjà présents sur l'avenue du Mont-Royal. Les immeubles d'appartement sans rez-de-chaussée commercial ne devraient pas y être construits.

> Mettre en valeur l'axe de la rue Franchère

La rue Franchère relie directement le parc Baldwin et le parc Saint-Pierre-Claver. Elle offre ainsi un fort potentiel pour l'aménagement d'une rue partagée ou d'un espace de rencontre.

> Mettre en valeur l'axe de l'avenue du Mont-Royal

Dans une optique d'augmenter l'achalandage piéton et la vitalité commerciale de la portion est de l'avenue du Mont-Royal, l'amélioration de la convivialité du domaine public devrait être envisagée.

Recommandations concernant les occasions de développement

> Réaménager la place Valentin-Jautard afin d'y insérer un usage générant un achalandage piéton important vers l'extrémité est de l'avenue Mont-Royal

La reconfiguration de la place Valentin-Jautard ainsi que de l'intersection des rues Frontenac, D'Iberville et de l'avenue du Mont-Royal a un fort potentiel d'augmenter l'achalandage piéton vers l'extrémité est de l'avenue du Mont-Royal.

Secteur E
Ensemble urbain des anciens Abattoirs de l'Est

10.5 Ensemble urbain des anciens Abattoirs de l'Est

a. Limites de l'ensemble urbain

L'ensemble urbain des anciens Abattoirs de l'Est couvre un territoire triangulaire qui s'étend de la rue D'Iberville à l'Ouest à la voie ferrée à l'Est ainsi que de la rue Rachel au sud au boulevard Saint-Joseph au nord.

b. Historique du développement urbain

La présence des anciens Abattoirs de l'Est est illustrée sur le plan d'assurance-incendie de 1890. Les bâtiments se trouvaient alors dans la portion basse du site, soit à la hauteur de la rue Marie-Anne. Aussi, les installations des Abattoirs de l'Est se trouvaient dans un éloignement relatif du milieu urbanisé.

Le plan d'assurance-incendie de 1912 montre le développement des installations des Abattoirs de l'Est avec plusieurs bâtiments qui se trouvent maintenant à proximité de l'avenue du Mont-Royal. Il est à remarquer que l'implantation des bâtiments dégageait un axe libre de construction dans le prolongement de l'avenue du Mont-Royal vers l'est. La carte illustre également le développement du tissu urbain résidentiel avec la progression du développement

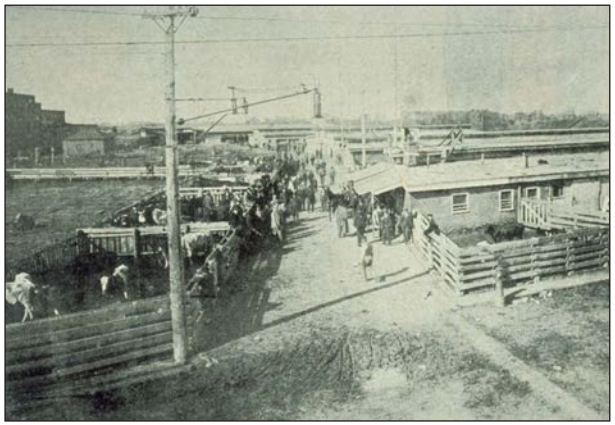


Figure 10.72 : Vue extérieure du site des anciens Abattoirs de l'Est en 19. (source : BAnQ)

Figure 10.73 : Vue de l'avenue du Mont-Royal à l'intersection de l'avenue des Érables en 1926. (source : Archives de la Ville de Montréal)

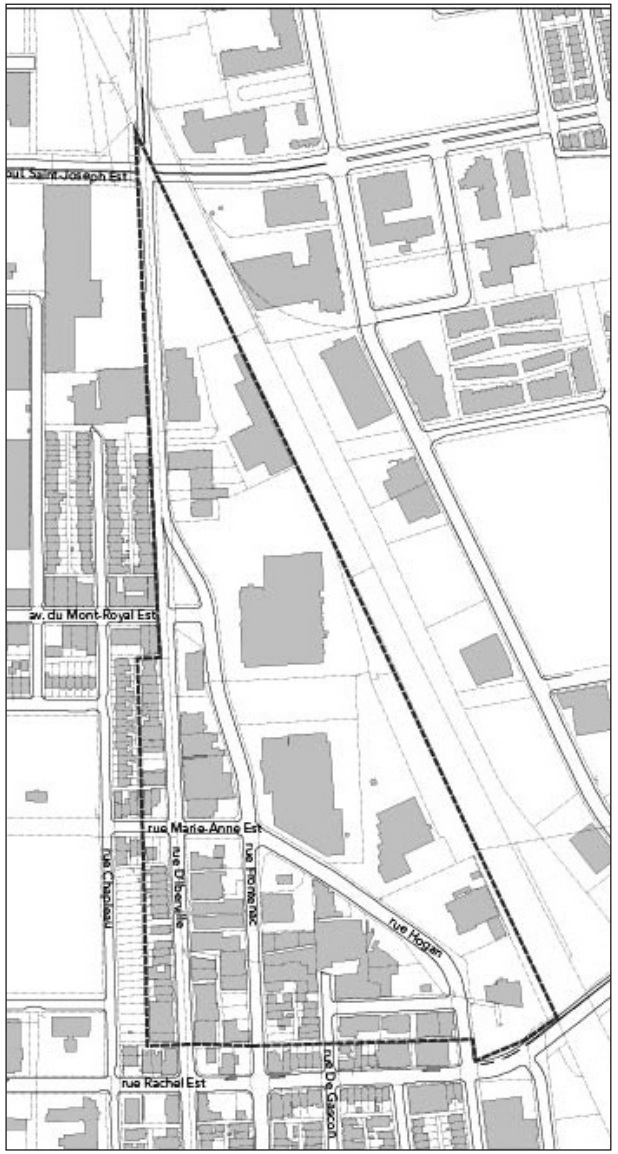
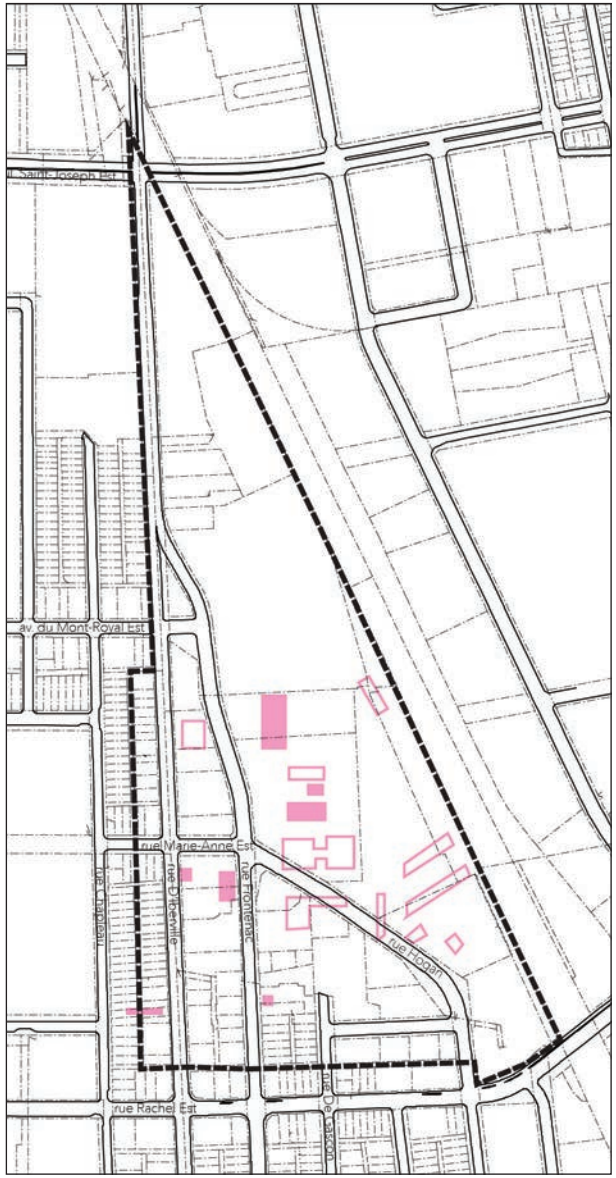
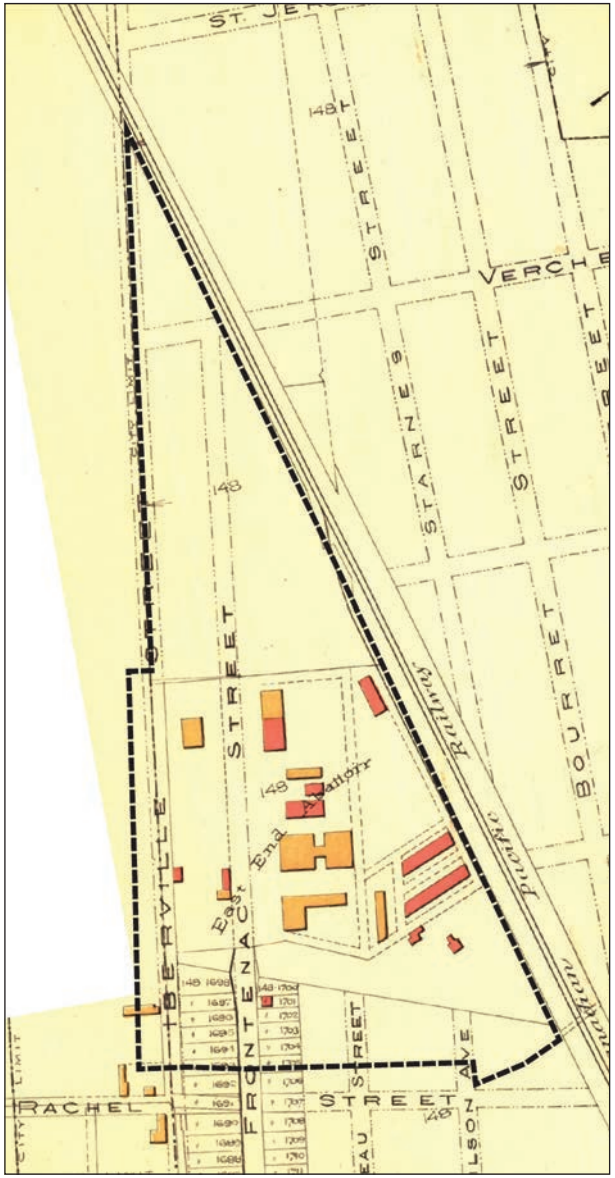


Figure 10.74 : Limites de l'ensemble urbain des anciens Abattoirs de l'Est.





1890

Figure 10.75 : Carte du développement de l'ensemble urbain des anciens Abattoirs de l'Est en 1890.

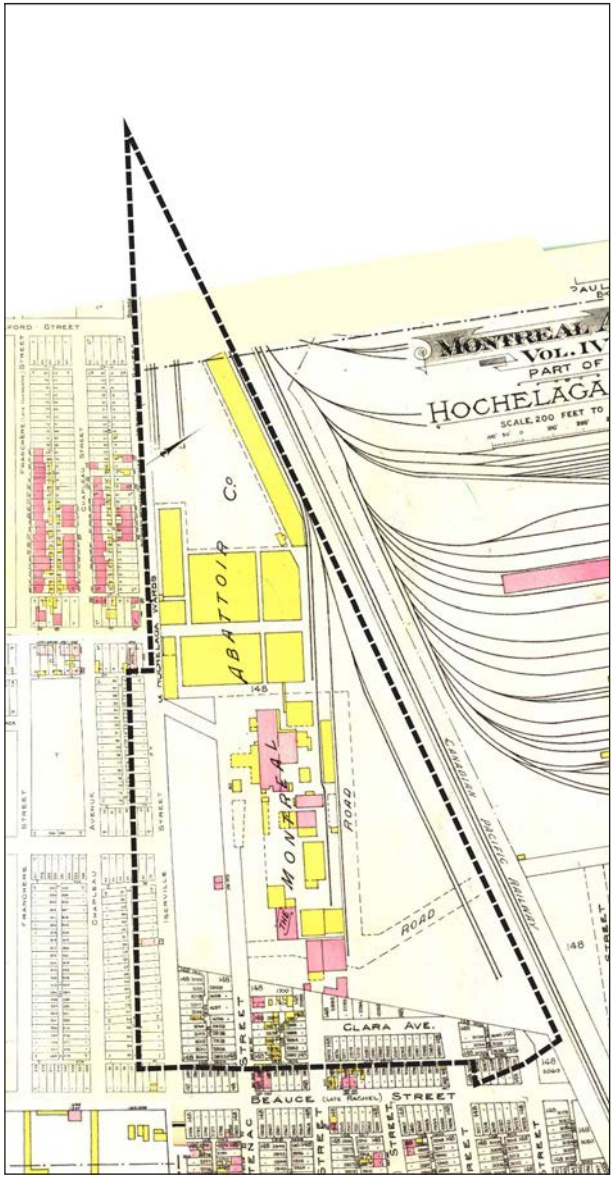
Bâtiments qui seront démolis avant 1912

Bâtiments construits en 1890

Limites de l'ensemble urbain

Figure 10.76 : Extrait de l'Atlas of the City of Montreal from special survey and official plans de 1890.

Chas. E. Goad, 1890. *Atlas of the City of Montreal from special survey and official plans, showing all buildings & names of owners.* BANQ



1912

Figure 10.77 : Carte du développement de l'ensemble urbain des anciens Abattoirs de l'Est en 1912.

Bâtiments qui seront démolis avant 1949

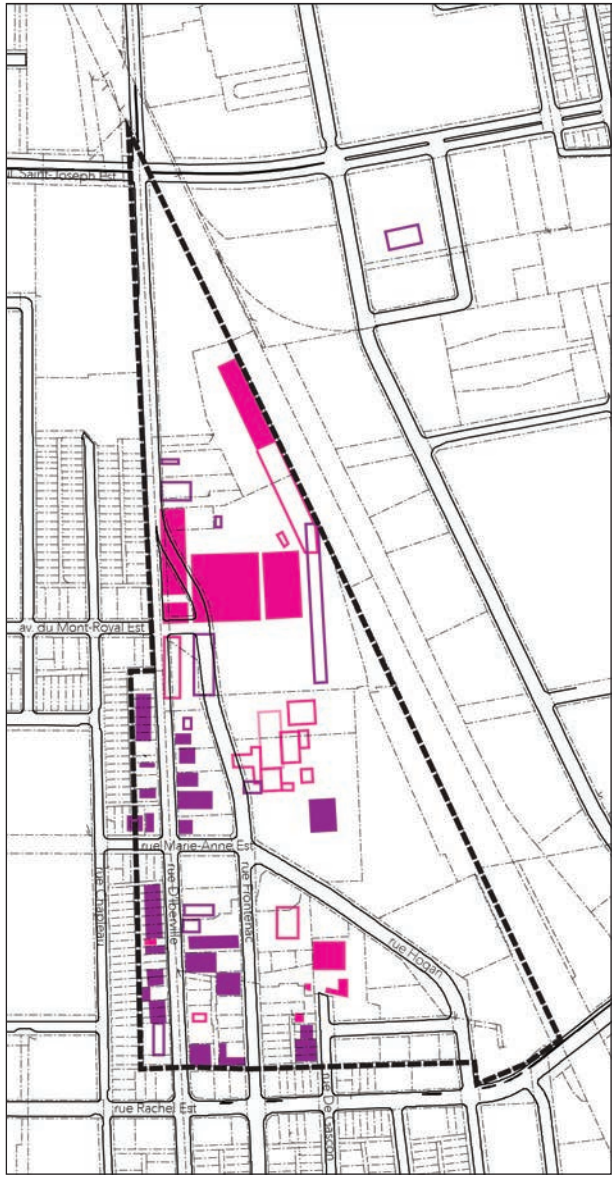
Bâtiments construits en 1912

Bâtiments construits en 1890

Limites de l'ensemble urbain

Figure 10.78 : Extrait de l'Atlas of the City of Montreal and vicinity

Chas. E. Goad. *Atlas of the City of Montreal and vicinity in four volumes, from official plans - special surveys showing cadastral numbers, buildings & lots.* BANQ



1949

Figure 10.79 : Carte du développement de l'ensemble urbain des anciens Abattoirs de l'Est en 1949.

Bâtiments qui seront démolis avant 1976

Bâtiments construits en 1949

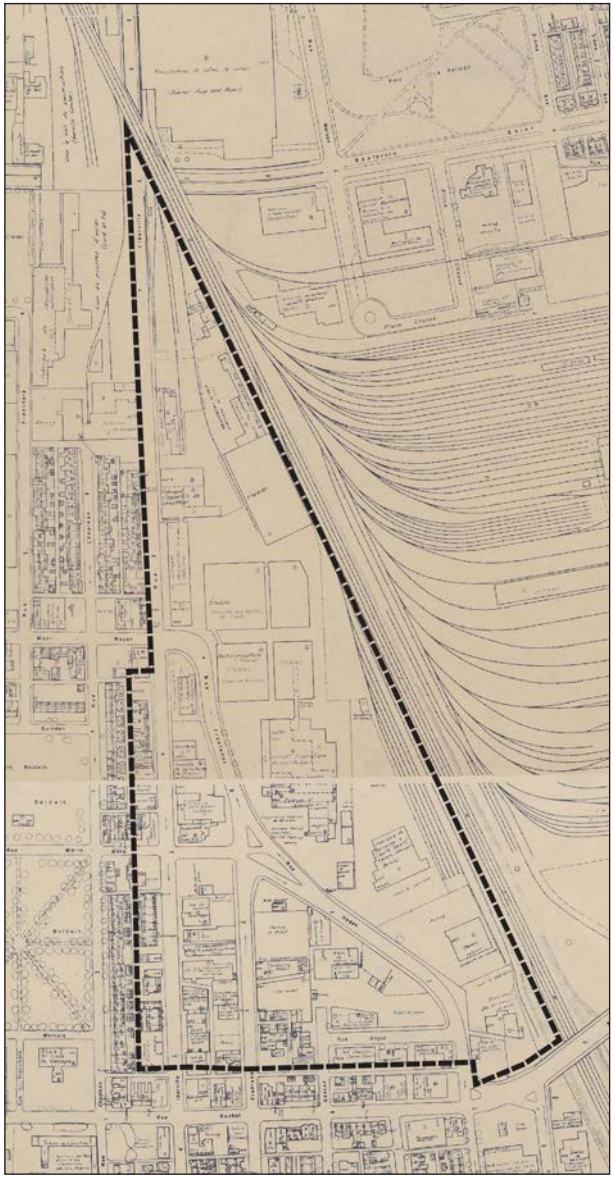
Bâtiments construits en 1912

Bâtiments construits en 1890

Limites de l'ensemble urbain

Figure 10.80 : Extrait du *Plan d'utilisation du sol de la ville de Montréal* de 1949

Ville de Montréal, Service d'urbanisme. *Plans d'utilisation du sol de la ville de Montréal.* BANQ



1976

Figure 10.81 : Carte du développement de l'ensemble urbain des anciens Abattoirs de l'Est en 1976

Bâtiments qui seront démolis avant 2018

Bâtiments construits en 1976

Bâtiments construits en 1949

Bâtiments construits en 1912

Bâtiments construits en 1890

Limites de l'ensemble urbain

Figure 10.82: Extrait de la carte *Utilisation du sol* de 1976

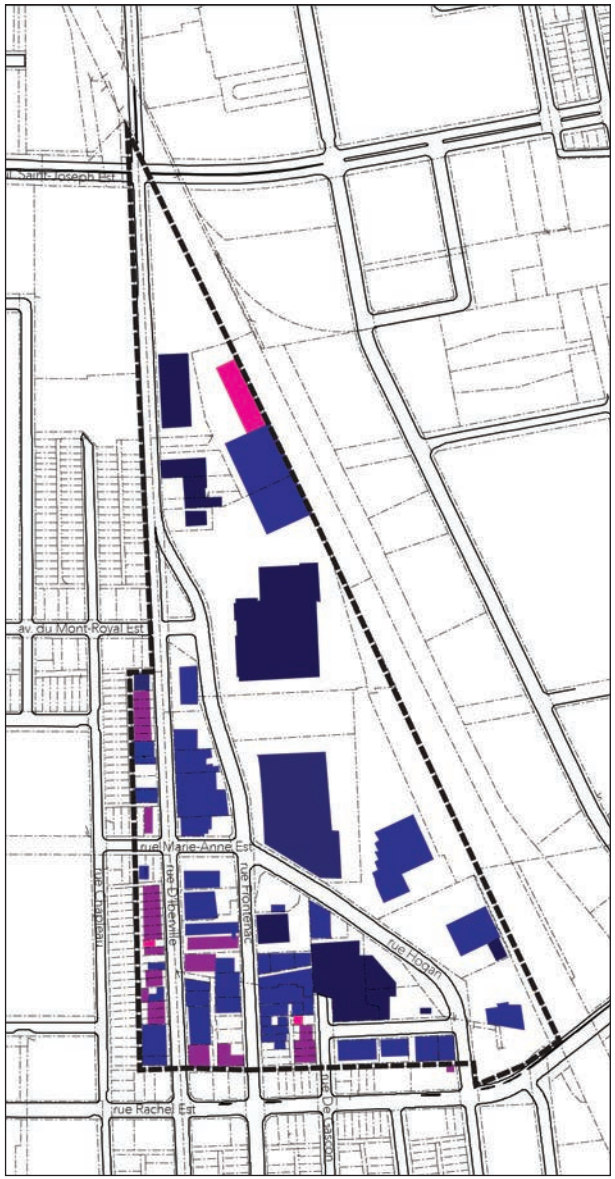
Cité de Montréal, Service d'urbanisme, Service des travaux publics. *Utilisation du sol, Montréal,* BAnQ

urbain à proximité de la rue Rachel ainsi que l'apparition d'une petite zone édifiée au nord de l'avenue du Mont-Royal autour des rues Franchères et Chapleau.

Outre la poursuite du développement urbain autour des Abattoirs de l'Est, le plan d'utilisation du sol de 1949 permet de voir la construction progressive des bâtiments industriels le long des rues D'Iberville et Frontenac. Plusieurs de ces entreprises industrielles se spécialisent en alimentation, notamment pour la conservation et la transformation de la viande, montrant ainsi l'impact des abattoirs sur le tissu industriel de l'époque.

La carte de 1976 montre la démolition, reconstruction et densification de plusieurs sites industriels du secteur. Outre ces transformations, la période entre 1949 et 1976 est également marquée par la restructuration du réseau viaire avec l'aménagement en diagonale de la rue Hogan et le prolongement de la rue Frontenac jusqu'à l'avenue du Mont-Royal. Ces deux voies semblent alors se raccorder directement.

La fin des activités d'abattage d'animaux sur le Plateau-Mont-Royal dans les années 1970 se voit par la transformation complète du site des Abattoirs de l'Est entre 1976 et 2018. La démolition des bâtiments puis la construction de l'édifice du Journal de Montréal dans l'axe de l'avenue du Mont-Royal marquent



2018

Figure 10.83 : Carte du développement de l'ensemble urbain de la rue Masson en 2018

Bâtiments construits en 2018

Bâtiments construits en 1976

Bâtiments construits en 1949

Bâtiments construits en 1912

Bâtiments construits en 1890

Limites de l'ensemble urbain

le changement définitif d'usage qui favorise la disparition progressive des industries de transformation alimentaire. Sur le plan du réseau viaire, une transformation importante est le raccordement direct de la rue Frontenac à la rue D'Iberville ce qui permet de créer la place Valentin=-Jautard.

c. Synthèse du développement historique

L'ensemble urbain des anciens Abattoirs de l'Est possède peu de bâtiments datant d'avant 1945. De plus, la presque totalité des

bâtiments industriels et commerciaux est de construction récente. On n'y retrouve donc pas un patrimoine industriel d'intérêt.

d. Tissu urbain spécialisé et résidentiel

Le tissu urbain de l'ensemble des anciens Abattoirs de l'Est est subdivisé en deux secteurs distincts. Au sud-ouest de l'avenue Hogan, l'ensemble urbain reprend la forme et l'orientation des tracés urbains des secteurs adjacents avec de légères adaptations pour les vocations commerciales et industrielles. On retrouve d'ailleurs dans cette portion de l'ensemble urbain plusieurs bâtiments à vocation résidentielle dont la présence tend à perdurer dans le temps malgré l'intensification industrielle.

Au nord-est de l'avenue Hogan, on retrouve un vaste ensemble spécialisé, anciennement occupé par les Abattoirs de l'Est qui a été subdivisé progressivement sans plan spécifique. Cette portion de l'ensemble urbain possède peu de régularité sur le plan des formes urbaines.

> *Forme des îlots*

Le système des îlots urbains rectangulaires orientés dans l'axe nord-sud avec une ruelle en « H » s'étend depuis l'Ouest jusqu'à la rue D'Iberville ainsi que depuis le Sud jusqu'à la rue Rachel.

Dans le triangle formé par les rues D'Iberville, Rachel et Hogan, les îlots adoptent différentes variations de ce modèle de base, en raison de l'interruption du tracé des ruelles, de la présence de lots traversant entre les rues D'Iberville et Frontenac ainsi que du changement d'orientation de l'îlot.

Au nord-est de la rue Hogan, on retrouve un seul îlot de forme triangulaire qui ne possède aucune ruelle.

> *Caractéristiques du tissu urbain résidentiel*

Le tissu urbain résidentiel est localisé dans la portion sud-ouest de cet ensemble urbain. Il correspond aux portions d'îlots qui possèdent les caractéristiques de base des îlots de ce secteur.

De manière standard, les lots ont 7,5 mètres de largeur, mais on retrouve de très nombreuses variations, notamment entre la rue D'Iberville et Frontenac.

La présence d'une marge de recul avant n'est pas régulière. On retrouve autant des bâtiments alignés sur leur ligne de lot avant, que des bâtiments implantés avec un léger recul (jusqu'à 3,5 mètres).

> *Caractéristiques des fonctions spécialisées*

Le tissu urbain spécialisé offre peu de régularité de composition. Si les bâtiments localisés sur la rue D'Iberville offrent un encadrement plus présent de la voie publique, sur les autres ensembles, ils sont souvent implantés sans relation avec la voie publique. Cependant, on remarque qu'ils tendent à dégager un espace le plus grand possible de leur lot en s'alignant avec l'une ou l'autre de leurs lignes de lot. La plus grande exception à cette règle est l'immeuble du Journal de Montréal qui possède une implantation pavillonnaire au centre de sa parcelle.

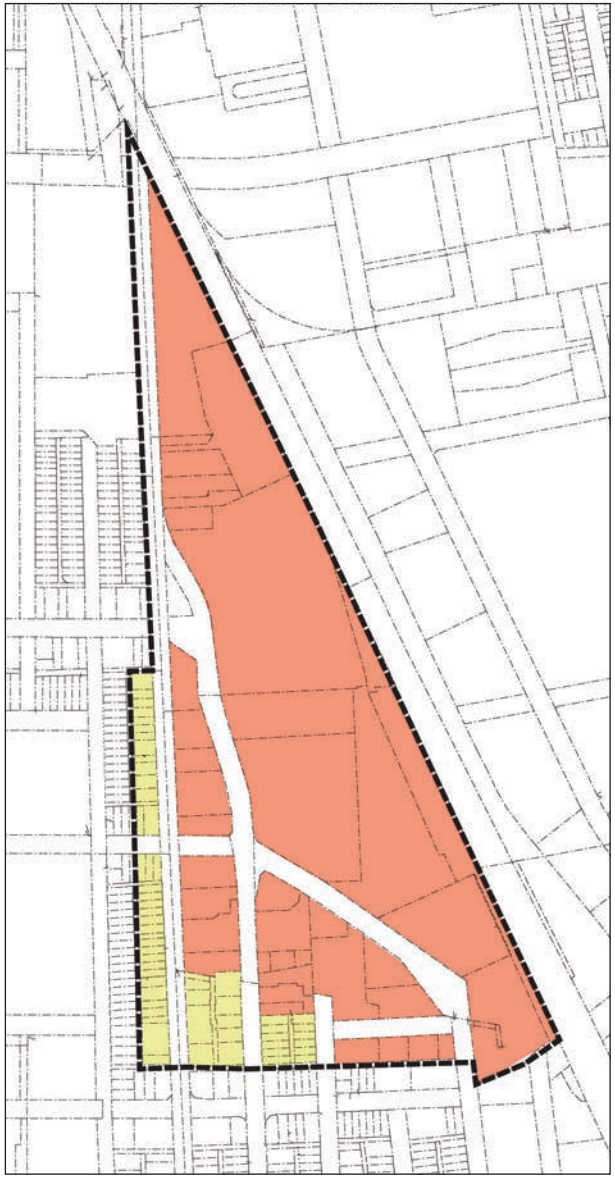
e. Typologie des voies

Deux types de voies sont présents dans l'ensemble urbain des anciens Abattoirs de l'Est, soit celui de la rue passante et de la rue résidentielle arborisée.

> Rues résidentielles arborisées

L'avenue Gascon et la rue Angus sont les deux rues résidentielles arborisées qui ont été identifiées, mais elles représentent des types hybrides qui ne possèdent pas nécessairement toutes les caractéristiques de ce type de rue jtel qu'identifié dans les autres ensembles urbains.

L'avenue Gascon est une voie d'environ 9 mètres de largeur qui offre deux voies de circulation (une dans chaque direction) et une voie de stationnement. Avec une largeur de 3,5 mètres, les trottoirs permettent la présence de fosses de plantation en bordure de la chaussée.



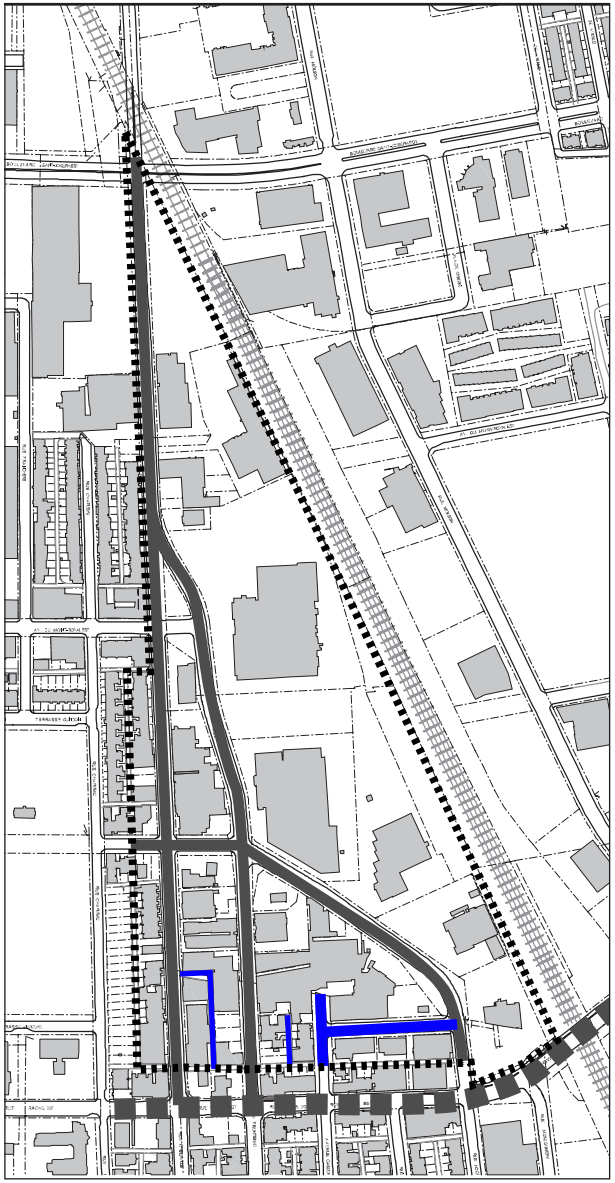


Figure 10.84 : Carte illustrant la subdivision du territoire entre le tissu urbain spécialisé et le tissu urbain résidentiel.

Tissu urbain spécialisé (industriel/commercial/institutionnel)

Tissu urbain résidentiel

Limites de l'ensemble urbain

Figure 10.85 : Carte illustrant les types d'aménagement des rues présents dans l'ensemble urbain des anciens Abattoirs de l'Est.

Ruelle

Rue résidentielle arborisée

Rue résidentielle arborisée/ piste cyclable

Rue passante non arborisée

Rue passante non arborisée/piste cyclable

Avenue passante arborisée

Boulevard arborisée avec terre plein

Viaduc

Pour sa part, la rue Angus est plus large avec 12 mètres ce qui permet l'ajout d'une seconde voie de stationnement. Les trottoirs y sont beaucoup plus étroits (1,5 mètre) et les arbres sont présents dans l'espace libre restreint des cours avant.

> Rues passantes

Les rues D'Iberville, Frontenac et Hogan sont, pour leur part, des voies passantes qui se caractérisent par leur plus grande largeur ainsi que la faible proportion des trottoirs.

La chaussée de ces trois rues peut atteindre jusqu'à 14 mètres en largeur. Cette dimension permet la présence de deux voies de circulation ainsi que deux voies de stationnements. On remarque cependant que cette largeur est suffisante pour la transformation des voies de stationnement en voie de circulation de dimension standard lorsqu'il n'y a pas de voiture garée.

Les trottoirs y sont de 1,5 mètre de largeur et peuvent même atteindre des dimensions inférieures dans certains tronçons, tout particulièrement sur la rue Hogan. Lorsque des arbres sont présents, ils sont plantés sur les cours avant dégagées.

f. Caractère des espaces non construits

L'espace non construit est principalement minéralisé. La plupart des espaces végétalisés sont constitués de portions résiduelles de l'aménagement des sites industriels ainsi que de la bordure de la voie ferrée. Il est à noter que la place Valentin-Jautard ainsi que les terrains avant du bâtiment du Journal de Montréal constituent des espaces végétalisés formels.

g. Perspectives visuelles

Cet ensemble urbain se distingue par la présence de grands panoramas qui ouvrent le champ visuel. Ceux-ci sont tout particulièrement présents à l'intersection des rues D'Iberville et Frontenac. L'absence de construction à cet endroit libère le champ visuel vers l'arrondissement Rosemont - Petite-Patrie et offre la vue du mât du Stade olympique.

Un second panorama est celui présent sur le viaduc de la rue Rachel. Ce belvédère, créé par la surélévation du pont, permet d'apercevoir le mont Royal ainsi que le corridor de la voie ferrée.

h. Typologie architecturale

On retrouve très peu d'uniformité architecturale dans l'ensemble urbain des anciens Abattoirs de l'Est. Parmi les types architecturaux résidentiels.

Le type architectural résidentiel dominant est probablement le plex avec escalier extérieur. Le nombre de logements et la hauteur peuvent cependant varier. On retrouve donc autant des duplex que des quintuplex.

On retrouve aussi deux types de bâtiment industriel et commercial : le premier avec implantation sur rue et le second avec implantation pavillonnaire.

> Plex avec escalier extérieur

Volumétrie et implantation

Les plex avec escalier extérieur sont des bâtiments de deux à trois étages avec toit plat. L'implantation de la façade avec un léger recul permet l'insertion d'un escalier extérieur d'accès aux logements des étages supérieurs. Ils ne possèdent pas de cour latérale.

Composition

La composition de ces bâtiments est généralement symétrique et composée de trois travées verticales. Celle du centre regroupe les portes d'accès aux logements ainsi que celles de balcons. Les deux axes latéraux sont composés d'un alignement vertical de fenêtres. Une corniche ou un parapet forme le couronnement du bâtiment.

Matérialité

Dans l'ensemble urbain des anciens Abattoirs de l'Est, la façade des plex est revêtue de brique brune.

> Immeuble industriel ou commercial sur rue

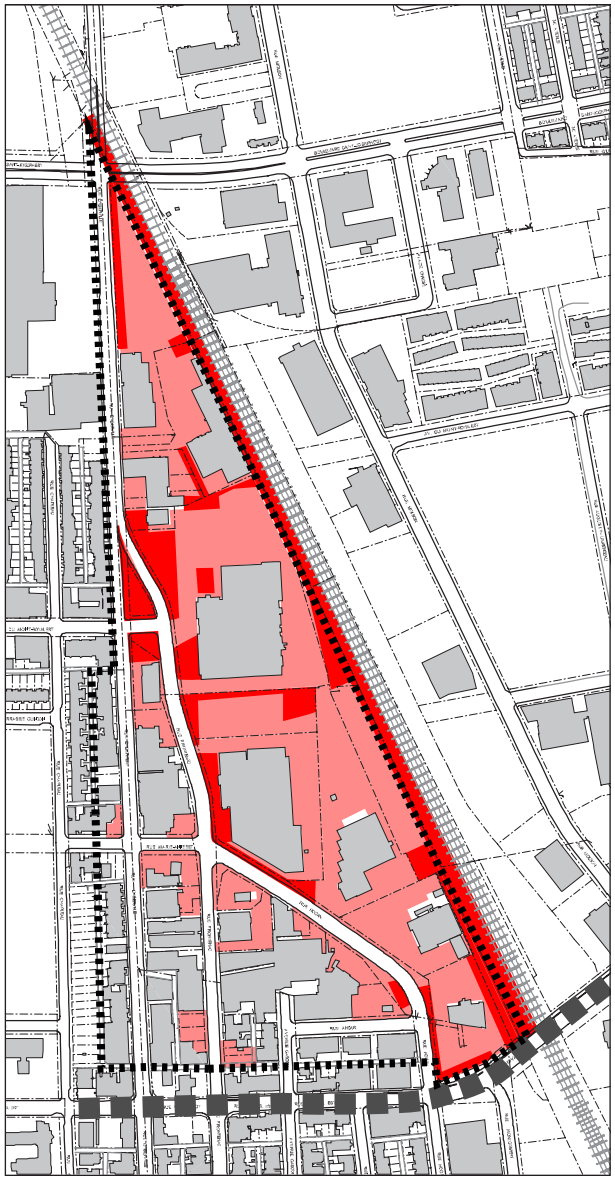


Figure 10.86 : Carte de caractérisation des espaces ouverts de l'ensemble urbain de la rue Masson

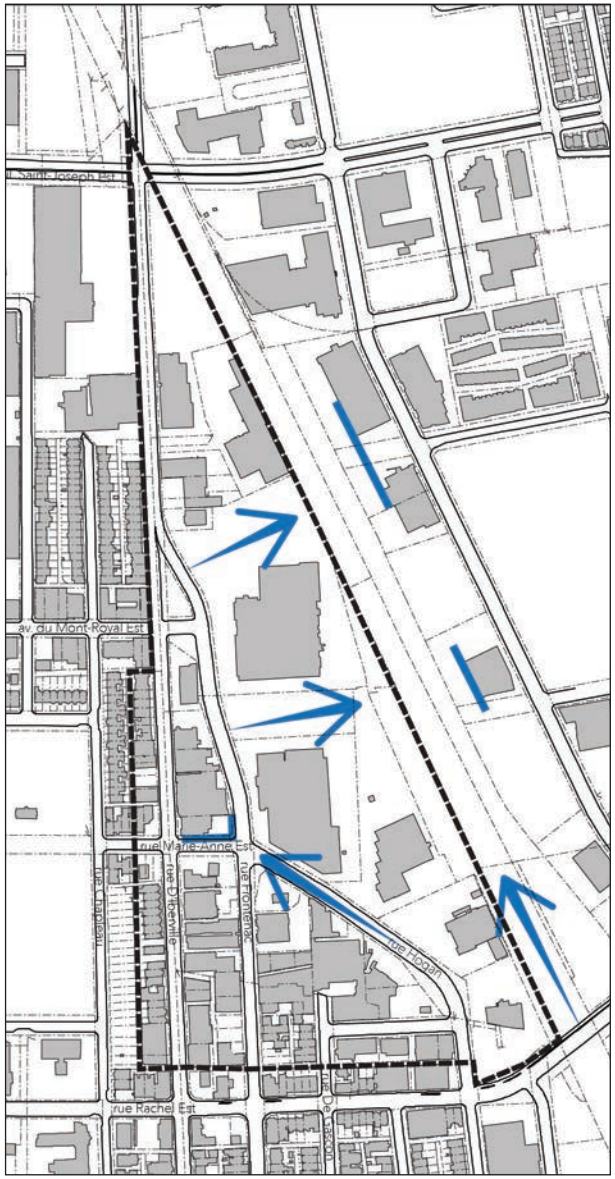


Figure 10.88 : Carte d'identification et de localisation des perspectives visuelles de l'ensemble urbain de la rue Masson

Figure 10.89 : Tableau des types architecturaux industriels et commerciaux

> L'immeuble industriel et commercial pavillonaire
  a. Le Journal de Montréal, 4545, rue Frontenac
  b. 4303, rue Hogan

> Aménagement avec palissade des sites des immeubles industriels pavillonaires
  c. 4255, avenue Gascon
  d. 4293, rue Hogan

> Les immeubles industriels et commerciaux avec implantation sur rue
  e. 4315, rue Frontenac
  f. 4216, rue Gascon

Figure 10.90 : Tableau des types architecturaux résidentiels

> Triplex avec escalier extérieur
  a. Immeubles à proximité du 4472-4476, rue D'Iberville

> Une variété de types résidentiels répartie de manière isolée
  d. Plex à fausse mansarde avec escalier extérieur, 4255, rue Frontenac
  e. Maison boom town, 4255, avenue Gascon

Volumétrie et implantation
Sur les rues D'Iberville et Frontenac, on retrouve un grand nombre d'immeubles à vocation commerciale ou industrielle qui sont implantés directement sur la rue, sans marge de recul avant, ou avec un léger retrait. Ces bâtiments ont généralement deux étages de hauteur, quoique l'on retrouve aussi quelques immeubles de 1 ou 3 étages.

L'implantation de ces bâtiments couvre un grand pourcentage de la superficie de la parcelle, mais dégage tout de même une cour arrière ou latérale. Il est cependant à noter que plusieurs lots entre les rues D'Iberville et Frontenac étant traversant, les cours arrière sont ouvertes sur l'espace public du côté de la rue Frontenac.

Composition
La composition des façades tend généralement à souligner l'horizontalité par la présence de fenêtres en bandeau, surtout aux étages supérieurs. La disposition de la porte d'entrée ne cherche pas nécessairement à générer un axe de symétrie.

Matérialité
La brique de couleur orangée ou brune est le principal matériau de revêtement utilisé en façade. On retrouve aussi plusieurs éléments de parement métallique de couleur variée.

> Immeuble industriel ou commercial pavillonnaire

Au nord-est des rues Hogan et D'Iberville, les bâtiments industriels sont plus souvent implantés de manière pavillonnaire, soit en retrait de la ligne de lot avant, voire également des lignes de lots latérales. Ce type d'implantation dégage une cour qui peut soit être aménagée (ex. : immeuble du Journal de Montréal) ou être refermée avec une clôture ou une palissade (ex. : site Atwill-Morin).

Ces immeubles ne possèdent pas de caractéristiques communes sur le plan de leur volumétrie, de leur mode de composition ou de leur matérialité. On y retrouve d'ailleurs une très grande diversité de matériaux.

i. Localisation des débarcadères

En raison de l'implantation pavillonnaire de plusieurs immeubles commerciaux et industriels ainsi que de la présence de lots traversants entre les rues D'Iberville et Frontenac, on retrouve plusieurs cours de services et quai de déchargement qui sont visibles depuis l'espace public.

Cette situation est tout particulièrement présente sur la rue Frontenac, entre la rue Rachel et l'avenue du Mont-Royal, ainsi que sur la rue Hogan.

j. Synthèse et diagnostic

L'ensemble urbain des anciens Abattoirs de l'Est est fortement déstructuré. D'une part, les implantations pavillonnaires des bâtiments sur les sites industriels offrent un faible encadrement de l'espace public. De plus, la présence de lot traversant entre les rues D'Iberville et Frontenac entraîne l'aménagement de cours de services le long de cette dernière. D'autre part, les rues D'Iberville, Frontenac et Hogan sont aménagées principalement comme axe de transit avec peu de convivialité pour les piétons et les cyclistes. Les trottoirs sont d'une largeur minimale et peu d'arbres sont plantés en bordure de la voie. En raison de la complexité de la structure du parcellaire et de la répétition des enjeux sur plusieurs sites, une réflexion d'ensemble devrait être effectuée afin d'imaginer l'avenir de cet ensemble urbain.

Recommandations concernant la préservation des attraits

> Préserver les vues vers l'arrondissement Rosemont - Petite-Patrie et vers le mont Royal

L'une des qualités importantes de cet ensemble urbain est l'ouverture visuelle qu'il procure. Cette situation est unique dans l'ensemble de l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal en raison de la densité

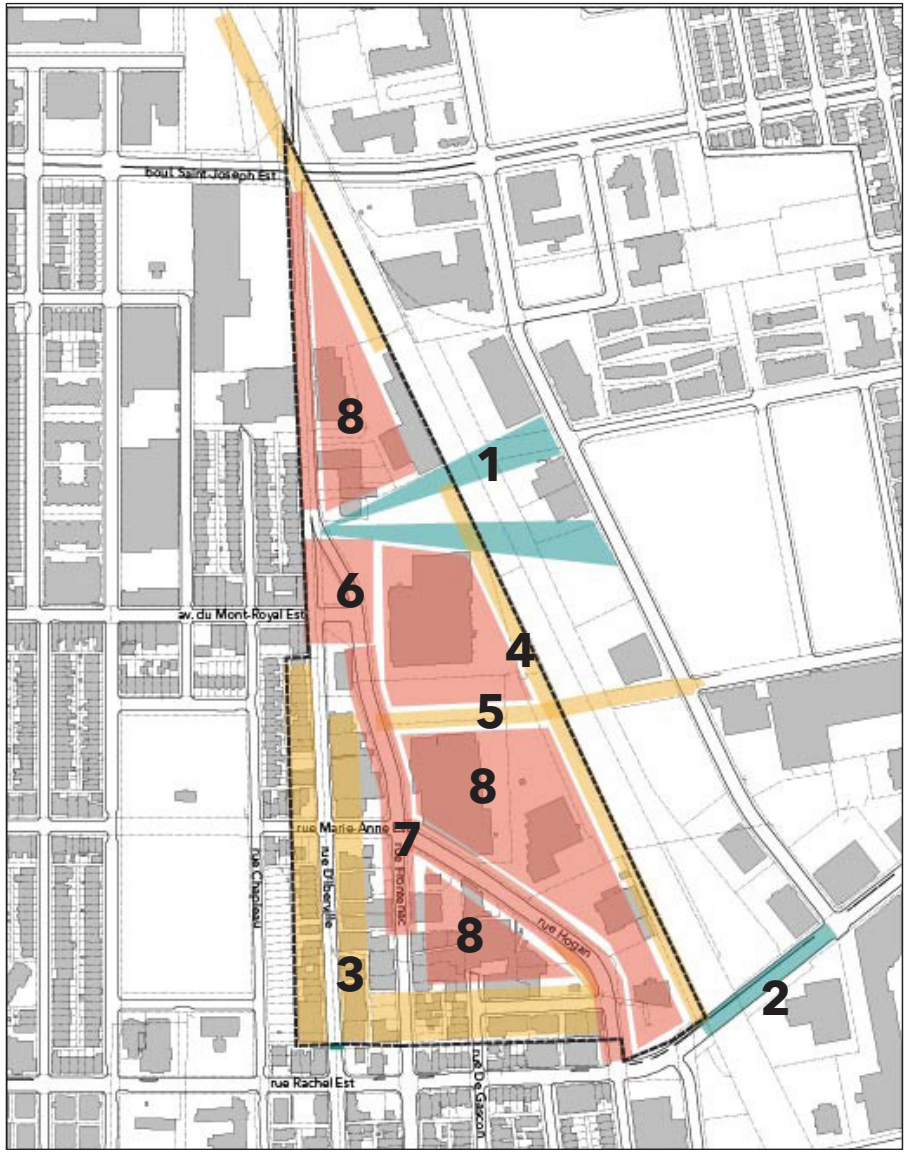


Figure 10.91: Carte d'identification des attraits de l'ensemble urbain des Anciens Abattoirs de l'Est

Attraits

1. Dégagement visuel vers l'arrondissement Rosemont - Petite-Patrie depuis l'extrémité nord de la place Valentin-Jautard
2. Belvédère de la rue Rachel

Occasions de projet

3. L'encadrement des portions sud des rues D'Iberville et Frontenac ainsi que de l'avenue Gascon et de la rue Angus
4. L'axe de la voie ferrée
5. Le lien possible vers Rosemont

Faiblesses

6. La place Valentin-Jautard et les espaces ouverts connexes dont l'intersection entre l'avenue du Mont-Royal et la rue Frontenac
7. Le faible alignement des bâtiments sur certains tronçons des rues Frontenac et Hogan.
8. Les sites industriels situés à l'est des rues Frontenac et D'Iberville

et de l'encadrement étroit des rues. L'un des principaux corridors visuels est celui perçu depuis l'intersection des rues D'Iberville et Frontenac. De ce point de vue, il est possible d'apercevoir le secteur Angus ainsi que le mât du Stade olympique.

Une autre vue d'intérêt est celle que l'on aperçoit depuis le viaduc de la rue Rachel. Ce point de vue surélevé agit comme un belvédère duquel il est possible d'apercevoir le mont Royal, mais aussi d'avoir une vue ouverte dans l'alignement des voies ferrées.

Recommandations concernant les occasions de mise en valeur

> Mettre en valeur l'encadrement des rues par les bâtiments dans la portion sud des rues D'Iberville et Frontenac ainsi que sur l'avenue Gascon et la rue Angus.

Au sud-ouest de l'ensemble urbain, les bâtiments forment des alignements sur rue interrompue par la présence de garages, d'immeubles commerciaux ou de cours de services. L'harmonisation de ce contexte urbain par l'insertion d'immeubles résidentiels ou commerciaux d'une volumétrie comparable aux immeubles de type plex augmenterait la qualité urbaine de ce milieu.

> Aménager un corridor actif et vert le long de la voie ferrée.

En lien avec les autres ensembles urbains, l'aménagement d'un corridor actif le long de la voie ferrée augmenterait la qualité des parcours cyclistes qui trouvent peu de place sur les voies de transit et de camionnage de cet ensemble urbain

> Aménager une passerelle piétonne dans l'axe de la rue William-Tremblay

La présence d'une passerelle piétonne dans cet axe permettrait la création d'un flux piéton vers l'extrémité est de l'avenue du Mont-Royal. De plus, la présence d'une bande de terrain municipal permet la construction d'un immeuble qui pourrait animer ce corridor de circulation douce.

Recommandations concernant les occasions de développement

> Réaménager la place Valentin-Jautard afin d'y insérer un usage générant un achalandage piéton important vers l'extrémité est de l'avenue du Mont-Royal

La reconfiguration de la place Valentin-Jautard ainsi que de l'intersection des rues Frontenac, D'Iberville et de l'avenue du Mont-Royal a un fort potentiel d'augmenter l'achalandage piéton vers l'extrémité est de cette artère.

> Améliorer la qualité du domaine public des rues D'Iberville, Frontenac et Hogan

Ces rues possèdent peu de convivialité pour les piétons et cyclistes. La bonification de la largeur de trottoirs ainsi que la plantation d'arbres et l'aménagement de fosses de plantation de végétaux augmenteraient la qualité de l'aire de déambulation et favoriseraient la perception d'un espace sécuritaire malgré le fort achalandage véhiculaire.

> Redévelopper à des fins d'emplois ou mixtes les sites industriels situés à l'est de la rue Frontenac.

Ces sites industriels demandent une réflexion approfondie sur leur avenir. L'aménagement de cette portion de l'ensemble urbain est identifié comme l'une des situations d'intervention à approfondir durant la phase C de l'étude. Pour voir les recommandations à cet effet, consulter la section 12.5.

En raison de la diversité des matériaux présents dans ce secteur, il est préconisé de favoriser la qualité architecturale plutôt que des critères de matérialité à respecter.

Phase C
Scénarios d'aménagement

11. Introduction de la phase C

11.1 Objectifs de l'étape C

La troisième étape de l'étude visait l'exploration du potentiel de transformation de l'espace urbain du secteur d'emplois Plateau-Est dans une perspective d'approfondissement de la connaissance des caractéristiques du milieu. Cette exploration du potentiel de transformation prend la forme d'une proposition de scénarios d'aménagement qui visent à mettre en oeuvre divers futurs possibles. L'identification des interventions proposées permet ainsi de mettre en lien les caractéristiques urbaines et architecturales du milieu identifiées à la phase B avec celles des interventions éventuelles. Un objectif de cette portion de l'étude était également d'identifier des projets urbains de référence qui permettent d'illustrer les scénarios d'aménagement afin de faciliter leur lecture.

11.2 Méthode de travail

La démarche d'analyse de la phase B a permis d'identifier des sous-secteurs qui s'inscrivent dans un processus de développement historique spécifique et possèdent des caractéristiques similaires en termes de composition du tissu urbain. La réutilisation des sous-secteurs d'analyse a rapidement été examinée à l'amorce de la troisième étape de travail. Cependant, la répétition d'interventions similaires dans plusieurs sous-secteurs a favorisé l'utilisation d'une démarche qui procède par l'identification de situations d'intervention, c'est-à-dire de stratégies d'intervention qui peuvent être répétées sur divers lieux selon les mêmes principes d'aménagement.

Pour chacune des situations ou stratégies d'intervention repérées, deux scénarios d'aménagement ont été conçus.

> Le premier est celui de l'aménagement sommaire ou souple. De nature légère, voire souvent temporaire ou transitoire, ce scénario d'intervention permet d'envisager une transformation simple et rapide du territoire urbain du secteur d'emplois Plateau-Est. Lors des interventions

de plus grande ampleur, les stratégies d'aménagement sommaires visent la consolidation des caractéristiques urbaines en place sans restructuration importante du tissu urbain.

> Le second scénario d'aménagement est celui d'un aménagement structurant qui nécessite un investissement plus important sur la requalification de l'espace public, mais aussi, souvent, une coordination plus grande entre acteurs publics et privés de l'aménagement, notamment afin de "corriger" certaines incohérences du tissu urbain.

Pour chacune des situations d'intervention identifiées, un plan-image qui identifie les sites spécifiques d'intervention a été élaboré pour les deux scénarios. Ces plans-images sont illustrés à partir de projets de référence afin de montrer les résultats souhaités ou les démarches à mettre en oeuvre pour l'atteinte des résultats.

Une version intérimaire des situations d'intervention a été présentée au comité de suivi afin de recueillir leurs commentaires. Cette rencontre, tenue le 1er mars 2019, visait principalement à alimenter les recommandations finales en fonction des éléments de discussions.

Figure 11.1 : Traversée de la voie ferrée en dépression, rue D'Iberville.

Figure 11.2 : Place publique en devanture du Centre du Plateau, boulevard Saint-Joseph.

Figure 11.3 : Espace urbain faiblement structuré sur la Hogan.

12. Scénarios d'aménagement

12.1 Identification des situations d'intervention

Dans l'ensemble du secteur d'emplois Plateau-Est, quatre situations d'intervention distinctes ont été identifiées. Ces quatre situations d'intervention sont :

> La **requalification des traversées** de la voie ferrée : La présence de la voie ferrée au niveau du sol impose la présence de plusieurs entrées de quartier soit en dépression (figure 2.1), soit en surélévation. La requalification des traversées vise à questionner la qualité de l'expérience piétonne et cycliste de ces entrées de quartier.

> Le **développement du réseau vert** : Plusieurs espaces ouverts du secteur d'emplois offrent l'occasion de construire un réseau d'espaces verts bonifiant la qualité du milieu tant sur le plan de l'offre récréative que de la biodiversité.

> La **valorisation des espaces publics** : Outre la rue, les deux seuls espaces publics du secteur d'emplois Plateau-Est sont le parc Saint-Pierre-Claver et la place publique en devanture du Centre du Plateau (figure 2.2). Les situations qui visent la valorisation des espaces publics cherchent à bonifier l'expérience piétonne ainsi que la mise en valeur des bâtiments et sites d'intérêt à travers une mise en valeur de l'espace public urbain.

> La **restructuration du cadre bâti** : l'étude de caractérisation a permis de constater que le cadre bâti du secteur d'emplois Plateau-Est s'inscrit dans la continuité de la trame urbaine du Plateau-Mont-Royal. Ainsi, les nouvelles constructions peuvent s'harmoniser à la trame urbaine existante. Néanmoins, le territoire à l'est de la rue D'Iberville regroupe plusieurs enjeux d'aménagement urbain qui exigent une réflexion plus importante afin de guider sa requalification (figure 2.3). La situation d'intervention concernant la restructuration du cadre bâti vise à jeter des balises d'aménagement pour cette réflexion.

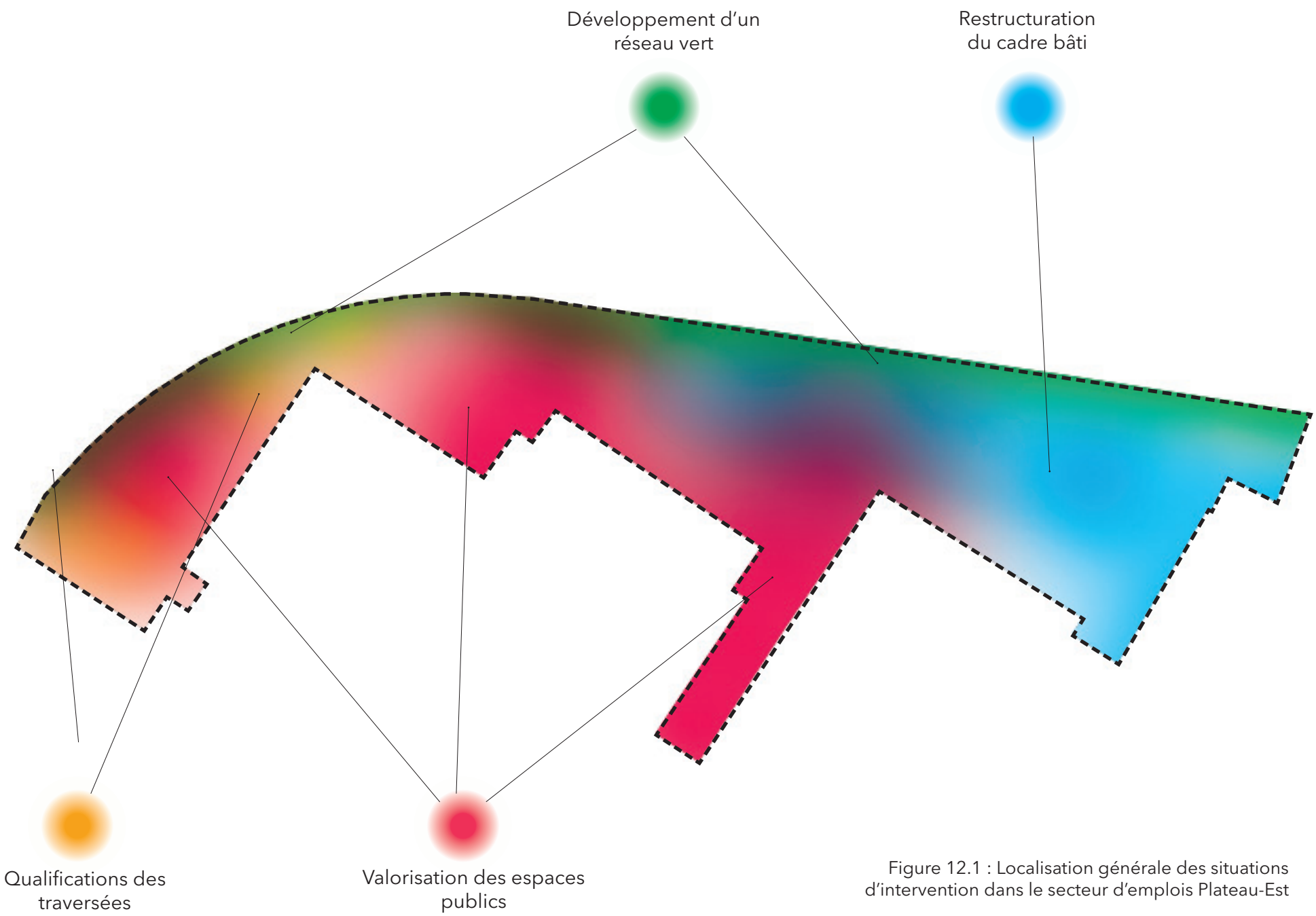


Figure 12.1 : Localisation générale des situations d'intervention dans le secteur d'emplois Plateau-Est

PROJETS SOMMAIRES

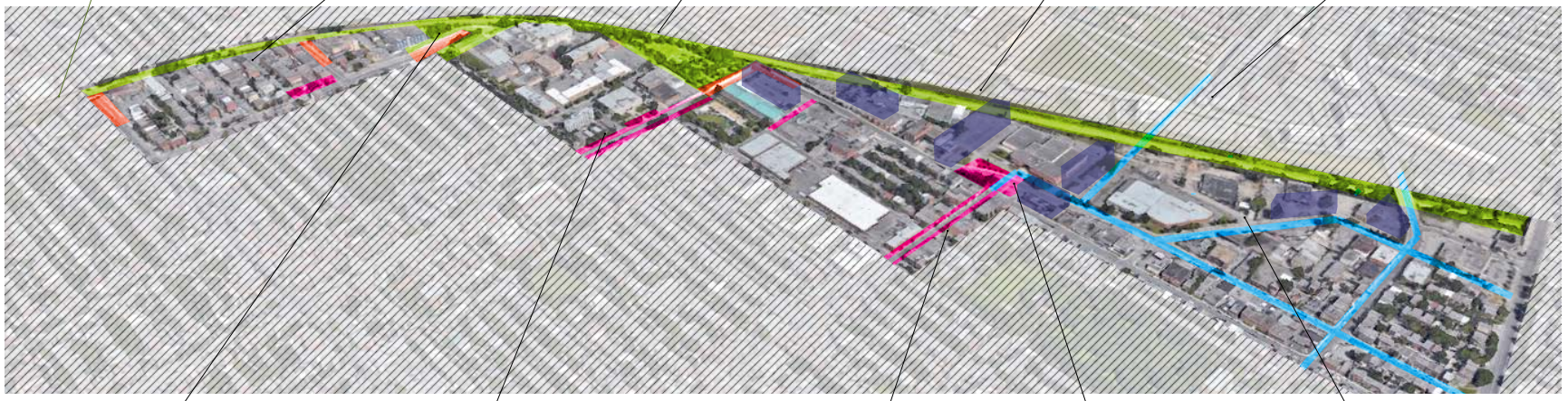
Viaducs

Usine Cadbury

Terminus Laurier

Promenade industrielle

Passerelle



Espace Masson

Avenue
Saint-Joseph

Avenue
Mont-Royal

Place Mont-Royal

Pôle de l’Est

PROJETS STRUCTURANTS

12.2 Situation A : La qualification des traversées

La première situation d'intervention est celle de la qualification des traversées de la voie ferrée. Deux cas de figure sont présents dans l'ensemble du secteur d'emplois Plateau-Est. Il y a les situations où les traversées sont en dépression sous la voie ferrée. Celles-ci sont localisées sur :

> l'avenue Papineau;
> l'avenue De Lorimier;
> la rue Masson;
> le boulevard Saint-Joseph;
> la rue D'Iberville.

Il y a également les situations d'intervention dans lesquelles la traversée de la voie ferrée est en surélévation. Celles-ci sont localisées sur :

> la rue Rachel Est;
> la rue Sherbrooke Est.

Figure 12.2 : Localisation des traversées de la voie ferrée dans le secteur d'emplois Plateau-Est.

Dans les deux cas, deux enjeux d'intervention sont particulièrement présents. Le premier est l'expérience piétonne et cycliste. La présence des longues pentes prolonge l'expérience de traversée pour le piéton et les cyclistes les plongeant dans un environnement routier pouvant générer une certaine forme d'insécurité.

Le second enjeu d'intervention est l'identité d'entrée de quartier. La plupart des infrastructures de traversée génère une certaine forme de déstructuration du milieu urbain. Ainsi, les entrées de quartier se retrouvent principalement dans un environnement routier qui dégage une identité distincte de celle du coeur du quartier.

Afin de répondre à ces enjeux, les objectifs d'interventions proposés visent à qualifier l'expérience de traversée, c'est-à-dire de générer une certaine forme de qualité qui augmente à la fois l'expérience tout en contribuant à générer une identité urbaine améliorant la perception du secteur dès ces points d'entrées.

Scénario A.1 : L'intervention artistique

Le scénario souple proposé pour la qualification des traversées est celui de l'intervention artistique par la coloration et l'éclairage.

Les traversées de la voie ferrée en dépression offrent plusieurs surfaces de béton, matière peu conviviale de par sa couleur neutre et sa texture abrasive. L'intervention en couleur peut renouveler l'expérience de jour comme de nuit (par l'éclairage) afin de renouveler le caractère du lieu rapidement et efficacement.

Bien qu'elle ne vise pas à corriger les enjeux de fond des corridors de traversées des voies ferrées, les interventions artistiques permettent une action rapide, pendant que des aménagements à plus long terme sont négociés entre les différents acteurs de l'aménagement urbain.

Scénario A.2 : La végétalisation des emprises routières

Conçues dans une perspective de fluidité et de sécurité routière dans un contexte de transport lourd, plusieurs des traversées de la voie ferrée possèdent des surlargeurs routières, notamment celle de la rue Masson. L'utilisation de ces surlargeurs pour bonifier qualitativement l'expérience piétonne et cycliste est un axe d'intervention plus structurant que l'intervention artistique. La végétalisation de certaines portions de l'emprise permet de créer un espace tampon entre la chaussée véhiculaire et le trottoir ou la bande cyclable, ce qui facilite la perception du sentiment de sécurité.

Dans le cas des traversées en surélévation par rapport à la voie ferrée, la végétalisation de l'emprise permet de créer un espace plus convivial pour l'appréciation des points de vue dégagés par l'infrastructure. C'est le cas notamment sur le viaduc de la rue Rachel Est qui permet des vues vers le mont Royal ainsi que sur la voie ferrée elle-même.

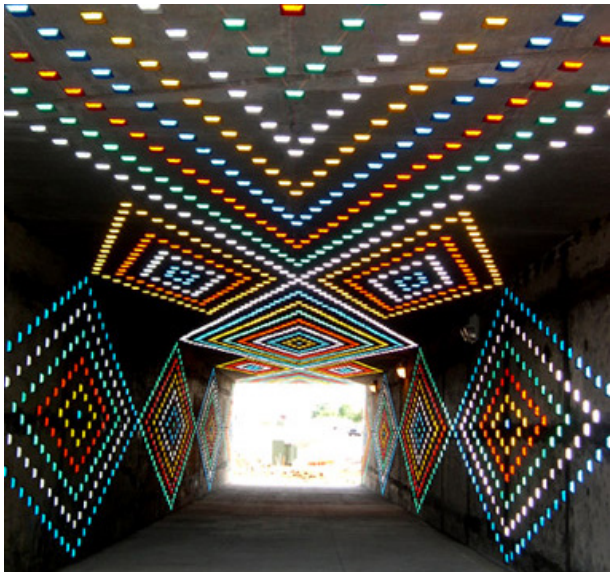


Figure 12.3 : Installation de réflecteurs intitulée “Thunder Over The Rockies”, par Richard C., Belleview Station, Denver.

Figure 12.4 : Railroad park, Birmingham, Alabama.

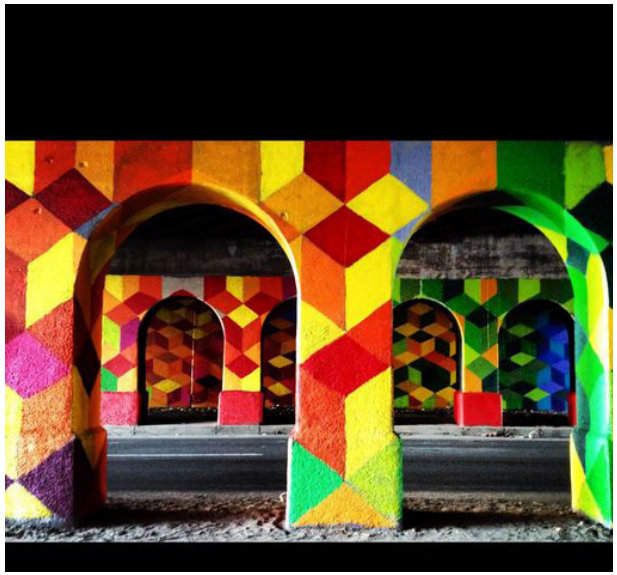


Figure 12.5 : Viaduc de Trumbull Street, Detroit.

Figure 12.6 : Localisation d’une intervention de coloration des surfaces pour la traversée de la voie ferrée de l’avenue Papineau.

Scénario A.2 : Végétalisation de l'emprise routière

Figure 12.7 : Sabine Promenade, Houston, Texas.

Figure 12.8 :Réaménagement d'un terre-plein.

Figure 12.9 : Proposition pour le viaduc sur la M-street, Washington DC.

Figure 12.10 : Localisation d'une intervention de végétalisation des emprises routières pour la traversée de la voie ferrée de l'avenue Papineau.

12.3 Situation B : Le développement d'un réseau vert

La seconde situation d'intervention est celle du développement d'un réseau vert. La présence de la voie ferrée, une infrastructure linéaire qui longe les frontières est et nord du secteur d'étude, offre un potentiel important de bonification du réseau d'espaces verts. Cet objectif d'intervention répond directement au contexte spécifique du milieu industriel qui est dénué d'espace vert significatif. En fait, l'étude de caractérisation démontre la diminution du couvert végétal au fur et à mesure que l'on se rapproche de la voie ferrée. En fait, ce n'est pas nécessairement les espaces verts eux-mêmes qui diminuent, mais plutôt leur accessibilité.

Le développement d'un réseau vert dans le secteur d'emplois du Plateau-Est s'inscrit dans une stratégie d'identification des sites qui pourraient faire l'objet d'une valorisation de leur biomasse ainsi que de recherche des possibilités de mise en valeur ainsi que de mise en réseau de ces espaces.

Les deux scénarios proposés pour ce faire imaginent d'abord comme stratégie souple, la récupération des espaces interstitiels en bordure de la voie ferrée. Ces espaces sont principalement :

> La "bande riveraine" qui longe la voie ferrée elle-même;
> les terrains excédentaires situés à l'extrémité de la rue Masson;
> Le terrain du Canadian Pacifique à

Figure 12.11 : Localisation des interventions potentielles pour le développement d'un réseau vert dans le secteur d'emplois Plateau-Est.

proximité du boulevard Saint-Joseph

Ensuite, comme stratégie structurante, le second scénario propose l'aménagement des continuités urbaines. Les possibilités de continuités urbaines sont localisées :

> Aux points de jonction entre la promenade industrielle et la trame urbaine;
> À l'intersection de la piste cyclable de la voie ferrée et de la rue Masson;
> À l'intersection du boulevard Saint-Joseph et de la rue D'Iberville.

Scénario B.1 : La récupération des espaces interstitiels en bordure de la voie ferrée

La stratégie de récupération des espaces interstitiels en bordure de la voie ferrée est perçue comme une stratégie souple, car elle s'inscrit dans une démarche à plus long terme de valorisation de ces espaces souvent localisés en marge du milieu urbain et délaissés. De plus, si leur potentiel de contribution sur le plan de la biodiversité urbaine n'est plus à rénier, leur état démontre souvent un manque d'entretien. Finalement, la présence d'activités industrielles peut signifier également celle de contaminants dans les sols.

Comme l'a démontré l'investissement progressif du Champs des Possibles par la communauté, ce type d'espace vert, possède néanmoins un certain attrait qu'il est possible d'aviver à court ou moyen terme avec des stratégies simples qui font la promotion de l'accessibilité, de l'occupation et de l'animation tout en sensibilisant aux qualités environnementales de la friche industrielle.

Trois exemples spécifiques du secteur d'emplois Plateau-Est ont été sélectionnés afin d'illustrer les enjeux et potentiels d'aménagement reliés à ce scénario.

Exemple 1 : La promenade industrielle

Les sites industriels qui longent la voie ferrée laissent souvent un corridor non construit le long de celle-ci. Le concept de la promenade industrielle imagine l'ouverture de ce corridor à la circulation piétonne. Une ruelle serait ainsi peu à peu créée ce qui augmenterait la perméabilité d'un milieu où les rues se terminent en cul-de-sac, situation particulièrement présente dans l'ensemble urbain de la rue Masson. À l'image d'un sentier de découverte, le concept de promenade industrielle permet aux flâneurs de découvrir à la fois la biodiversité urbaine d'une voie ferrée et l'arrière des propriétés industrielles.

Exemple 2 : La rue Masson

À l'extrémité est de la rue Masson, là où elle s'engouffre dans le tunnel sous la voie ferrée, se trouvent deux espaces urbains excédentaires, l'un de propriété privée et l'autre de propriété publique. Ces deux espaces combinés possèdent un fort potentiel d'animation et d'occupation, notamment en raison de la présence de l'École des métiers de la construction de Montréal et d'immeubles logeant plusieurs entreprises. Les possibilités d'occupation vont du jardin urbain en bac de plantation à des occupations de nature transitoire comme des placotoires. La présence de la voie ferrée permet également l'aménagement d'un point haut afin d'observer et d'apprécier le dégagement visuel possible.

Exemple 3 : Le terrain vacant du Canadian Pacifique

Le terrain en friche du Canadian Pacifique constitue le plus grand espace ouvert actuellement végétalisé, mais non occupé sur le territoire du secteur d'emplois Plateau-Est. Bien que localisé à l'extrémité est de l'avenue Laurier, celui-ci se retrouve partiellement enclavé par le manque d'accès depuis le sud, l'est et le nord.

La contamination possible de cet espace pourrait aussi favoriser l'exploration de stratégies de phytorestauration dont la mise en oeuvre s'inscrit dans la durée. Ainsi, dans l'intermède, l'ouverture du site à l'exploration par les résidents permettrait d'ouvrir un vaste espace vert à l'usage quotidien. Cet espace viendrait bonifier l'offre disponible dans le quartier par la création d'un type de lieu complémentaire aux espaces publics déjà

Figure 12.12 : Sentier, ville d'Hyères, France.

Figure 12.13 : Champs des possibles, Montréal.

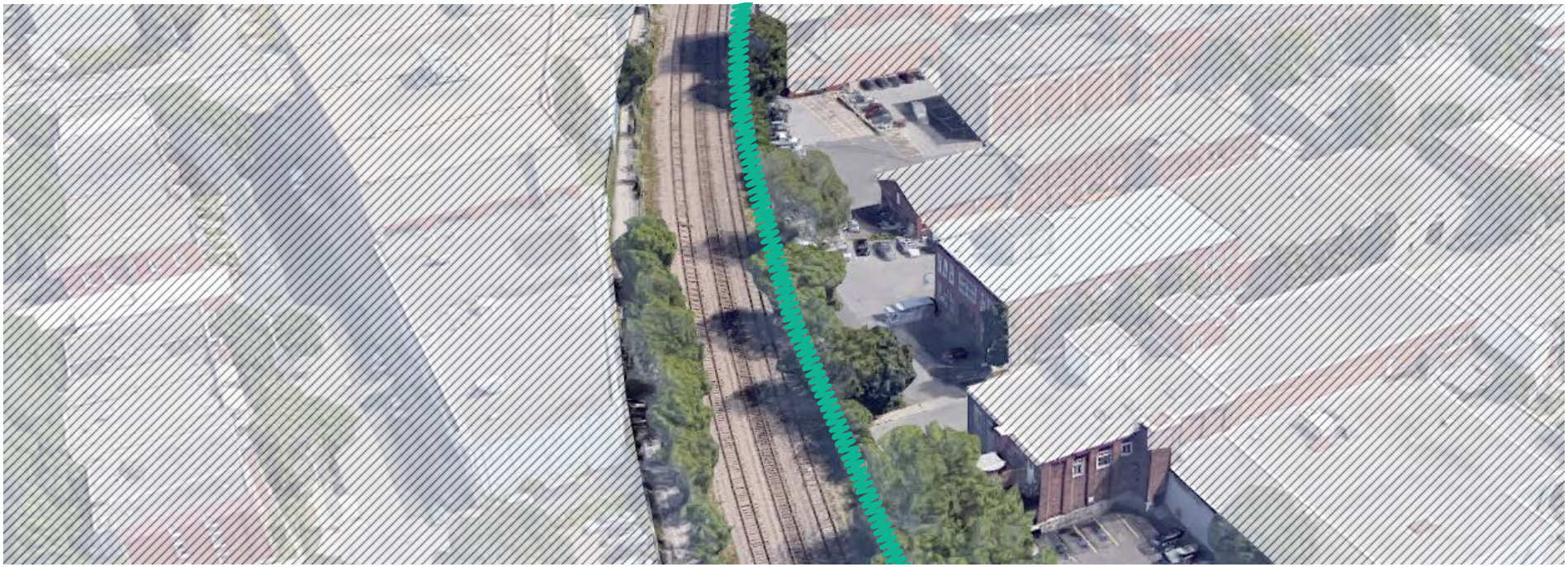


Figure 12.14 : Localisation de la promenade industrielle.

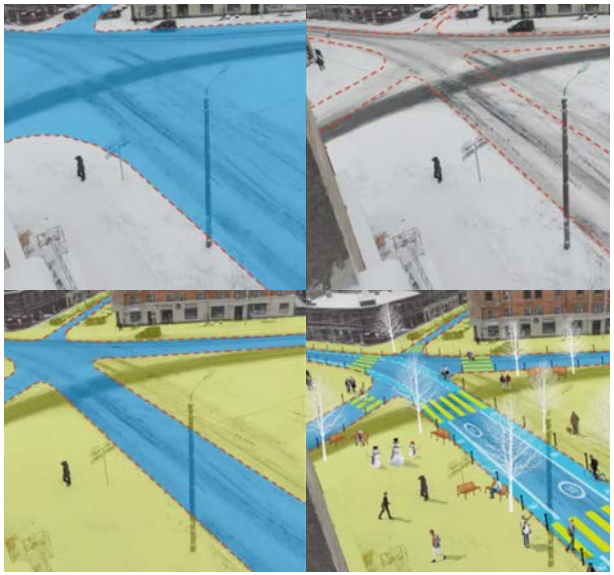


Figure 12.15 : Stratégies de bonification de la chaussée, Estonie.

Figure 12.16 :Le jardin des Joyeux, Aubervilliers, France

Figure 12.17 : Place publique informelle, Mile End, Montréal

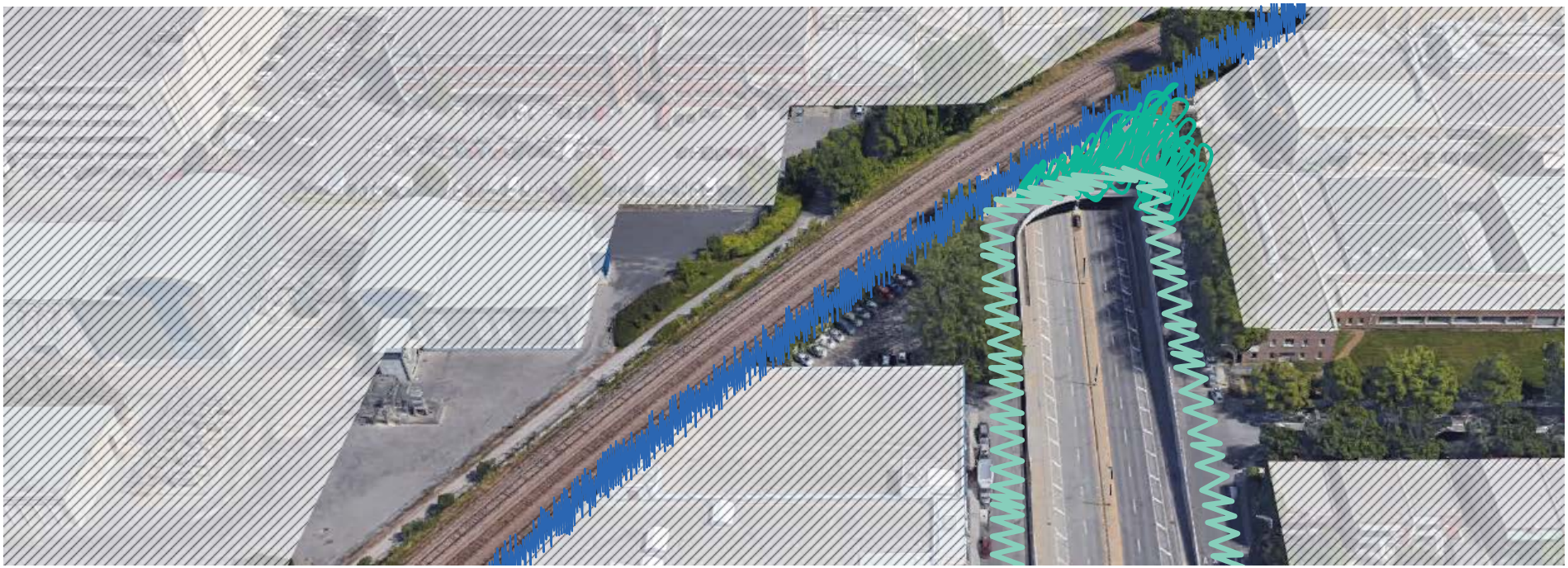


Figure 12.18 : Localisation des interventions de récupération des espaces instersticiels en bordure de la voie ferrée. Exemple de la rue Masson.

Figure 12.19 : Village éphémère ''Au Pied-du-courant'', Montréal.

Figure 12.20 :Parc de phyto-restauration à Saint-Guinoux, France.

Figure 12.21 : Aménagement de la Colorado Avenue, Washington DC.

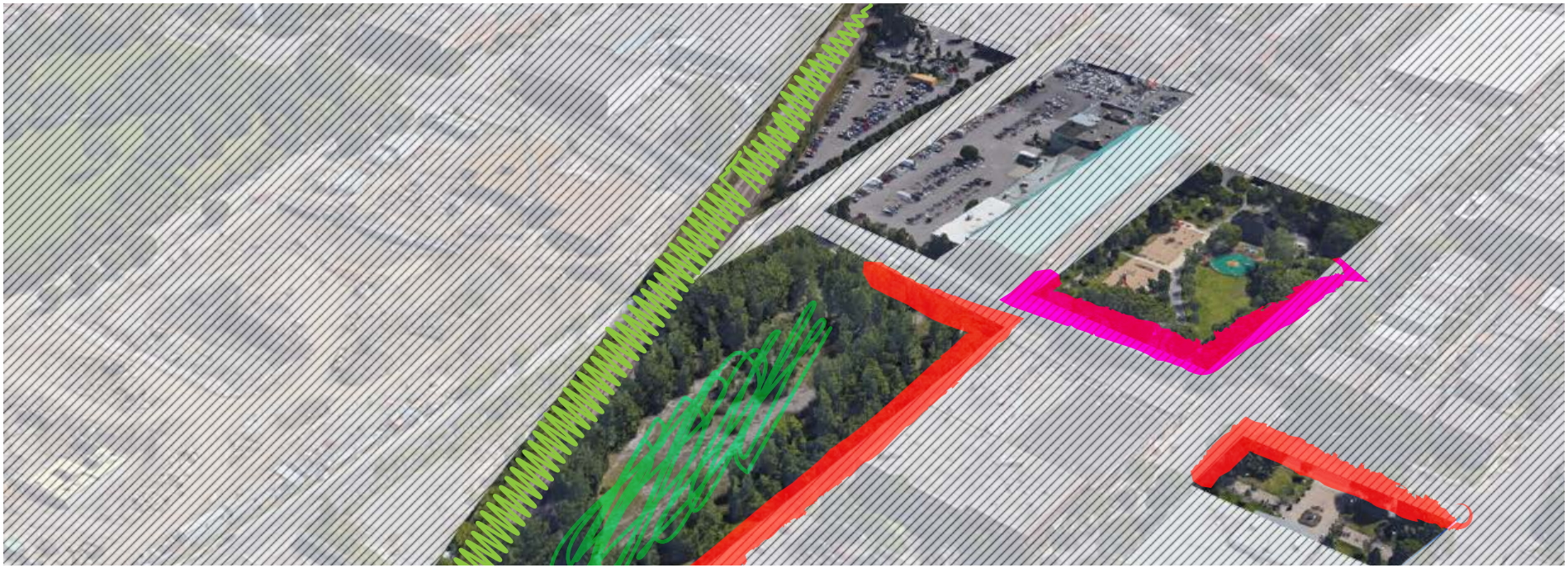


Figure 12.22 : Localisation des interventions de récupération des espaces instersticiels en bordure de la voie ferrée. Exemple du site du Canadian Pacifique.

présents, dont le parc Saint-Pierre-Claver et l'esplanade du Centre du Plateau.

Scénario B2 : L'aménagement des continuités urbaines

Le deuxième scénario d'aménagement pour le développement d'un réseau vert est le travail sur les continuités urbaines afin d'inscrire les espaces interstitiels dans l'expérience quotidienne de déplacement des résidents et usagers du secteur d'emplois Plateau-Est.

Comme aperçu dans le premier scénario, les espaces interstitiels identifiés sont généralement localisés dans des lieux peu accessibles : extrémité de rues en cul-de-sac, frontière de quartier, zone enclavée. L'aménagement des continuités s'inscrit donc dans une perspective plus structurante, car elle vise à défaire les barrières qui empêchent l'accès à ces sites, mais également à produire des aménagements qui marquent l'appartenance des espaces interstitiels au quartier, à ses infrastructures urbaines et à ses espaces de vie.

Les sites sélectionnés pour illustrer cette stratégie d'intervention recoupent ceux du premier scénario et offrent une image plus affirmée du processus d'intervention.

Exemple 1 : La promenade industrielle

Trois éléments d'aménagement marquent principalement l'inscription de la promenade industrielle longeant la voie ferrée dans son contexte urbain. Le premier est l'aménagement lui-même de cette promenade, au-delà du simple sentier, l'aménagement d'un réel parcours permet d'affirmer la frontalité du quartier à la voie ferrée et, ce faisant, la contribution à son identité et son animation. Loin d'être un arrière-plan, la voie ferrée devient ainsi un élément d'attrait.

Le second est constitué de l'extrémité des rues en cul-de-sac qui se butent à la voie ferrée. Le volet de caractérisation urbaine a démontré l'absence de végétation du domaine public dès que s'amorce la portion industrielle du tissu urbain. Pourtant, l'extrémité de ces rues peut représenter des moments de pause avec une réduction de la circulation automobile. La récupération des extrémités des rues pour en faire des placettes végétalisées, zones d'accueil ou d'entrées de la promenade urbaine, permet également de valoriser cet espace limitrophe.

Le troisième lieu d'inscription d'une continuité urbaine le long de la promenade industrielle est le coeur des îlots industriels. Le volet historique de l'étude montre que plusieurs implantations industrielles étaient liées directement à la voie ferrée par la présence de branchements qui permettaient un accès direct de livraison. Implantés au coeur d'îlots allongés de forme rectangulaire, ces branchements ont favorisé la présence de plusieurs implantations de bâtiments industriels en "U" dont le coeur était connecté à la voie ferrée. La perte de fonctionnalité des branchements et la valorisation de l'espace de la voie ferrée comme vecteur de biodiversité permettent de revoir la continuité avec le coeur de l'îlot par le biais de la végétalisation. Demander une plus grande végétalisation des intérieurs d'îlots permet de valoriser la promenade urbaine tout en arrimant les continuités visuelles et historiques entre les bâtiments et la voie ferrée.

Exemple 2 : La rue Masson

Le site d'intervention de la rue Masson, s'inscrit au point d'arrêt de la piste cyclable qui longe le côté nord de la voie ferrée dans l'arrondissement Rosemont - Petite-Patrie. La présence d'un terrain vacant du côté nord de la voie ferrée permettrait l'insertion d'une passerelle en pente douce accessible pour les cyclistes dans l'optique d'un prolongement vers le sud de cette piste cyclable, mais du côté de l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal.

Ce faisant, la passerelle offre un point de vue en hauteur qui réinvente la perception du lieu.

Exemple 3 : Le terrain du Canadian Pacifique

Le terrain vacant du Canadian Pacifique est aisément accessible depuis la avenue Laurier. Cependant, l'intersection en dépression du boulevard Saint-Joseph Est et de la rue

Figure 12.23 : Mangfallpark Rosenheim, Allemagne.

Figure 12.24 :Cimitère Laroque des Alberes, France.

Figure 12.25 : Verdissement sur rue, Arrondissement Rosemont - Petite-Patrie.

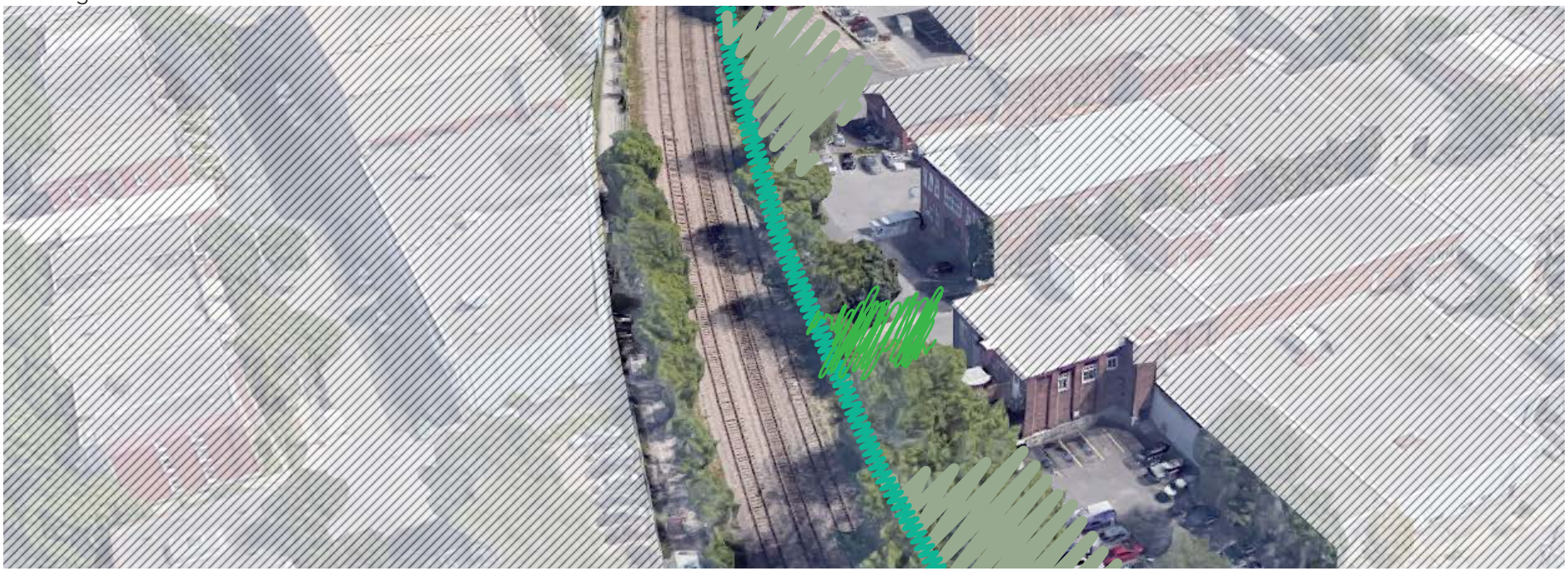


Figure 12.26 : Localisation des interventions d'aménagement pour la consolidation de la promenade industrielle.

Figure 12.27 : Pont Oelhafen, Bremen.

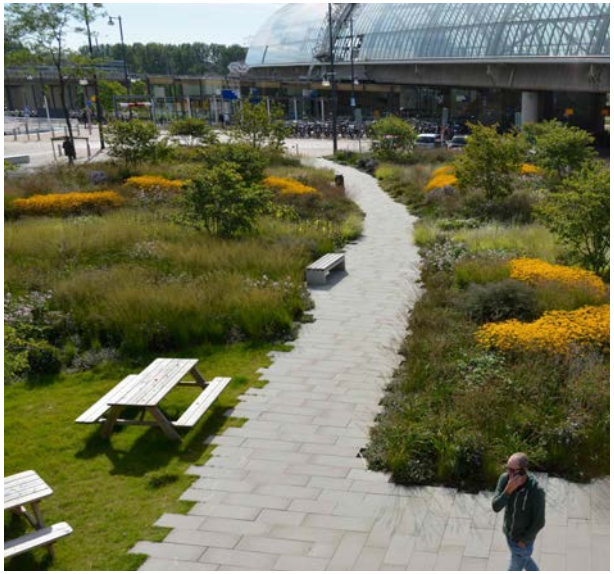


Figure 12.28 : Orlyplein, Amsterdam

Figure 12.29 : Place du Pressoir, Maurecourt, France

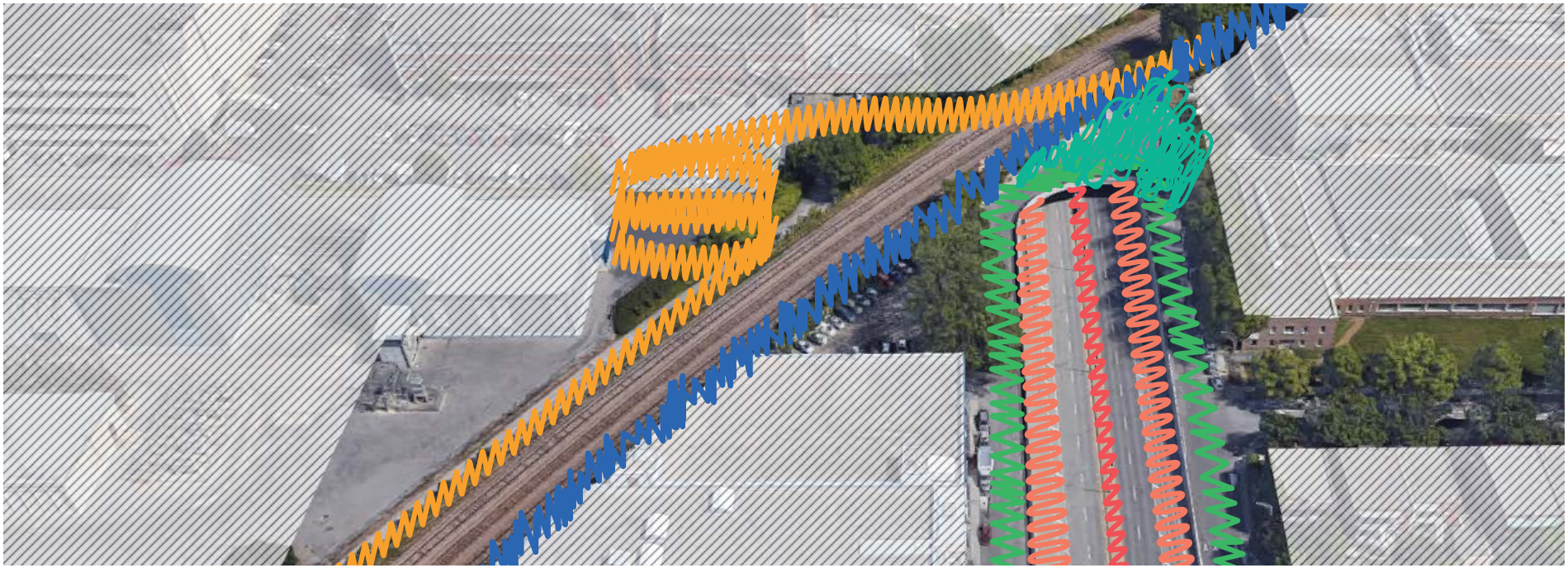


Figure 12.30 : Localisation du l'intervention de prolongement de la piste cyclable longeant la voie ferrée à la hauteur de la rue Masson.

Figure 12.31 : Agrocité, Paris, France.

Figure 12.32 : Place Superkilen, Copenhague, Danemark.

Figure 12.33 : Passerelle pietonne, Corcelles, Suisse

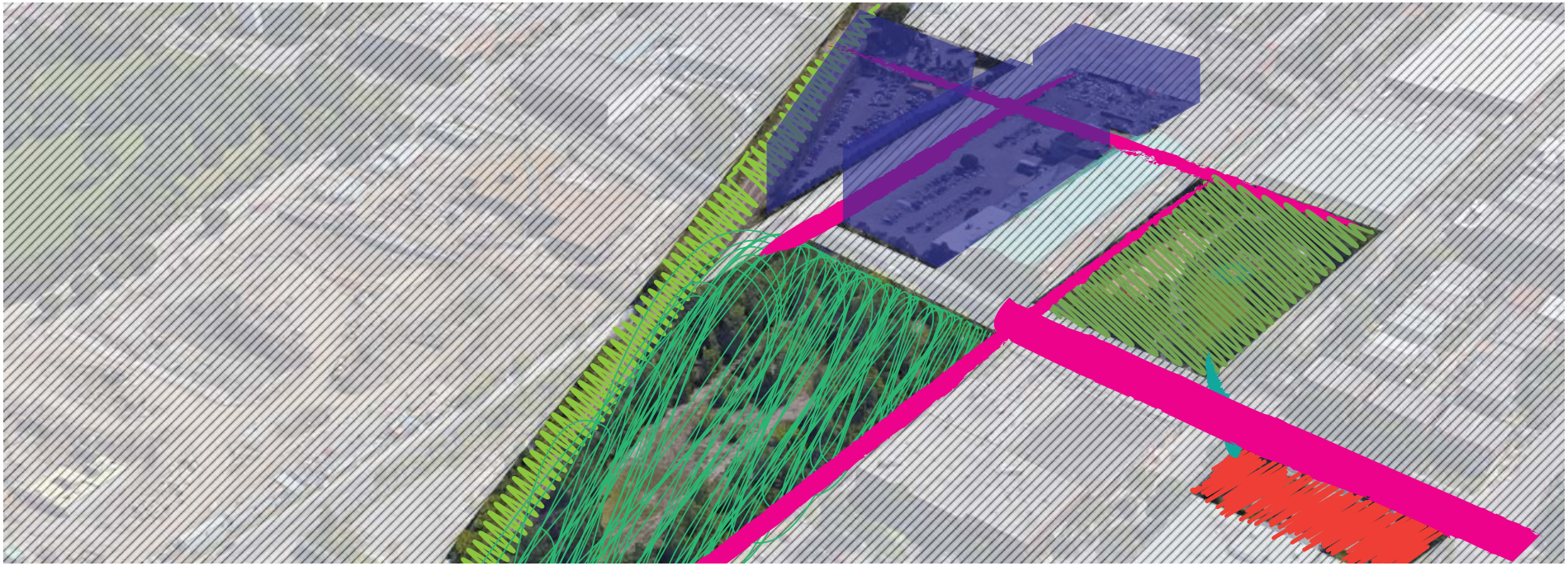


Figure 12.34 : Localisation des interventions d'aménagement des continuités urbaines sur le site du Canadian Pacifique.

D'Iberville ainsi que l'amplitude du boulevard Saint-Joseph lui-même génèrent une importante coupure urbaine, limitant les accès éventuels à cet espace.

Ainsi, la création d'un passage à niveau pour les piétons dans le prolongement de la rue D'Iberville permettrait de désenclaver le site vers le sud tout en permettant aux piétons qui déambulent sur la rue D'Iberville d'accéder au nord du Plateau-Mont-Royal sans s'engouffrer dans le tunnel dont l'extrémité nord est localisée dans l'arrondissement Rosemont - Petite-Patrie.

De même, l'aménagement d'un accès dans l'axe de la rue Franchère, soit par la construction d'une passerelle, soit par un travail sur la géométrie du tunnel et de ses abords, inscrirait le terrain du Canadian Pacifique dans un réseau d'espaces verts qui inclut le parc Saint-Pierre-Claver et le parc Baldwin.

Finalement, la notion de continuité urbaine pose également la question de la perception du boulevard Saint-Joseph comme axe de circulation à haut débit dans le tissu urbain actuel. Ainsi, un travail sur les continuités urbaines pourrait également inclure les interventions citées dans le scénario C.2/ Exemple 2.

12.4 Situation C : La valorisation de l'espace public

Les actions de valorisation de l'espace public constituent la troisième situation d'intervention identifiée à la suite de la caractérisation urbaine et architecturale. Dans l'ensemble du secteur d'emplois Plateau-Est, la rue, et plus spécifiquement les trottoirs, forme actuellement le principal espace public. Hormis la rue, on note la présence du parc Saint-Pierre-Claver et de la place Valentin-Jautard. Localisée dans un espace résiduel entre les rues D'Iberville et Frontenac, cette dernière prend la forme d'un terre-plein aménagé au coeur d'une infrastructure routière, n'offrant ainsi pas les qualités de confort et de convivialité attendues d'un tel espace. Finalement, il faut aussi remarquer que plusieurs des axes routiers importants sont dénués de végétation.

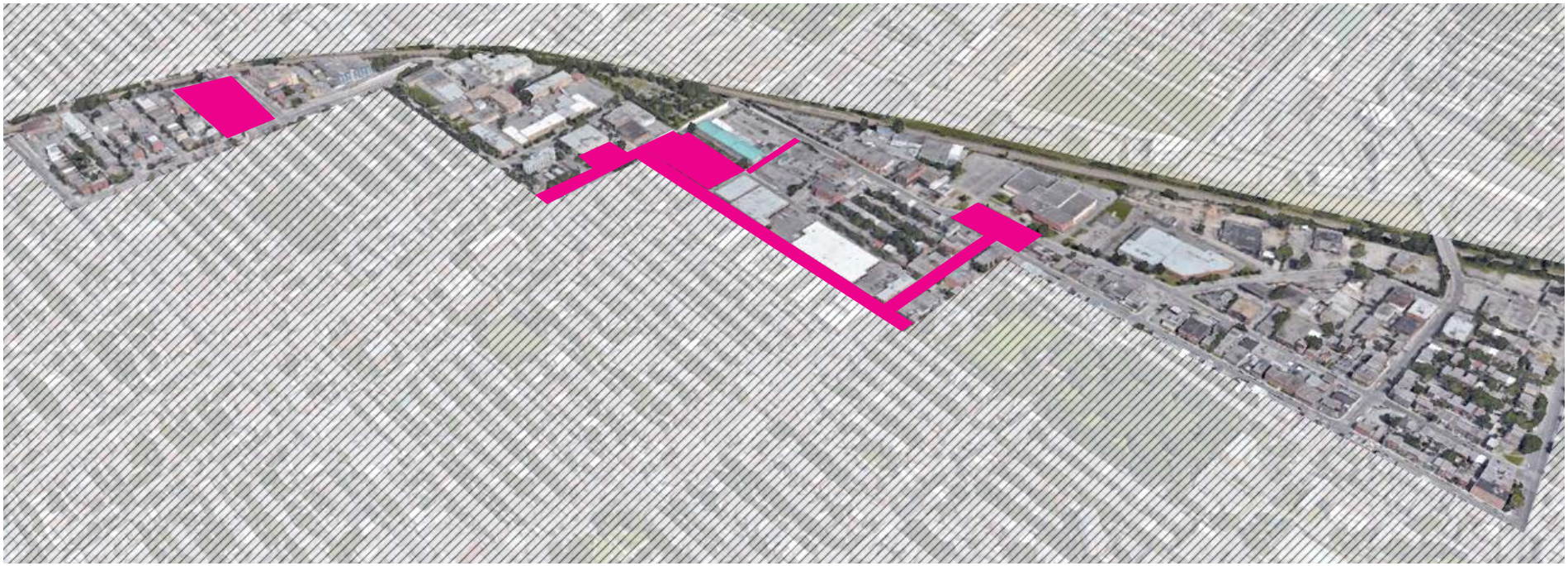
Ainsi, en conjonction avec les interventions visant la création d'un réseau vert, les situations de valorisation de l'espace public ont comme objectif d'augmenter la convivialité de l'espace public piéton tout en mettant en valeur des points spécifiques du tissu urbain tels que des noeuds dans la vie de quartier, des bâtiments patrimoniaux ou des axes visuels d'intérêt ainsi que des entrées routières de l'arrondissement.

Spécifiquement, les situations de valorisation de l'espace public examinées sont :

> La rue Masson et la "place Cadbury";
> Le boulevard Saint-Joseph et la "place du Plateau";
> L'avenue du Mont-Royal et la place Valentin-Jautard.

Comme pour les autres situations d'intervention, deux scénarios ont été imaginés. Le premier propose une bonification

Figure 12.35 : Localisation des interventions potentiels pour la valorisation de l'espace public dans le secteur d'emplois Plateau-Est.



de l'espace public principalement à partir des opérations d'occupation temporaire des espaces de stationnement en bordure de la chaussée. Cette action permet d'augmenter l'amplitude des trottoirs tout en ralentissant la circulation véhiculaire pour améliorer la sécurité des piétons. Le second scénario propose des interventions plus structurantes à travers la création d'espaces publics par acquisition du domaine privé ou par reconfiguration de la chaussée.

Scénario C1 : La bonification des trottoirs

L'objectif principal derrière les interventions de bonification des trottoirs est de créer des espaces de confort et de convivialité le long des axes routiers ainsi que dans le coeur des milieux de vie. Ainsi, les interventions consistent principalement en la mise en place d'installation dans les aires de stationnement qui longent le trottoir ainsi que le marquage des traversées piétonnes aux intersections.

Exemple 1 : La rue Masson

La rue Masson constitue l'un des espaces de vie consolidés du secteur d'emplois Plateau-Est. Un aspect important de cette rue pour la mise en valeur du caractère industriel est le tronçon situé devant la Cadbury. D'une part, ce tronçon est localisé devant l'immeuble industriel qui possède la plus grande valeur patrimoniale du secteur d'emplois Plateau-Est. L'immeuble Cadbury accueille un grand nombre de travailleurs qui bénéficieraient des aménagements offerts. D'autre part, il est également localisé à l'intersection de l'avenue des Érables, l'un des axes routiers importants du milieu. Par conséquent, la mise en place d'installations à un fort potentiel d'animation de l'espace public.

Exemple 2 : Le boulevard Saint-Joseph

Le boulevard Saint-Joseph possédait un caractère intéressant par la présence d'un terre-plein végétalisé avant son réaménagement pour augmenter la fluidité automobile. De plus, la présence du tunnel Saint-Joseph/D'Iberville positionne ce tronçon du boulevard Saint-Joseph comme l'un des axes d'entrée est-ouest d'importance pour l'ensemble de l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal. Finalement, comme mentionnés dans le cadre des interventions sur le développement du réseau vert, deux équipements majeurs pour le secteur d'emplois sont localisés de part et d'autre de cette portion du boulevard Saint-Joseph, soit le parc Saint-Pierre-Claver et le Centre du Plateau, favorisant ainsi les traversées fréquentes par les piétons au niveau de la rue Fullum.

Les interventions de bonification de l'espace piéton du boulevard Saint-Joseph visent à répondre à l'ensemble de ces préoccupations afin d'améliorer à la fois l'image du quartier et la convivialité des déambulations.

Ces interventions consisteraient notamment en :

> L'installation d'aménagements temporaires sur les aires de stationnement qui longent le boulevard Saint-Joseph depuis l'axe de la rue Franchère jusqu'à la rue Parthenais;
> Le marquage de la traversée piétonne de l'intervention Fullum/Saint-Joseph.

Exemple 3 : L'avenue du Mont-Royal

Le troisième exemple illustrant le potentiel de bonification de l'espace piéton est celui de l'avenue du Mont-Royal. L'objectif est ici principalement de mettre en valeur cet axe commercial primordial pour l'arrondissement, tout particulièrement sa portion la plus à l'Est.

Dans le cadre du volet de caractérisation de l'étude, le tronçon qui est apparu comme étant le plus propice à cette action est celui qui s'étend de la rue Fullum jusqu'à la rue D'Iberville. L'intervention permettrait ainsi de mettre en valeur l'immeuble d'intérêt de la STM et de valoriser la portion de l'avenue sur laquelle l'activité commerciale est la plus dispersée. De plus, il serait proposé de prolonger l'action de bonification des trottoirs sur la rue Frontenac jusqu'au point d'accès d'une possible passerelle traversant la voie ferrée. L'objectif de ce prolongement est d'accompagner le flux piéton éventuel

Figure 12.36 : Placottoir, rue Villeray, Montréal

Figure 12.37 : La grande terrasse rouge, Rue St-Denis, Montréal

Figure 12.38 : Placottoir, Place Simon Valois, Montréal

Figure 12.39 : Localisation des interventions de bonification de l'espace de déambulation sur la rue Masson.

Figure 12.40 : Installation "Pop Rocks" à Vancouver

Figure 12.41 : Parklet, Londres

Figure 12.42 : Passage piéton à Ball State University, Indiana

Figure 12.43 : Localisation des interventions de bonification de l'espace de déambulation sur le boulevard Saint-Joseph.

Figure 12.44 : Urban Shades, Brampton, Ontario

Figure 12.45 : Parklet, Londres

Figure 12.46 : Passerelle piétonne, gare d'Angers, France

Figure 12.47 : Localisation des interventions de bonification de l'espace de déambulation sur l'avenue du Mont-Royal Est, la rue Frontenac et la rue Franchère.

afin de générer un achalandage maximum à l'extrémité est de l'avenue du Mont-Royal.

Dans cette même perspective d'augmentation de l'achalandage sur l'avenue du Mont-Royal, la rue Frontenac pourrait d'ailleurs revenir à l'une de ses configurations antérieures dans laquelle elle se connectait directement à l'avenue du Mont-Royal. Cette intervention permettrait un certain ralentissement, voire une diminution de la circulation automobile sur la rue Frontenac tout en libérant des terrains publics juxtaposés à la place Valentin-Jautard. Les qualités d'habitabilité de la place seraient ainsi améliorées ce qui en favoriserait le réaménagement.

Aussi, dans le parcours depuis la rue Fullum jusqu'à la rue Frontenac, un point semble particulièrement important. Il s'agit de l'intersection avec la rue Franchère qui permet l'accès au parc Baldwin. La rue Franchère pourrait également être incluse dans l'opération de bonification des trottoirs afin de créer un axe connecteur fort entre le coeur commercial du secteur et un parc public de première importance.

Scénario C.2. : L'aménagement de nouvelles places publiques

La création de nouvelles places publiques s'inscrit dans un contexte d'intervention plus structurant, car il nécessite l'achat de terrains du domaine ou la modification des axes de mobilité. Les nouvelles places publiques potentielles identifiées s'inscrivent dans les exemples d'intervention énumérés dans le scénario précédent.

Exemple 1 : La place Cadbury

À l'intersection des rues Masson et de Bordeaux se trouve un espace ouvert utilisé comme aire de stationnement pour l'immeuble de la Cadbury. Cet espace extérieur est situé à un endroit intéressant autant pour la mise en valeur de ce bâtiment d'intérêt que pour contribuer à l'animation urbaine de la rue Masson. La création de la Place Cadbury à cet endroit permettrait de commémorer la présence de l'industrie dans ce milieu tout en offrant un lieu de rassemblement à l'échelle du quartier pour cette portion isolée du secteur d'emplois Plateau-Est.

Exemple 2 : La promenade Saint-Joseph

Une lecture patrimoniale du boulevard Saint-Joseph devrait être entreprise en amont de tout futur travail de réaménagement. Dans cette perspective, l'objectif de redonner ses qualités de boulevard urbain à cet axe routier améliorerait grandement les qualités urbaines de l'arrondissement. L'une des idées phares de ce processus devrait être de récréer une promenade urbaine pour le XXIe siècle. Trottoirs plantés, oeuvres d'art public, mais aussi des équipements favorisant l'activité physique redéfiniraient l'expérience piétonne du boulevard tout en requalifiant l'entrée est de l'arrondissement.

Dans ce contexte, le réaménagement de l'esplanade en façade du Centre du Plateau devrait être un projet complémentaire qui entre en dialogue avec la promenade et le parc Saint-Pierre-Claver.

Exemple 3 : La place Valentin-Jautard et la promenade Franchère

La requalification de la place Valentin-Jautard est un exercice difficile de par sa configuration, sa localisation entre des voies de transit achalandées et le faible encadrement bâti. Pourtant, sa localisation en bout de l'axe de l'avenue du Mont-Royal en fait un lieu idéal pour l'aménagement d'un espace de rassemblement (ex. : marché public extérieur) qui favoriserait une déambulation piétonne continue jusqu'à l'extrémité de l'avenue du Mont-Royal maximisant ainsi la vitalité commerciale de celle-ci.

Deux facteurs sont donc essentiels à la requalification de la place Valentin-Jautard. Le premier est une réflexion importante sur la configuration de la rue Frontenac. En modifiant le parcours de cette rue, on pourrait diminuer une part de la circulation de transit en bordure de la place et ainsi favoriser son occupation. L'autre facteur est la densification de l'occupation, voire le redéveloppement complet du site de l'immeuble du Journal

Figure 12.48 : Square Jean-Paul II, Zadar, Croatie

Figure 12.49 : Marché de Val, David, Laurentides

Figure 12.50 : Industry City, Brooklyn, New-York

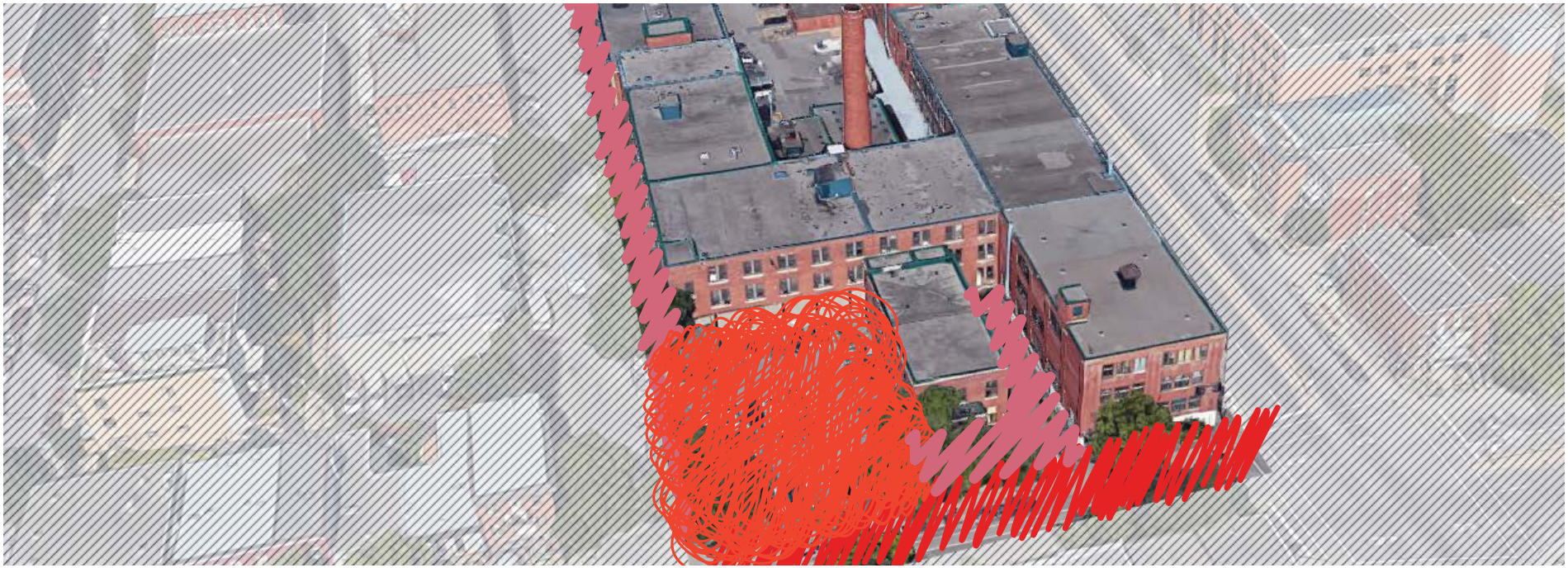


Figure 12.51 : Localisation des interventions de création d'un espace public sur l'aire de stationnement avant de l'immeuble Cadbury, rue Masson.

Figure 12.52 : Promenade de Front Street, Toronto

Figure 12.53 : Réaménagement du centre de Sopron, Hongrie

Figure 12.54 : Place Superkilen, Copenhague, Danemark

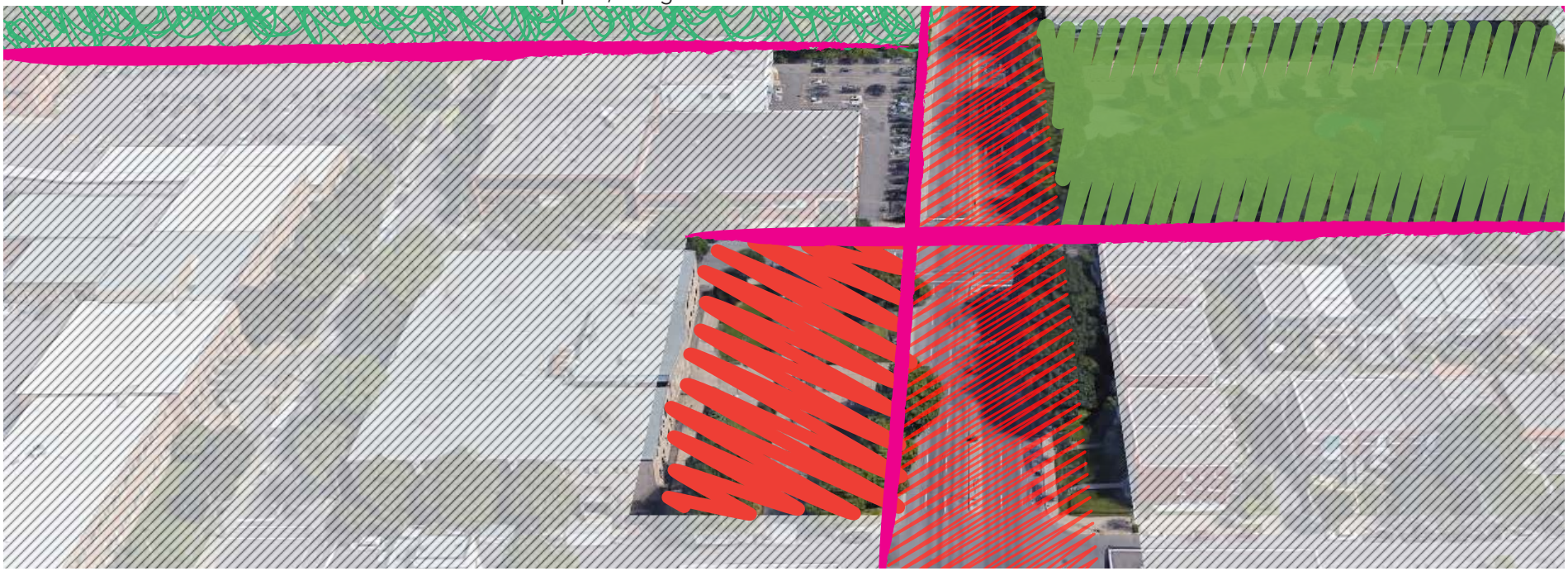


Figure 12.55 : Localisation des interventions de création d'un espace public le long du boulevard Saint-Joseph Est.

de Montréal. Mieux abordé dans le cadre de la prochaine situation d'intervention (D. La restructuration du cadre bâti), l'ajout de bâtiments en bordure de la place créerait une frontalité nécessaire à son animation naturelle. En augmentant la nature de l'intervention jusqu'à la démolition complète de l'immeuble du Journal de Montréal, l'axe de l'avenue du Mont-Royal pourrait être prolongé au-delà de la place afin de relier le réseau vert de la voie ferrée et la future passerelle.

Dans le même secteur, il est également à souligner que la rue Franchère possède un potentiel d'intervention sur le domaine public. Cette rue relie directement le parc Saint-Pierre-Claver au parc Baldwin, ce qui en fait un axe unique dans le secteur d'emplois Plateau-Est. La création d'une promenade urbaine sur cet axe aurait comme objectif de transformer la rue Franchère en voie partagée par la bonification des plantations, l'insertion d'infrastructures naturelles (ex.: noue paysagère pour les eaux de ruissellement) et la présence d'un parcours d'activité physique. Tout en augmentant la qualité de vie et l'expérience du quartier, cette action mettrait en valeur le mur latéral du garage de la STM offrant ainsi une occasion de réinvention de sa vocation.

Figure 12.56 : Place centrale, Tirana, Albanie

Figure 12.57 : High Line, New York

Figure 12.58 : Passerelle piétonne, gare d'Angers, France

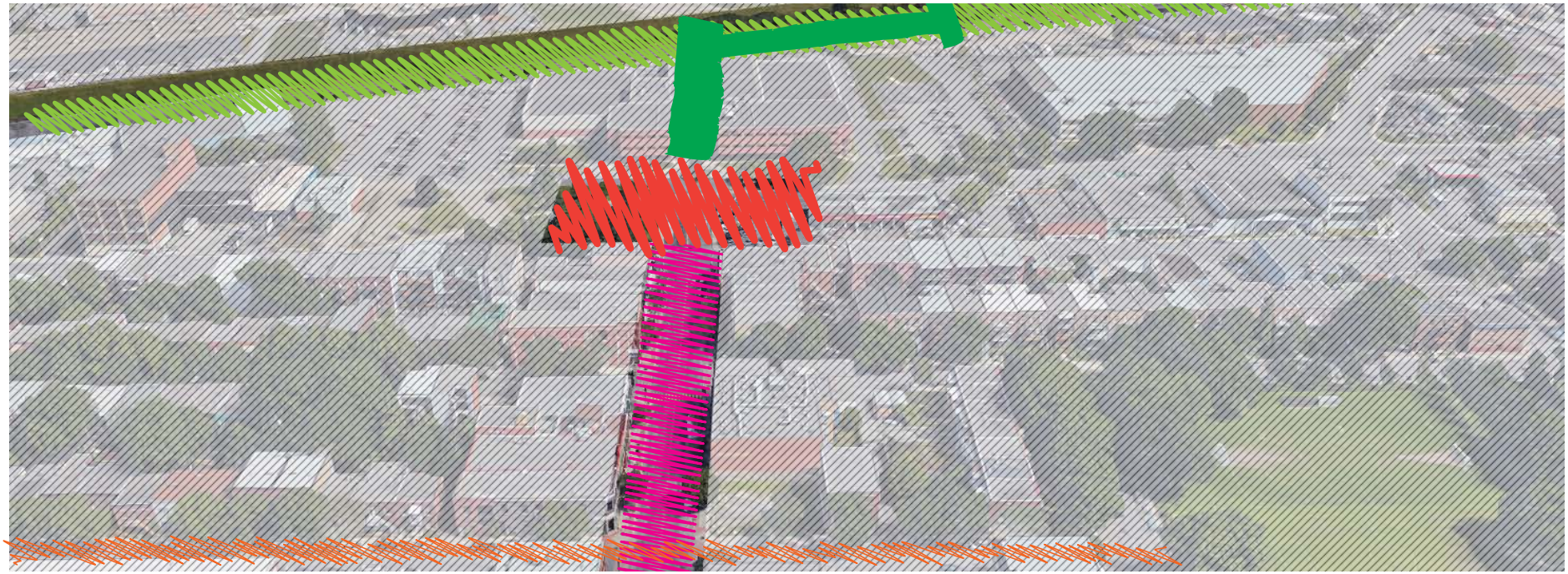


Figure 12.59 : Localisation des interventions de création d'un espace public, notamment la promenade de la rue Franchère et la place Valentin-Jautard.

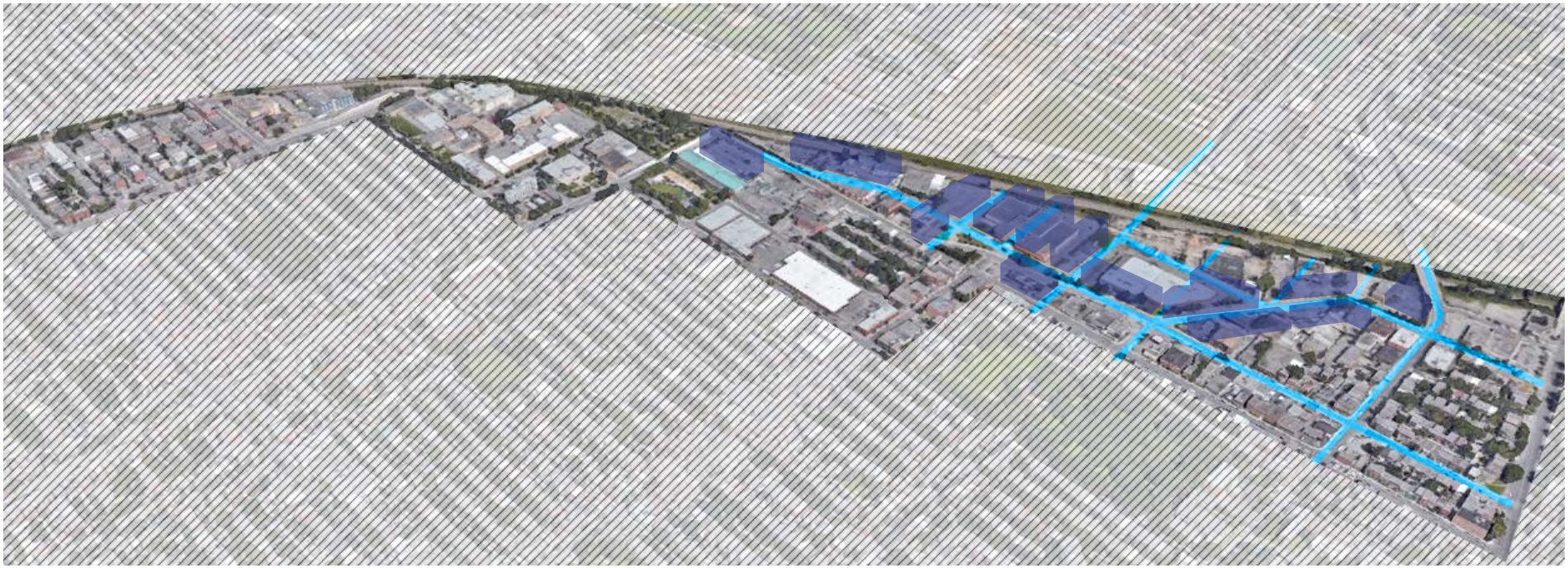
12.5 Situation D : La restructuration du cadre bâti

L'un des constats importants du volet de caractérisation urbaine et architecturale de cette étude est la relative consolidation du tissu urbain dans l'ensemble du secteur d'emplois Plateau-Est. Ainsi, la plupart des ensembles urbains possède une trame urbaine de qualité offrant principalement des occasions de projet ponctuel visant le redéveloppement de lots spécifiques. Ces occasions de projets sont énumérées dans la section synthèse du volet B de l'étude. Ces interventions visent l'harmonisation des nouvelles constructions à leur contexte, la principale recommandions les concernant est qu'elles s'inscrivent dans le cadre architectural et urbain de leur milieu d'insertion.

Cependant, l'un des ensembles urbains identifiés s'inscrit à l'opposé de cette démarche, soit le territoire triangulaire correspondant à l'ancien site des Abattoirs de l'Est et de son contexte adjacent. Ce site s'inscrit approximativement entre la rue D'Iberville, la rue Rachel et la voie ferrée.

Parmi les constats d'analyse qui favorisent une approche plus importante de restructuration pour ce sous-secteur d'étude, notons la quasi-absence de bâtiment qui pourrait avoir un intérêt patrimonial significatif. En effet, le site des anciens Abattoirs de l'Est a, pour l'ensemble, été complètement démoli au fil des années. Les lots industriels adjacents ont pour la plupart été fortement transformés. Aussi, le réseau routier a connu un développement progressif à l'extérieur de la logique de la trame viaire rectangulaire

Figure 12.60 : Localisation des interventions potentiels pour la restructuration du cadre bâti dans le secteur d'emplois Plateau-Est.



de cette portion de l'île de Montréal et a été reconfiguré à plusieurs reprises.

Le résultat est la présence de plusieurs lots de forme irrégulière sur lesquels les bâtiments sont implantés sans égards à l'orientation de la voie publique. Les trottoirs, faiblement végétalisés se retrouvent ainsi à offrir un encadrement pauvre de la voie publique accentuant le sentiment d'insécurité.

Les deux scénarios d'aménagement conçus afin de mieux documenter ses enjeux visent ainsi à renouveler le potentiel d'encadrement de la voie publique par le bâti tout en procurant un potentiel de redéveloppement maximal.

Scénario D.1 : L'alignement des bâtiments sur rue

La manière la moins envahissante de restructurer ce cadre bâti est de modifier la réglementation d'urbanisme et de laisser le milieu se transformer au gré des projets. Dans ce contexte, l'un des principaux objectifs du contrôle urbanistique devrait être de favoriser l'alignement des façades des nouveaux bâtiments à la voie publique, et ce tout particulièrement le long des rues D'Iberville et Hogan. Sur le long terme, cette stratégie favoriserait l'émergence d'une frontalité créant un encadrement continu de l'espace public. Certains défis particuliers pourraient se poser, notamment la double frontalité de certaines parcelles situées entre les rues D'Iberville et Frontenac.

Cette option favorise principalement la réalisation de bâtiments de petits gabarits qui devraient s'harmoniser avec leur contexte immédiat souvent plus ancien et de plus faible hauteur. Elle limiterait également le développement en profondeur des parcelles.

Scénario D.2 : L'aménagement de nouveaux îlots

Associée aux autres enjeux d'aménagement, la forme irrégulière des parcelles du site des anciens Abattoirs de l'Est encourage une réflexion plus en profondeur sur les potentiels de transformation et de consolidation du tissu urbain.

Dans une perspective de restructuration d'ensemble, l'exercice de conception amène l'identification de trois contextes spécifiques d'insertion de nouveaux bâtiments.

Type architectural 1 : Les îlots traversants

Entre les rues Frontenac et D'Iberville, plusieurs lots sont traversants et exposent une façade publique sur les deux rues. Historiquement, les façades principales ont été orientées vers la rue D'Iberville et les cours arrière vers la rue Frontenac. Afin d'assurer une certaine qualité à ces deux rues, il est proposé de favoriser le développement de bâtiment dont le basilaire est traversant. L'aménagement d'une cour intérieure sur le toit du basilaire permettrait d'adapter les étages supérieurs de ces bâtiments à la fonction résidentielle. Avec une hauteur de trois étages, les nouveaux bâtiments s'insèreraient adéquatement dans un tissu urbain déjà construit.

Type architectural 2 : Bâtiment industriel sur rue

Sur les sites plus à l'est qui longent les rues Frontenac, Hogan et Angus, il est recommandé d'encourager la construction de bâtiments industriels et commerciaux qui génèrent

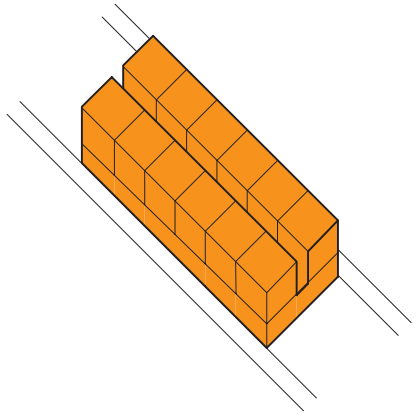


Figure 12.61 : Schéma axonométrique d'un bâtiment avec basilaire traversant.

Scénario D.1: Les alignements sur rue des bâtiments / Exemple 1 : Le site des anciens Abattoirs de l'Est

Figure 12.62 : Masterplan de Westerpark Est, Amsterdam, Pays Bas

Figure 12.63 : Masterplan de Nieuw Leyden, Amsterdam, Pays Bas

Figure 12.64 : Masterplan, Rue Camille Claudel, Paris, France

Figure 12..65 : Localisation des interventions d'alignement sur rue des bâtiments, notamment sur les rues D'Iberville et Hogan.

Figure 12.66 : Masterplan de Westerpark Est, Amsterdam, Pays Bas

Figure 12.67 : Masterplan de Fredericia, Danemark

Figure 12.68 : Masterplan de Westerpark Est, Amsterdam, Pays Bas

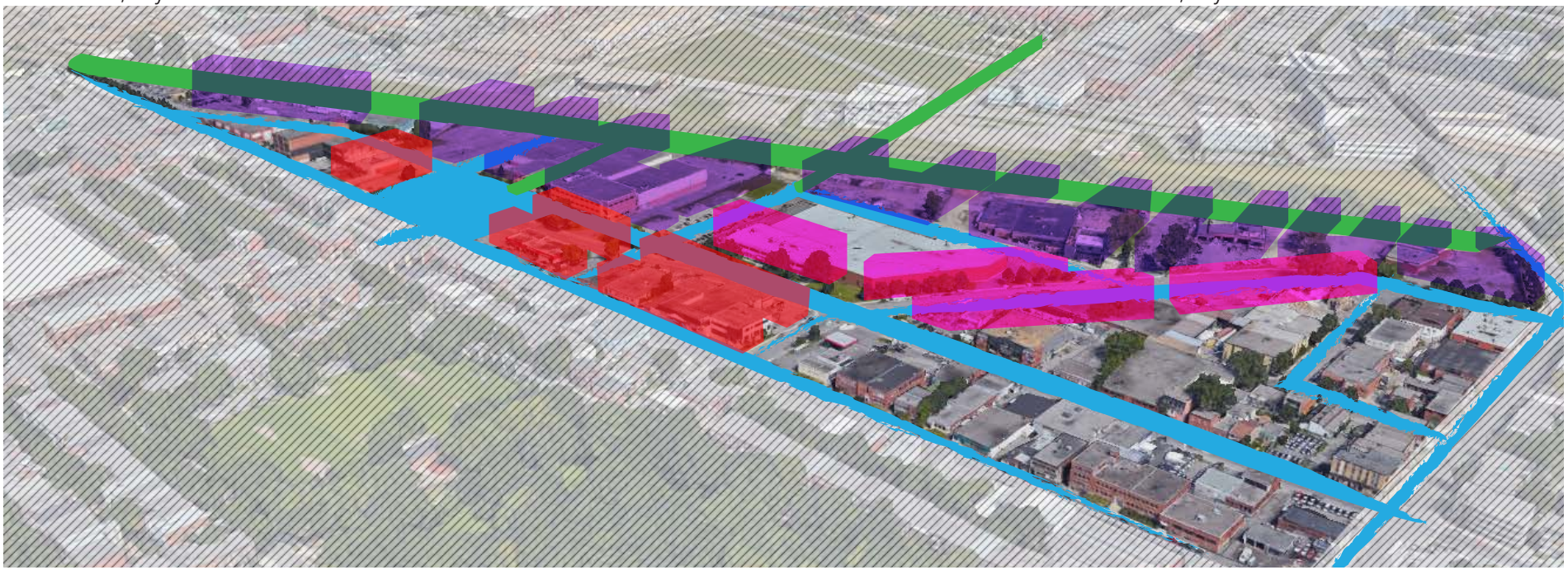


Figure 12.69 : Localisation des interventions de création des nouveaux îlots sur le site des anciens Abattoirs de l'Est.

un encadrement fort de l'espace public. Le type de bâtiment qui y serait construit devrait avoir une volumétrie de trois étages, avec alignement sur rue sans cour avant et munie d'une cour de service arrière. Ce type d'implantation diminuerait les nuisances sur la rue des cours de services et des débarcadères.

Type architecture 3 : Bâtiment en « U «

Pour les terrains en bordure de la voie ferrée, la réflexion sur les types architecturaux potentiels a amené un parallèle direct avec les conditions d'aménagement des lots industriels situés à proximité de la rue Masson, dans le nord de l'arrondissement. À cet endroit, une voie ferrée de branchement se détachait de la voie ferrée principale pour circuler au centre du lot et desservir les immeubles s'implantant en forme de "U" à leur pourtour.

L'observation de cette typologie urbaine s'alliant à la fois à la trame de rues et à la voie ferrée, semble constituer une transition intéressante entre les conditions urbaines et industrielles et offrir un potentiel de développement intéressant pour la portion du territoire localisé sur le site des anciens Abattoirs de l'Est.

Inspiré de ces bâtiments, le type architectural en « U » propose une cour arrière qui s'ouvre vers la voie ferrée. Compte tenu de l'échelle et des dégagements permis par le passage du chemin de fer, une hauteur allant jusqu'à six étages serait envisageable, ce qui s'insérerait en harmonie avec les constructions situées de

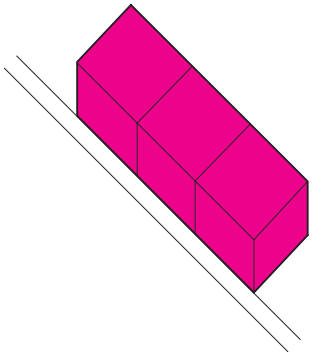


Figure 12.70 : Schéma axonométrique d'un bâtiment avec alignement sur rue (type 2).

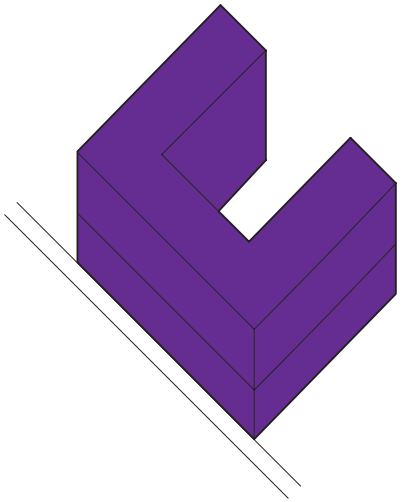


Figure 12.71 : Schéma axonométrique d'un bâtiment en "U" (type 3).

l'autre côté du chemin de fer, dans le secteur du Technopôle Angus.

Le plan d'ensemble

Par la conjugaison de ces trois types architecturaux, la proposition de requalification plus globale du site des anciens Abattoirs de l'Est vise donc à la formalisation d'une certaine ouverture vers la voie ferrée, tout en favorisant des implantations en alignement sur les rues D'Iberville, Frontenac et Hogan. Une réflexion sur l'ouverture du site favorise aussi la présence d'immeubles de plus grande hauteur à proximité de la voie ferrée.

Le site du Journal de Montréal

En relation à sa position à l'extrémité de l'axe de l'avenue du Mont-Royal, le site du Journal de Montréal possède une position privilégiée dans le contexte de requalification des anciens Abattoirs de l'Est. Le réaménagement de la place Valentin-Jautard et de la rue Frontenac a été abordé dans la stratégie d'intervention C.2 Exemple 3. L'examen du potentiel de densification du site du Journal de Montréal permet d'approfondir l'aménagement de cette place en considérant ces abords.

À l'image du réaménagement du square Victoria au centre-ville de Montréal, le réalignement de la rue Frontenac et l'aménagement d'une intersection orthogonale avec l'avenue du Mont-Royal permettent d'aménager une place de forme carrée. Les espaces libres du site du Journal

de Montréal offrent la possibilité de bonifier l'animation de la place Valentin-Jautard par la présence d'un immeuble le long de sa limite nord.

La construction d'un nouveau bâtiment sur le site de l'actuelle station-service implantée entre les rues D'Iberville et Frontenac assure aussi la continuation de l'animation urbaine de l'avenue du Mont-Royal jusqu'au site du Journal de Montréal.

Ainsi réaménagé, le site du Journal de Montréal se trouve à nouveau inscrit dans le tissu urbain du Plateau-Mont-Royal, comme l'étaient les anciens Abattoirs de l'Est.

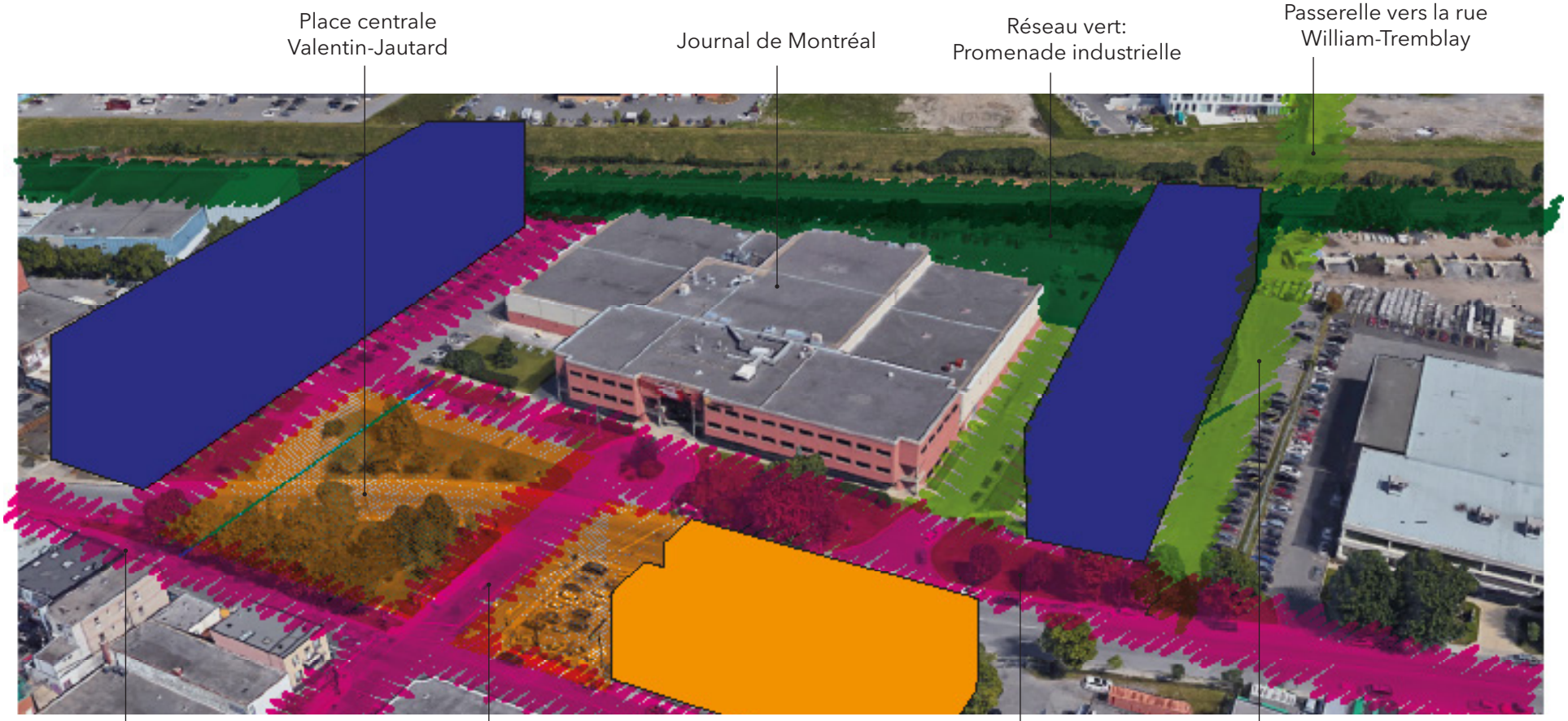
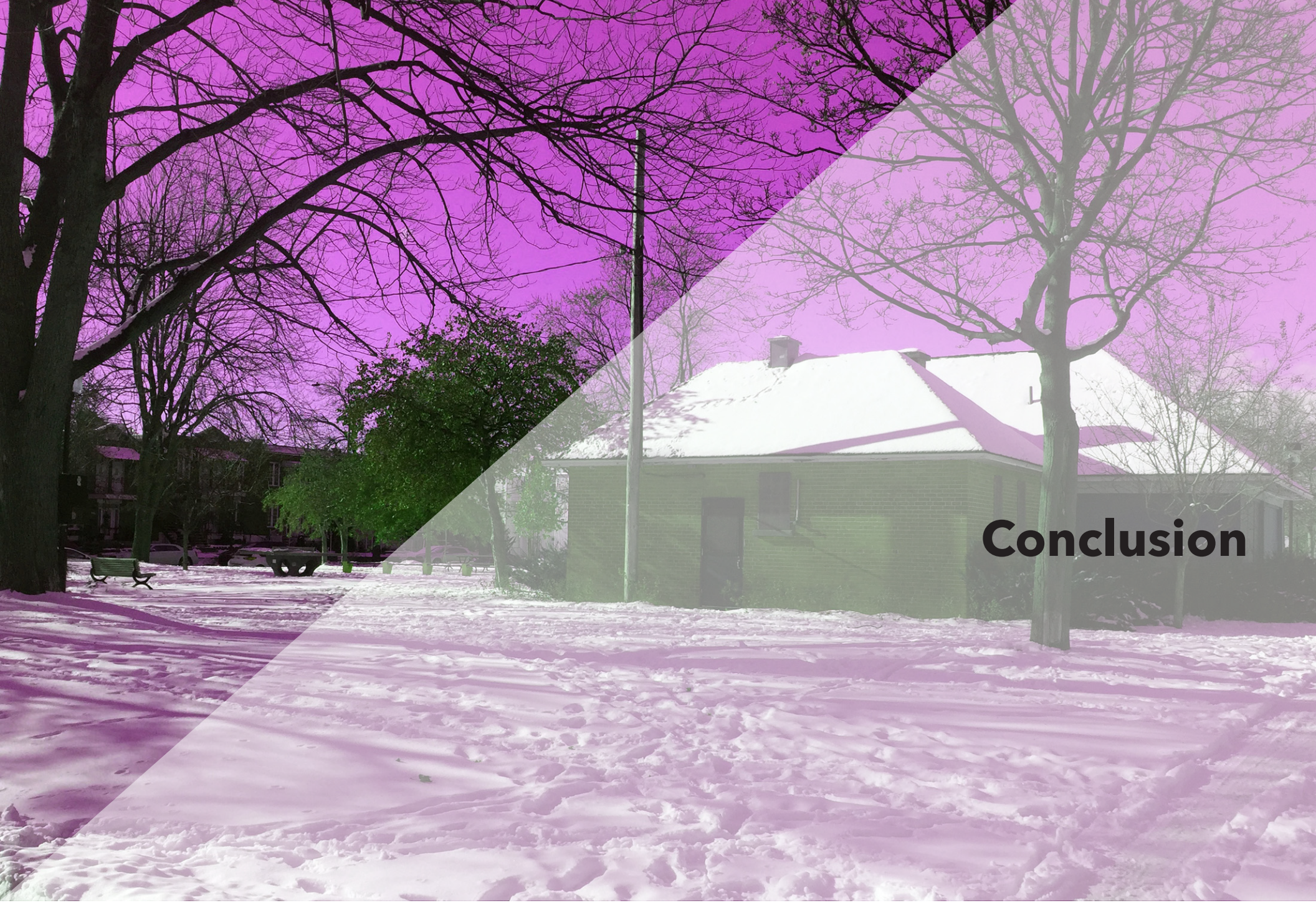


Figure 12.72 : Localisation des interventions sur le site adjacent au bâtiment du Journal de Montréal.



Conclusion

13. Conclusion

13.1Rappel des principaux constats et recommandations

Les premières lectures réalisées à l'amorce du mandat avaient permis de voir une faible reconnaissance des caractéristiques industrielles dans la définition de l'identité urbaine de l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal. Dans le secteur d'emplois Plateau-Est, ce constat était notamment visible par la disparition progressive à travers le temps de plusieurs bâtiments industriels d'intérêt et par la reconnaissance patrimoniale de seulement deux bâtiments industriels, soit l'immeuble de la Cadbury à l'angle de la rue Masson et de l'avenue Des Érables ainsi que le Centre de transport Mont-Royal de la STM, sur l'avenue du Mont-Royal. Dans cette optique, la présente étude a permis tout particulièrement de retracer la présence historique des sites industriels dans le secteur d'emplois Plateau-Est, d'en identifier les caractéristiques urbaines et architecturales et de saisir leur ancrage dans le tissu urbain résidentiel du Plateau-Mont-Royal.

Cette lecture a permis de reconnaître cinq ensembles urbains distincts, soit :

> l'ensemble urbain de la rue Masson;
> l'ensemble urbain de l'ancien Montreal Driving Club;
> l'ensemble urbain de la rue Franchère;
> l'ensemble urbain de l'avenue du Mont-Royal;
> l'ensemble urbain des anciens Abattoirs de l'Est.

Le texte de conclusion vise à synthétiser l'ensemble des recommandations émises durant le rapport. Afin de consulter les recommandations spécifiques et détaillées pour chacun de ces ensembles urbains, il est suggéré de référer aux paragraphes de synthèse de chacune des parties du chapitre 10.

De ces cinq ensembles urbains, trois offrent une bonne intégration des tissus urbains résidentiels et spécialisés (industriel, commercial et institutionnel). Il s'agit des ensembles urbains de la rue Masson, de l'ancien Montreal Driving Club et de l'avenue du Mont-Royal. Dans ces trois cas, le tissu urbain

spécialisé s'inscrit en continuité des formes urbaines présentes ce qui réduit les ruptures paysagères, malgré certaines différences d'échelle.

> **Recommandations 1 : Le redéveloppement des sites industriels, commerciaux et institutionnels insérés dans les ensembles urbains de la rue Masson, de l'ancien Montreal Driving Club et de l'avenue du Mont-Royal devrait préserver les caractéristiques du tissu urbain spécialisé présent.**

Ces trois ensembles urbains possèdent également des immeubles d'un certain intérêt patrimonial, mais qui ne sont pas reconnus par le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal ou sous la Loi du patrimoine culturel du Québec. En plus de l'édifice de la Cadbury, les bâtiments présentant un potentiel d'intérêt patrimonial en vertu de leurs caractéristiques propres à l'architecture industrielle de la première moitié du XXe siècle sont :

> le 5595, avenue Papineau;
> le 5555, rue Cartier;
> le 5477, rue Chabot;
> le 5498 et le 5520, rue Chabot;
> le 2177-2195, rue Masson.

D'autres bâtiments possèdent un potentiel d'intérêt patrimonial en tant que représentant de l'architecture moderne. En plus de l'édifice du Centre du Plateau dont l'intérêt patrimonial est reconnu, ces bâtiments sont :

> La Maison Lucie-Bruneau, 2222, avenue Laurier Est ;
> Le Centre de réadaptation Lucie-Bruneau, 2275, avenue Laurier Est;
> L'École des métiers de la construction, 5205, rue Parthenais.

> **Recommandation 2 : Toute demande de transformation des sites et bâtiments qui présentent un potentiel d'intérêt patrimonial devrait être précédée d'une étude de documentation des valeurs patrimoniales de manière à guider les interventions.**

Dans le cas de l'ensemble urbain de la rue Franchère et tout particulièrement dans celui des anciens Abattoirs de l'Est, l'insertion du tissu spécialisé interrompt et déstructure la continuité des formes urbaines associées aux fonctions résidentielles. Il en résulte une réduction de la perméabilité des milieux et la présence de frontalités moins harmonieuses dans l'espace public. Ainsi, le redéveloppement des sites industriels et commerciaux devrait être planifié dans une perspective de requalification de la trame urbaine afin de permettre de nouveaux axes de perméabilité et la continuité des tracés en place dans l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal. De plus, l'absence de caractéristique architecturale homogène dans le tissu urbain spécialisée permet une plus grande invention architecturale.

> **Recommandation 3 : Lors du redéveloppement des sites industriels et commerciaux des ensembles urbains de la rue Franchère et des anciens Abattoirs de l'Est, favoriser la requalification du tissu urbain par l'augmentation de la perméabilité en continuité avec les tracés de l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal et encourager la qualité et l'innovation architecturale.**

Parmi les implantations industrielles les plus anciennes de l'arrondissement, on retrouve celles qui étaient directement en lien avec la voie ferrée, via des rails secondaires qui servaient de voie d'accès pour les livraisons et expéditions. Ces rails secondaires aménagés au coeur des îlots formaient une ouverture vers la voie ferrée. Le développement des nouveaux types architecturaux localisés en bordure de la voie ferrée devrait chercher à recréer cette connexion visuelle forte entre l'architecture et le paysage de la voie ferrée. Une typologie en « U » offrant un cadre bâti encadrant le domaine public ainsi qu'une ouverture sur le chemin de fer est proposée dans l'un des scénarios de redéveloppement de l'ensemble urbain des anciens Abattoirs de l'Est. Il s'agit d'un exemple possible d'invention typologique s'inspirant du processus local de développement du tissu urbain.

> **Recommandation 4 : Développer un nouveau type architectural qui recrée un lien visuel entre la structure des bâtiments et le paysage de la voie ferrée.**

Parmi l'ensemble des types de voies identifiés, seul celui de la rue passante présente peu de qualité pour la déambulation piétonne. Ce type de voie est principalement localisé sur les rues D'Iberville, Frontenac et Hogan. Sur ces rues, l'absence de végétation et notamment d'arbres plantés sur le domaine public ainsi que l'étroitesse des trottoirs par rapport à la largeur de la chaussée et la vitesse des véhicules génèrent une expérience peu conviviale pour le piéton.

> **Recommandation 5 : Favoriser le réaménagement des rues D'Iberville, Frontenac et Hogan afin d'y augmenter la qualité de l'expérience de déambulation piétonne.**

Le boulevard Saint-Joseph constitue un axe unique dans l'ensemble de l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal. Conçu sous la forme d'un boulevard urbain avec un large terre-plein végétalisé, le boulevard Saint-Joseph a perdu plusieurs de ses qualités paysagères pour devenir un axe de transit de première importance. Cette transformation a notamment impliqué la perte d'une grande partie du terre-plein central au profit d'une voie supplémentaire de circulation. La reconfiguration du boulevard Saint-Joseph en voie de promenade offrirait une occasion de redonner ces lettres de noblesse à cette voie urbaine. Sans nécessairement reprendre la forme historique du boulevard Saint-Joseph, les interventions viseraient à ajouter des voies de déambulation piétonne, des voies cyclistes ainsi que d'autres éléments d'agrément, tel un parcours d'art public.

> **Recommandation 6 : Reconfigurer le boulevard Saint-Joseph afin d'y ajouter une vocation de déambulation piétonne plus importante.**

Le secteur d'emplois Plateau-Est possède principalement deux espaces publics constitués de qualité, soit le parc Saint-Pierre-Claver et l'esplanade devant le Centre du Plateau, tous deux localisés à l'intersection de la rue Fullum et du boulevard Saint-Joseph. À cela s'ajoute la place Valentin-Jautard localisée au centre du terre-plein formé par la rencontre des rues D'Iberville et Frontenac. Ainsi, peu d'espaces publics de qualité structurent chacun des milieux de vie en lien avec les principales fonctions institutionnelles ou commerciales.

> **Recommandation 7 : Aménager des espaces publics localisés en bordure des principales fonctions institutionnelles et commerciales, et ce dans chacun des cinq ensembles urbains identifiés.**

L'extrémité est de l'avenue du Mont-Royal ne possède aucun élément d'attraction qui favoriserait un achalandage piéton continu. L'ajout d'une vocation publique ou commerciale forte à cet endroit favoriserait le maintien de la vitalité commerciale jusqu'à l'extrémité est de l'avenue. La présence de la place Valentin-Jautard ainsi que de bandes de terrains municipaux offrent une occasion de réaliser un tel projet à même l'espace public. La modification de la configuration de l'intersection Iberville/ Frontenac/Mont-Royal pourrait permettre de libérer des terrains pour l'ajout d'une vocation publique tel un marché. L'achat de terrains voisins offrirait la possibilité d'insérer un bâtiment de plus grande échelle, telle une médiathèque.

> **Recommandation 8 : Réfléchir à la configuration et la vocation de la place Valentin-Jautard afin de générer un espace de qualité associé avec des fonctions pouvant attirer une clientèle (ex. marché public, médiathèque) dans l'objetif d'augmenter l'achalandage piéton et la vitalité commerciale de l'extrémité est de l'avenue du Mont-Royal.**

La présence de la voie ferrée coïncide avec la limite entre les arrondissements Le Plateau-Mont-Royal et Rosemont - Petite-Patrie. Ainsi, les viaducs et les tunnels qui assurent le franchissement de la voie ferrée constituent des portes d'entrée de l'arrondissement et du secteur d'emplois Plateau-Est. Les viaducs, comme celui de la rue Rachel, offrent une certaine surélévation qui donne des points de vue sur la voie ferrée elle-même, ainsi que sur le secteur d'emplois Plateau-Est et des figures plus lointaines du paysage montréalais comme le mont Royal. Pour leur part, les tunnels obligent des traversées piétonnes et cyclistes peu conviviales de par la configuration des trottoirs et la matérialité des murs de soutènement et des structures. Un travail en couleur et en lumière sur les ouvrages d'art ainsi qu'une reconfiguration de l'espace piéton pour en augmenter la largeur et insérer des fosses de plantation en amont et en aval des sections en tunnels amélioreraient l'expérience des piétons, mais aussi celle des

automobilistes. Ces interventions accorderaient aussi une identité distinctive aux portes d'entrées nord et est de l'arrondissement.

> **Recommandation 9 : Améliorer l'apparence esthétique et l'expérience piétonne des traversées en tunnel sous la voie ferrée par des interventions en couleur et lumière sur les ouvrages d'art ainsi que des actions de verdissement des abords en amont et en aval de la traversée.**

Sur le plan cycliste, la présence de la voie ferrée offre le potentiel de développer un corridor continu de circulation tel qu'il existe du côté de l'arrondissement Rosemont - Petite-Patrie, au nord de la rue Masson. D'ailleurs, en aménageant un pont cycliste pour traverser la voie ferrée à la hauteur de la rue Masson, la voie cyclable serait continue en poursuivant sa course vers le sud du côté est de la voie ferrée, soit du côté du secteur d'emplois Plateau-Est.

> **Recommandation 10 : Aménager une piste cyclable en bordure de la voie ferrée entre la rue Sherbrooke et la rue Masson. Construire un pont cycliste pour traversée la voie ferrée à la hauteur de la rue Masson afin que cette piste rejoigne celle localisée du côté nord de la voie ferrée.**

13.2 Proposition de formules de concours

Sur la base de ces recommandations, trois formules de concours sont proposées pour poursuivre l'effort de planification du secteur d'emplois Plateau-Est. Les modalités de ces formules se basent sur certains des enjeux identifiés dans l'étude afin d'offrir des cadres de réflexions ou d'action liés au besoin de coordonner une variété d'interventions publiques et privées. Parmi les enjeux identifiés, notons :

> Le territoire triangulaire formé par les rues D'Iberville et Rachel ainsi que par la voie ferrée pourrait faire l'objet d'une transformation majeure nécessitant la coordination de plusieurs acteurs;
> Les interventions proposées sur le domaine public sont réparties sur l'ensemble du territoire. On retrouve un certain besoin de hiérarchiser et coordonner la réalisation de ces actions dans le temps.
> Certaines des interventions sur le domaine public demanderaient des expertises conjointes (mobilité, participation citoyenne, etc.) au design urbain.

Avec ces enjeux en tête, trois formules de concours sont recommandées, soit celle du concours d'idées, celle du plan directeur des espaces publics et celle du projet d'aménagement spécifique. Ces concours s'inscrivent dans le cadre d'intervention des pouvoirs publics soient en visant la définition de la réglementation à appliquer, soit en identifiant les projets d'aménagement du domaine public à réaliser.

Option 1 : Le concours d'idées

Le principal objectif du concours d'idées est d'explorer les options de requalification en l'absence d'un projet précis à réaliser à court terme. Le concours d'idées permet ainsi d'étudier plusieurs propositions d'aménagement afin de favoriser la concertation sur les avenirs possibles d'un site.

Le territoire des ensembles urbains des anciens Abattoirs de l'Est et de la rue Franchère est très propice à cette formule. Les besoins de requalification y sont importants et les contraintes complexes. La mise en oeuvre d'un concours d'idées ne serait pas contraignante, car l'objectif de contribuer à la réflexion sur l'avenir du territoire est clairement mentionné. De plus, les propositions reçues peuvent servir à négocier avec un propriétaire privé en amont de sa demande de transformation. Les différentes options peuvent être analysées et discutées dans un cadre plus informel ce qui facilite la concertation.

Un exemple de concours d'idées réalisé à Montréal est le *concours international d'idées YUL/MTL Paysages en mouvement*, lancé par la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal en collaboration avec le ministère des Transports du Québec et la Ville de Montréal[1]. Portant sur la requalification du parcours d'entrée de ville de l'autoroute 20 entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville, ce concours d'idées a permis de formuler une quarantaine de stratégies d'intervention déclinée en principes et critères de design s'appliquant autant à l'emprise de l'autoroute qu'aux territoires riverains.

Option 2 : Le plan directeur des espaces publics

L'objectif d'un concours pour l'élaboration d'un plan directeur des espaces publics du secteur d'emplois Plateau-Est serait de planifier sur le long terme l'ensemble du réseau d'espace public entre le parc Baldwin et la rue Masson. L'identification des projets qui résulteraient de cet exercice permettrait d'évaluer les coûts des différentes interventions, de les prioriser et de les programmer dans un calendrier de mise en oeuvre.

La principale motivation derrière cette proposition de formule de concours est la volonté de planifier de manière cohérente la structure de l'ensemble des espaces publics du secteur. Le concours de plan directeur des espaces publics offre cependant d'autres avantages comme celui de l'identification de principes communs de conception à la réalisation de tous les projets. Ainsi, bien que conçus par différents concepteurs, les espaces publics issus de ce plan directeur auraient une trame narrative commune.

1 https://designmontreal.com/concours/yul-mtl-paysages-en-mouvement?section=1622

Idéalement, le budget de réalisation post-concours devrait inclure à la fois les honoraires professionnels liés à l'élaboration du plan directeur ainsi que le budget de réalisation d'une ou deux interventions. Ainsi défini, le concours aurait des réalisations tangibles dans un laps de temps relativement court.

Le concours du corridor de biodiversité de l'arrondissement Saint-Laurent a été conçu sous cette formule[2]. L'objectif du concours était d'identifier des principes directeurs pour l'aménagement du corridor de biodiversité. De plus, un budget de réalisation à court terme était associé au concours afin de tester la mise en oeuvre des principes directeurs dans le cadre de projet d'aménagement de taille réduite.

Option 3 : Le concours de projet

La troisième option proposée est celle d'un concours de projet. L'objectif d'un tel concours est de concevoir l'aménagement d'un espace public spécifique (plusieurs sites peuvent être recommandés). Ce type de concours demande à ce que le programme d'aménagement ainsi que le budget soit clairement défini en amont.

Ce type de concours serait d'ailleurs à recommander dans un contexte dans lequel l'administration municipale ne désire pas s'engager ou créer des attentes face à un ensemble diversifié de réalisation tel que le suggère le concours d'idées ou le concours pour un plan directeur des espaces publics. Le concours de projet offre des retombées à court terme qui peuvent favoriser la perception positive des actions de planifications entreprises dans un contexte ou l'élaboration du cadre réglementaire s'inscrit dans un temps long.

Ce type de concours serait tout à fait approprié pour la conception des interventions sur les traversées de la voie ferrée ou pour l'aménagement d'espaces publics dans les ensembles urbains de la rue Masson, du Montreal Driving Club et de l'avenue du Mont-Royal, tel que le projet d'aménagement d'une zone de rencontre sur la rue Franchère entre les parcs Baldwin et Saint-Pierre-Claver.

Un exemple de concours de projet similaire est celui pour l'aménagement de la zone de rencontre Simon-Valois[3]. Ce concours visait la transformation des abords de la place Simon-Valois par le réaménagement des rues voisines en rues partagées.

2 https://designmontreal.com/concours/creer-le-corridor-de-biodiversite-a-saint-laurent?section=2566
3 https://designmontreal.com/concours/zone-de-rencontre-simon-valois?section=2561

Bibliographie

Arrondissement Le Plateau-Mont-Royal (2017). *Préserver le cachet du Plateau, PIIA - Fascicule 3 : Secteurs en transformation aux abords des voies ferrées*, Arrondissement Le Plateau-Mont-Royal. Ville de Montréal.

Arrondissement Le Plateau-Mont-Royal (2017). *Le Plateau-Est et les abords des voies ferrées, document d'orientation*. Ville de Montréal.

Arrondissement Le Plateau-Mont-Royal (non daté). *Préserver le cachet du Plateau, PIIA, Aire Village de Lorimier – Unité zone industrielle*. Ville de Montréal.

Arrondissement Le Plateau-Mont-Royal (non daté). *Secteur d'emplois Plateau-Est, Historique de développement*. Ville de Montréal.

Office de consultation publique de Montréal (2015). *Rénover ou reconstruire? Rapport de consultation publique, secteur d'emplois Plateau-Est*. Ville de Montréal.

Panerai, P., M. Demorgon et J.-C. Depaule (1999). *Analyse urbaine*. Marseille : Éditions Parenthèses

Patri-Arch (2003). *Étude typomorphologique de l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal*, Ville de Montréal, consultation en ligne : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_PMR_FR/MEDIA/DOCUMENTS/ETUDE_TYPOMORPHOLOGIQUE.PDF.

Poullaouec-Gonidec, P. et S. Paquette (2005). Les paysages de l'urbain, dans Poullaouec-Gonidec, P., G. Domon et S. Paquette (dir.). *Paysages en perspectives*. Montréal : Presses de l'Université de Montréal, pp. 319-351.

Ville de Montréal (2005). *Plan d'urbanisme, chapitre de l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal*.

Ville de Montréal (2009). *Plan de protection et de mise en valeur du mont Royal*.

Cartographie

Chas. E. Goad (1890). *Atlas of the City of Montreal from special survey and official plans, showing all buildings & names of owners*. BANQ

Chas. E. Goad (1912). *Atlas of the City of Montreal and vicinity in four volumes, from official plans - special surveys showing cadastral numbers, buildings & lots*. BANQ

Ville de Montréal, Service d'urbanisme (1949). *Plans d'utilisation du sol de la ville de Montréal*. BANQ

Cité de Montréal, Service d'urbanisme, Service des travaux publics (1976). *Utilisation du sol, Montréal,* BANQ