Ville de Montréal

Arrondissement du Plateau-Mont-Royal

Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises

Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine

Direction du développement urbain

Annexes

Étude de caractérisation du secteur Maguire

atelier **braq** - 18 FÉVRIER 2005

table des matières

synopsis de l'étude p.1

plan de situation p.2

évolution historique p.3

caractérisation statique
- le domaine public p.4
- le domaine privé p.6

caractérisation dynamique
- circulation p.8
- flux p.9
- environnement p.10

potentiel p.11

vers un projet
- projets de référence p.12
- un secteur multifonctionnel p.14
- amorce d'une réflexion p.15

annexes
- fiches descriptives des bâtiments

Étude réalisée par:

atelier **braq**

M. Wade Eide
M. Peter Fianu
Mme Catherine Marcotte
M. Menaud Lapointe
Mme Elif Genç

Nous tenons à remercier les coordonnateurs de la Ville de Montréal:

Mme Claude Laurin, arrondissement du Plateau-Mont-Royal
M. Luc Gagnon, Ville de Montréal

ORTHOPHOTO DE LOCALISATION DU SECTEUR MAGUIRE
DANS LA VILLE

SYNOPSIS DE L'ÉTUDE

La firme EIDE / FIANU architectes fut mandatée pour effectuer une étude de caractérisation du secteur Maguire, délimité par les rues de Gaspé, Maguire, Henri-Julien et par la voie du Canadien-Pacifique. C'est un secteur à vocation principalement industrielle qui subit les chocs de la globalisation des marchés de production et de consommation, notamment dans l'industrie du textile. Les mutations en cours vont sûrement se poursuivre dans le futur.

C'est dans cette optique que la caractérisation du secteur doit établir des bases de lecture solides pour informer et valider les intentions de développement: introduction de la fonction résidentielle, ouverture de la gamme d'usages permis, aménagement d'une cour de voirie pour la Ville, prolongement de la rue Saint-Viateur jusqu'à la rue Henri-Julien, etc.

Une caractérisation statique et dynamique

La présente étude vise à représenter les caractéristiques formelles du secteur et à documenter les potentiels et les contraintes qu'il offre en vue d'un éventuel développement. L'étude offre une description générale du secteur en deux volets :

- Une caractérisation statique : la typologie et la morphologie des bâtiments; les descriptions qualitative et quantitative des bâtiments, des terrains vacants et de l'environnement immédiat; la typologie et la morphologie des espaces dans le domaine public, ainsi que les descriptions qualitative et quantitative de ces espaces; les usages; le zonage existant.
- Une caractérisation dynamique : l'évolution historique du secteur; les flux des piétons, des véhicule, des marchandises en camion et en train; les connexions aux réseaux routiers, ferroviaires, etc.; la dynamique des usages.

L'étude porte également un regard particulier sur les aspects suivants:

- Les contraintes fonctionnelles dues à l'enclavement du secteur, ainsi qu'à la morphologie de l'îlot;
- Les contraintes environnementales engendrées par les fonctions avoisinantes comme le bruit des activités industrielles et les ombres portés par les bâtiments, dont la hauteur va jusqu'à 12 étages;
- Les immeubles qui, par leur valeur intrinsèque, sont à conserver;
- Le potentiel de réutilisation des immeubles sur la rue de Gaspé, appuyé par des exemples locaux et étrangers;
- Les projets et transformations dans le voisinage qui sont en cours ou sont annoncés, comme par exemple, le projet immobilier sur le site du Couvent des Carmélites;
- L'état du domaine public;
- Les percées visuelles et autres points de vue d'intérêt.

Le potentiel et les contraintes de développement

Le potentiel de développement :

- La présence de trois grands édifices à structure de béton ayant de grandes surfaces de plancher bien desservies par des ascenseurs et des monte-charge. Ces bâtiments peuvent être utilisés en tout ou en partie pour les occupations actuelles ou peuvent être recyclés et / ou modifiés en tout ou en partie pour des nouvelles occupations, incluant l'habitation.
- La présence de vastes terrains vacants et de terrains occupés par des bâtiments de moindre envergure, ouvrant la possibilité à la construction et à l'extension des rues Saint-Viateur et Bernard à travers le site. Cette dernière opération illustre le potentiel de désenclavement du site.
- La proximité de la ligne du chemin de fer Canadien Pacifique, la proximité de la station de Métro Rosemont, ainsi que la proximité des voies importantes de circulation et de transport (rues Saint-Urbain, Saint-Laurent et Saint-Denis) offrent de bonnes connexions aux réseaux de flux humains et de marchandise. Le potentiel d'amélioration de ces connexions est également très grand. (Le potentiel offert par la présence du chemin de fer ne reside point dans les traces que sa présence a laissés sur le site (murs courbes des bâtiments, quais de débarquement, etc.), mais plutôt dans les développements futurs des téchnologies de transbordement des marchandises et / ou dans le développement du réseau de transport des passagers dans la région montréalaise.)
- Le secteur est à proximité du centre de la ville et sa localisation en périphérie de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, dans l'axe de la rue de quartier Saint-Viateur est également un atout.

Les contraintes de développement:

- Les dimensions des trois grands édifices industriels: des aires de plancher trop vastes pour un recyclage facile en habitaion; des ombres portées sur les parties est du site.
- L'usage intense de la rue de Gaspé comme rue de quais de débarquement et de camionnage, créant une rue peu propice à l'habitation.
- L'usage de la partie du site qui longe le chemin de fer comme cour de voirie peut limiter les liens possibles au chemin de fer mais aussi les possibilités de desenclaver le secteur par une extension de la rue Bernard jusqu'à la rue Henri-Julien et les possibilités de créer les liens au réseau vert du côté nord du chemin de fer.

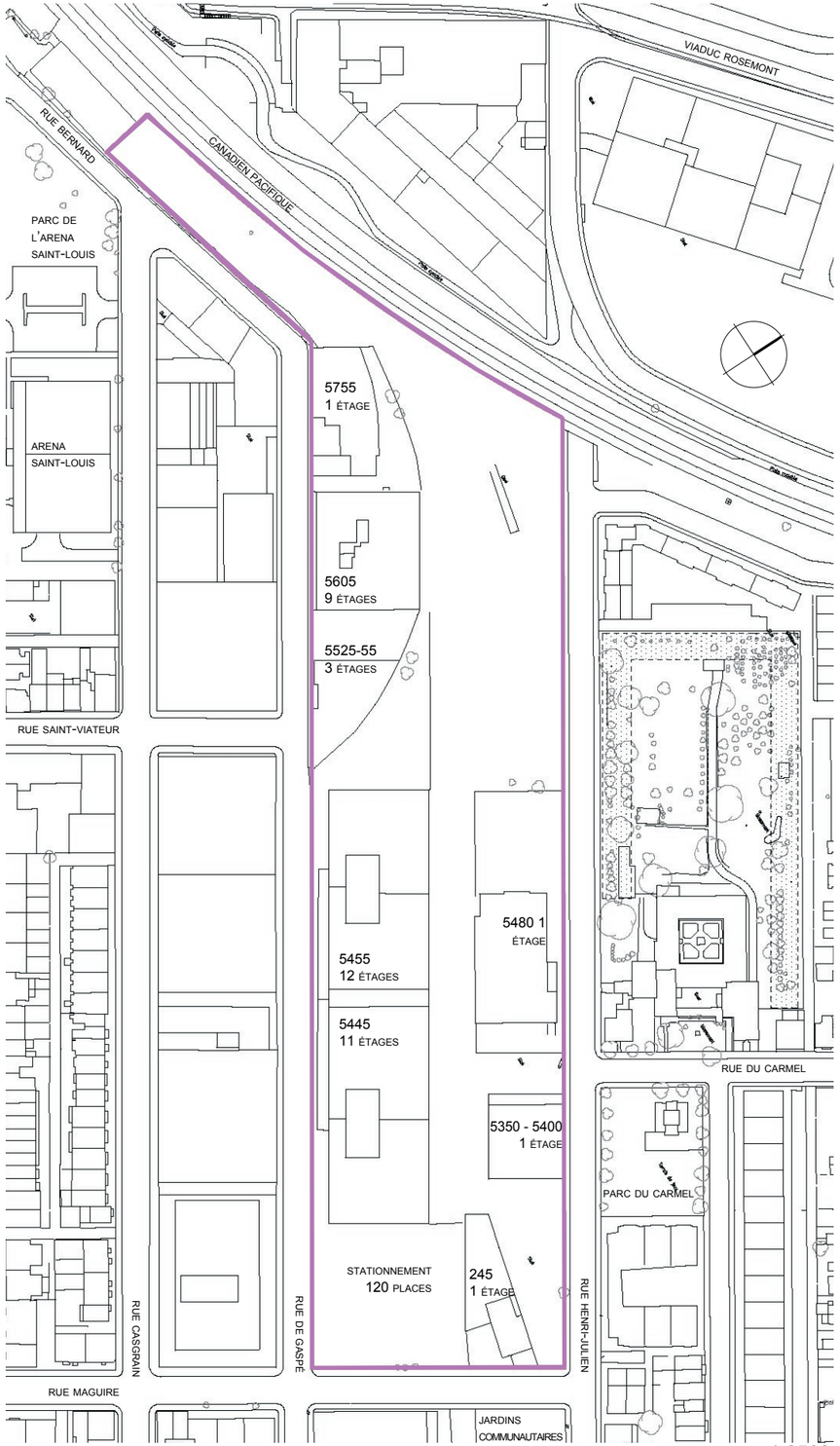
Vers un projet

Dans la dernière section de l'étude, une piste est suggérée pour un développement basé sur la notion de «condensateur social». C'est une approche qui mise sur la multifonctionnalité (le programme devrait incorporer toutes les activités de la vie domestique et publique de la personne), la densité ainsi que sur la maximisation des connexions à la ville et au monde. Les exemples présentés font preuve des grandes innovations formelles, typologiques et fonctionnelles. Cette approche nécessite imagination et créativité de la part des concepteurs, des citoyens et des décideurs et régulateurs aux trois paliers de gouvernement. En ce qui concerne la Ville, les actions à envisager sont les suivantes :

- Une modification du règlement de zonage, permettant d'autres usages, notamment l'habitation, ainsi qu'une plus grande densité et une plus grande hauteur.
- L'extension des rues Saint-Viateur et Bernard.
- La construction d'un lien avec la station de Métro.
- La concertation avec les citoyens et les promoteurs sur un projet innovateur.
- La coordination de tous les intervenants, incluant ceux des autres paliers gouvernementaux.

ZONE D'ÉTUDE COMMANDÉE PAR LA VILLE

ORTHOPHOTO DU SECTEUR



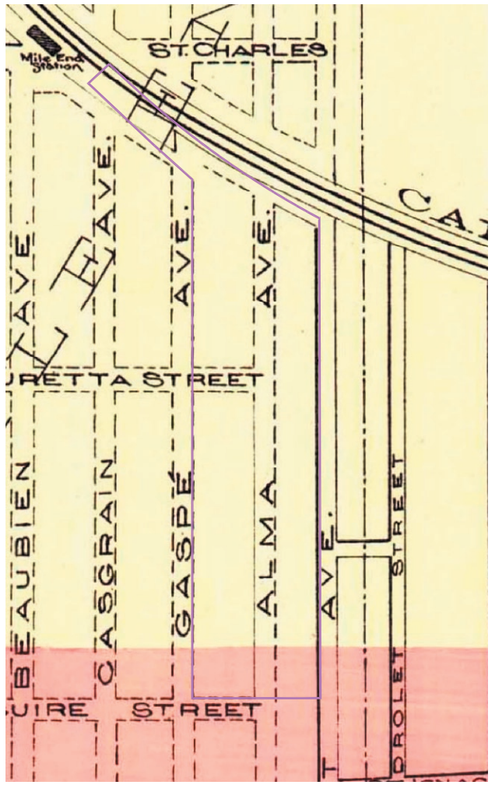
PLAN DU SECTEUR MAGUIRE 1:2500

Le secteur Maguire est une des nombreuses enclaves à vocation industrielle attachées à la ligne ferroviaire de la compagnie Canadien Pacifique depuis la cour de triage Saint-Luc jusqu'au port de Montréal à Hochelaga-Maisonneuve. Le secteur se trouve à la limite nord du Plateau-Mont-Royal, entre les deux principales rues du quartier, Saint-Laurent et Saint-Denis. Il est à deux pas du bureau de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, à l'angle des rues Casgrain et Laurier, et constitue l'aboutissement de la charmante rue de quartier, la rue Saint-Viateur. Le trait caractéristique du secteur est défini par les édifices industriels modernes de 8 à 12 étages de part et d'autre de la rue de Gaspé. La plupart de cet ensemble fut construit il y a 32 ans. Le site spécifique de cette étude, délimité par les rues de Gaspé, Maguire et Henri-Julien et la voie du chemin de fer, (indiqué par un trait mauve sur les orthophotos et sur les cartes) contient également des édifices industriels de moindre envergure, surtout dans la partie est, ainsi que des vastes terrains non-construits près de la voie ferrée, dans la partie nord-est du site et le terrain de stationnement à l'angle des rues Maguire et de Gaspé.

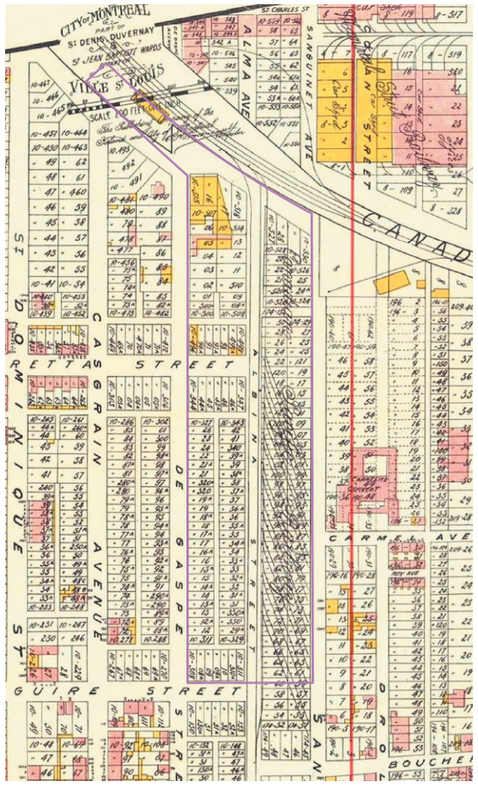
Le secteur, comme d'autres secteurs industriels à Montréal, est en mutation. Les activités industrielles cèdent le pas à d'autres activités : restauration, culture et surtout habitation. Les îlots au sud et à l'est du site ont accueilli des projets importants d'ensembles résidentiels pendant la dernière décennie et même l'enceinte monastique des Carmélites à l'est du site pourrait être appelée à conaître une transformation prochainement.

Les grands édifices sur le site ont été construit pour l'industrie du textile qui toujours présente. Or, comme ailleurs en Amérique, c'est une industrie qui est en perte de vitesse à Montréal. Le changement du régime tarifaire sur les textiles qui est rentré en vigueur le 1 janvier 2005, va sûrement accélérer le déplacement de la production outre-mer. Une grande partie des espaces conçus pour la production et la transformation sont maintenant utilisés pour l'entreposage. Même cette pratique est en péril si l'on considère le coût d'entreposage qui est nettement moins cher en périphérie de la ville.

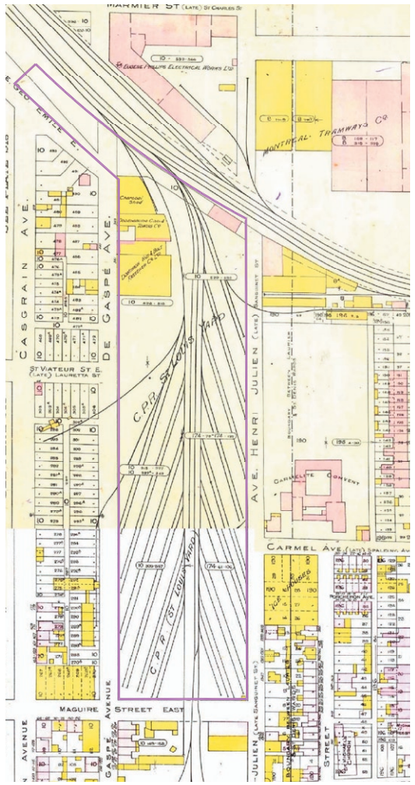
Certaines activités de transformation et de production du textile résistent toujours, les petits centres de distribution de volaille et de viande dans la moitié est du site fonctionnent encore et d'autres activités comme des commerces de pointe et une gallérie d'art s'y sont récemment installés.



PLAN GOAD 1890

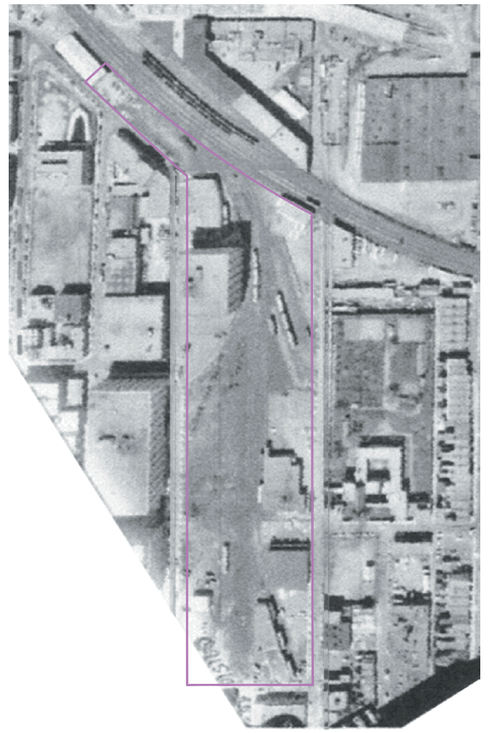


PLAN PINSONNAULT 1907



PLAN GOAD 1914

ORTHOPHOTO 1950



ORTHOPHOTO 1971

Les cartes et orthophotos historiques démontrent que le site Maquire fut utilisé principalement comme cour de triage jusque dans les années 1970. L'espoir de développer les lots dans la partie ouest du site (à l'ouest d'un corridor cadastré « rue Alma », corridor d'une emprise pour une antenne ferroviaire qui desservait l'Îlot au sud de la rue Maguire) ne s'est matérialisé qu'à son extrémité nord. En 1914 les deux côtés de l'emprise Alma étaient exploités par la Canadien Pacifique. C'est entre 1950 et 1971 que les bâtiments industriels et de distribution de 1 à 3 étages actuels sur le site furent construits. Les principaux édifices de 11 et 12 étages furent construits vers 1973.

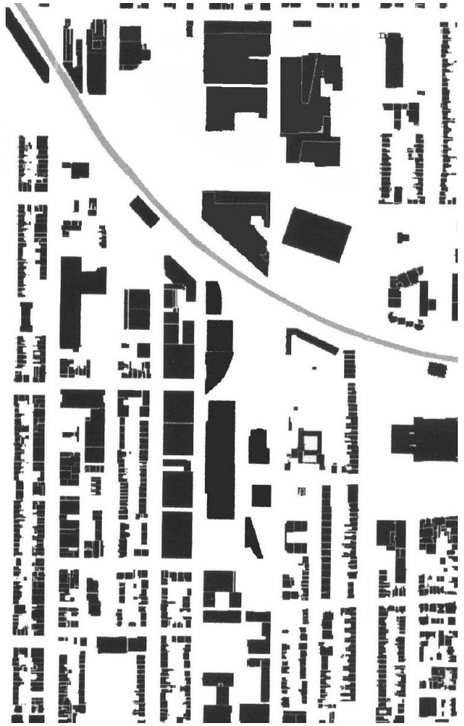
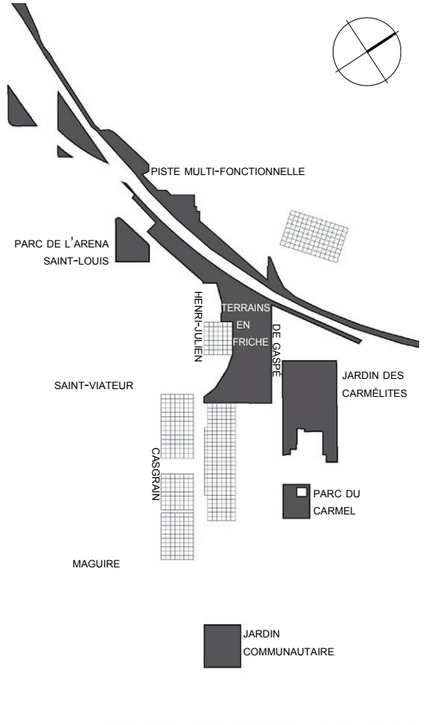
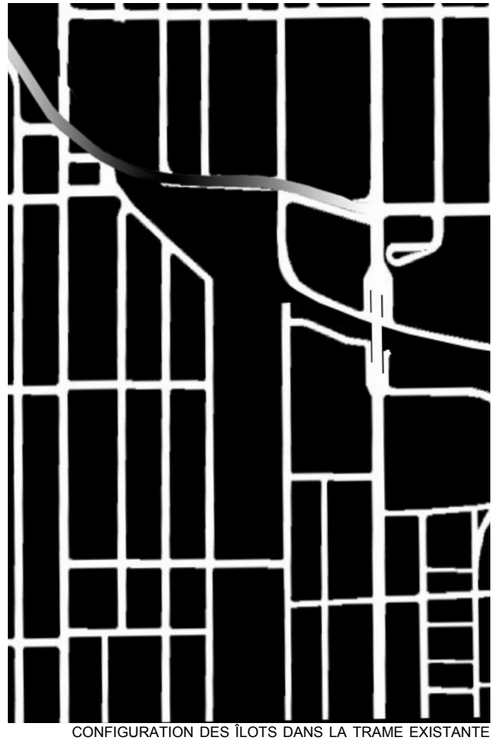


FIGURE FOND

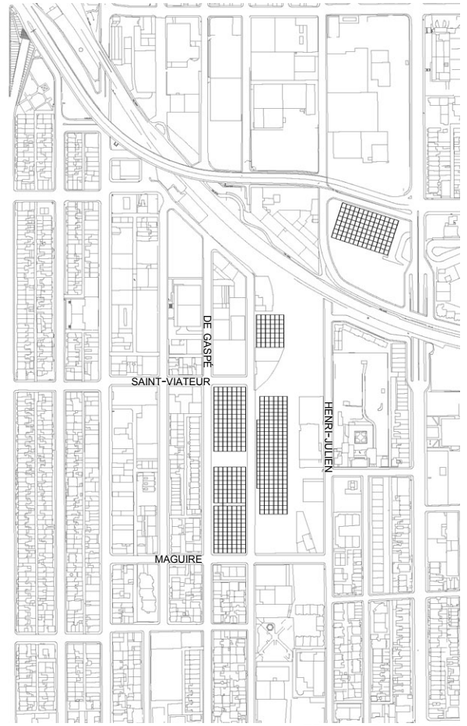
PLAN DES ESPACES OUVERTS



ESPACES VERTS ET TERRAINS EN FRICHE



CONFIGURATION DES ÎLOTS DANS LA TRAME EXISTANTE



TRAMES EXISTANTES

Avec la typologie résidentielle en maison contiguë qui caractérise le Plateau-Mont-Royal, les espaces du domaine public (rues et places) sont généralement bien définis, comme on voit sur la carte « figure/fond » du bâti. Dans le secteur Maguire, les rues Casgrain, Saint-Viateur et de Gaspé sont particulièrement bien cernées par la masse des bâtiments industriels qui les longent. Les parties nord et est du secteur sont moins construites, donnant une plus grande fluidité entre les espaces des rues et ceux des terrains vacants. C'est la différence de perception des espaces ouverts du tissu résidentiel du quartier dans le sud-ouest et du tissu plus industriel au nord-est du secteur qui est représenté dans le plan des espaces ouverts. En partie ces espaces sont végétaux, mais seulement le parc au nord de l'aréna Saint-Louis, les jardins communautaires à l'angle des rues Maguire et Henri-Julien, le parc linéaire doté d'une sentier multifonctionnel longeant le côté nord de l'emprise du chemin de fer et le jardin de la garderie à l'angle des rues Henri-Julien et du Carmel sont dans le domaine public. (Ce dernier est, cependant, clôturé pour l'usage exclusif des enfants de la garderie.) Le jardin du couvent des Carmelites pourrait, selon de projet de redéveloppement, être accessible au public. Le domaine public proprement dit est illustré par le plan figure/fond où les terrains du domaine privé sont montrés en noir sur le fond blanc des espaces du domaine public.

Les caractéristiques formelles et quantitatives des espaces du domaine public qui entourent le site de l'étude, soit les rues Bernard, Saint-Viateur, de Gaspé, Maguire et Henri-Julien, sont présentées en détail sur la page suivante. Certaines caractéristiques de l'aménagement des rues sont à souligner :

- En général, les chaussées et les trottoirs sont en assez bon état, montrant toutefois des signes d'usure.
- La rue de Gaspé fonctionne plus comme une ruelle que comme une rue. L'achalandage des camions y est très élevé et il n'y a pas trottoir du côté est dans certaines parties de la rue, notamment devant les édifices aux 5445 et 5455, rue de Gaspé. L'asphalte de la chaussée est décalé à deux ou trois endroits dans le tronçon sud de la rue, révélant quelques mètres carrés de la finition originale de la chaussée, des pavés de granit.
- La rue Maguire sert aussi comme rue de transit des camions et des voitures entre le boulevard Saint-Laurent et la rue Henri-Julien. Le tronçon de la rue qui défini la limite sud du secteur est moins bien encadré par des constructions que les tronçons à l'ouest. Seulement un établissement dans le secteur Maguire a son addresse sur la rue Maguire, le distributeur de poulets La Préference.
- Il n'y a pas de trottoir du côté nord de la rue Bernard.
- Il y a des poteaux de service électrique dans toutes les rues qui longent le site.
- L'éclairage des rues est fourni par des lampadaires en cols de cygne attachés aux poteaux électriques. La source de lumière est sodium haute pression.
- Il n'y a pas plantation d'arbres d'alignement.

Afin de prêter une plus grande valeur aux développements sur le site, toutes les surfaces des rues qui entourent le secteur pourraient être refaites. Tout le réseau électrique et téléphonique aérien devrait être enfoui. L'éclairage et la plantation d'arbres devraient être étudiés en fonction de la nature des projets de développement. Par exemple, si la rue de Gaspé conserve sa nature industrielle, il n'y a pas lieu d'y faire un aménagement agrémenté de plantations et d'un éclairage de quartier résidentiel. Nous croyons que l'alignement de construction zéro devrait être maintenu sur toutes les rues, incluant Maguire et Henri-Julien. La plantation d'arbres d'alignement, s'il y en a une, doit, alors, être faite en bordure de trottoirs.

Le quartier du secteur Maguire possède peu de parcs, ce qui met en valeur les terrains en friche. Les besoins d'espaces de détente non programmés et librement accessibles au public vont être encore plus grands avec un développement residentiel intense du secteur. Le programme de développement du secteur doit inclure de tels espaces. S'il est possible de concevoir une véritable place publique sur le site, elle doit être formée suivant les logiques urbaines montréalaises suivantes:

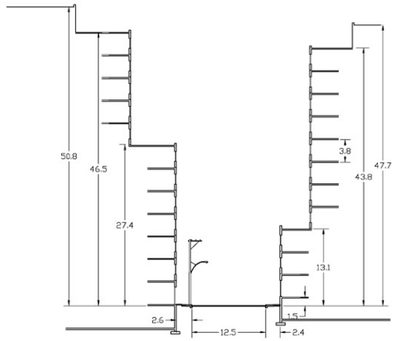
- La place publique est un îlot vide dans la trame urbaine;
- L'espace est clairement dans le domaine public puisqu'il est entouré de voies publiques;
- La place, par sa localisation dans la trame urbaine, doit être significative et elle doit conférer une *plus value* pour les édifices qui l'entourent;
- Son accès est libre pour tout citoyen et visiteur.

Cependant, nous pouvons imaginer que le projet puisse comporter d'autres typologies d'espaces publics:

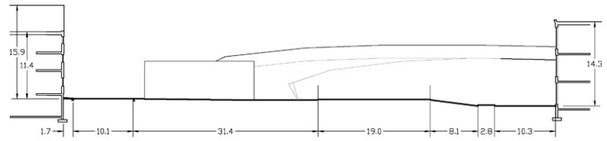
- Des galleries, des «atriums» couverts;
- Des toitures-terraces;
- Des cour.

L'accès à d'autres espaces ouverts devrait être facilité. Il s'agit notamment de l'accès au parc linéaire du côté nord du chemin de fer et au jardin du couvent des Carmélites, si ce dernier est redéveloppé.

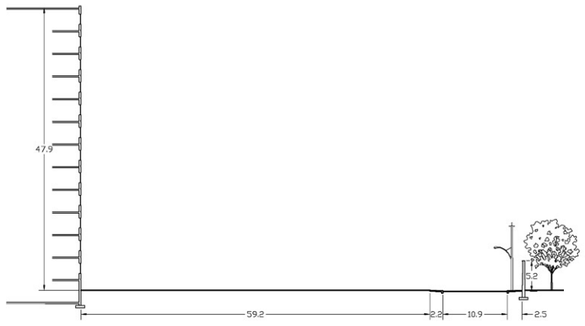
Coin des rues Maguire et Henri-Julien



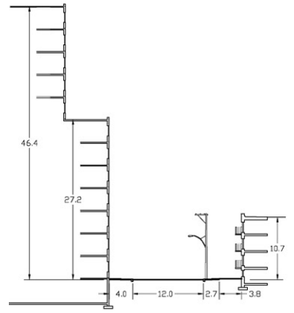
DE GASPÉ 1:1000



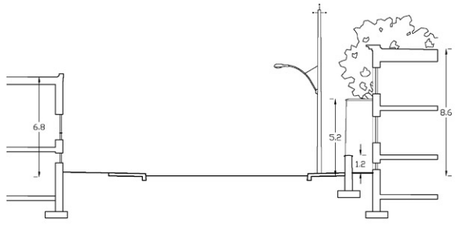
BERNARD 1:1000



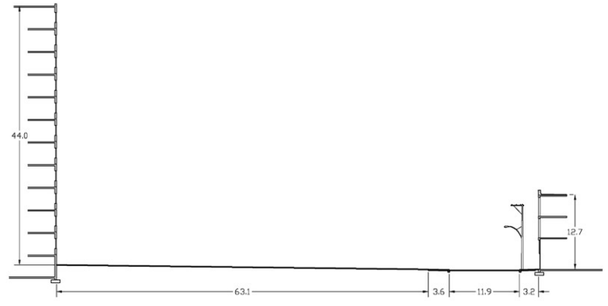
HENRI-JULIEN 1:1000



MAGUIRE 1:1000



HENRI-JULIEN 1:500



MAGUIRE 1:1000

5755, rue de Gaspé

Construction de maçonnerie
Fini en brique et tôle
Valeur architecturale et/ou patrimoniale: faible

5480, rue Henri-Julien

Construction de maçonnerie
Fini en brique et tôle
Valeur architecturale et/ou patrimoniale: faible

5350 - 5400, rue Henri-Julien

Construction de maçonnerie
Fini en brique et stuc
Valeur architecturale et/ou patrimoniale: faible

Terrain vacant en friche

Terrain vacant en friche

5605, rue de Gaspé

Structure de colonnes, poutres et dalles de plancher en béton
Fini en briques et stuc
Valeur architecturale: intéressante

5525-55, rue de Gaspé

Construction de maçonnerie
Fini en brique
Valeur architecturale et/ou patrimoniale: faible

5445 et 5455, rue de Gaspé

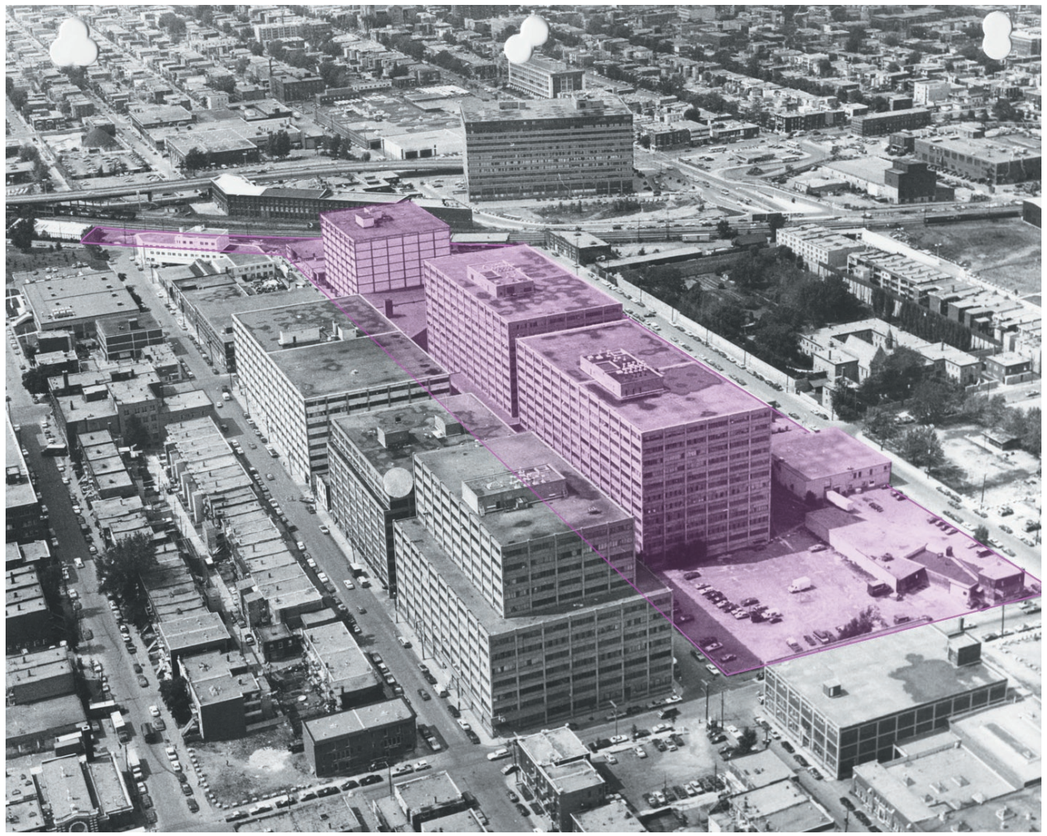
Structure de colonnes, poutres et dalles de plancher en béton
Fini en éléments préfabriqués en béton
Valeur architecturale: intéressante

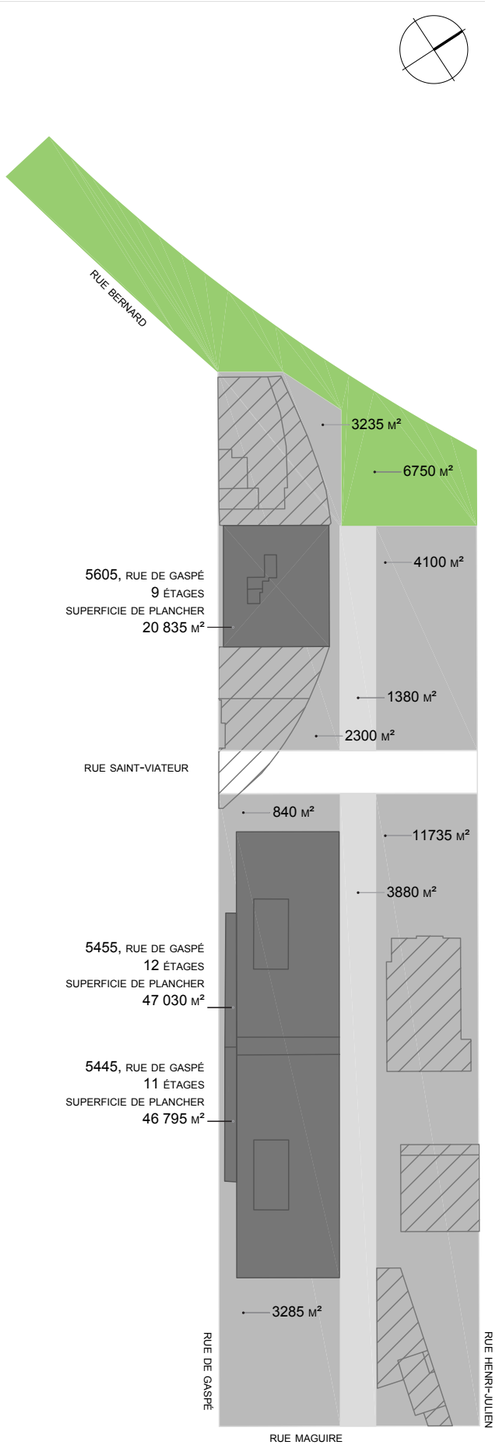
245, rue Maguire

Construction de maçonnerie
Fini en brique, tôle et stuc
Valeur architecturale et/ou patrimoniale: faible

Stationnement de 120 places

Voir les fiches descriptives de chacun de ces bâiments en annexe





Terrain à développer, 26870 m²

Terrain à considérer pour une cour de voirie, 6 750m²

Extension de la rue Saint-Viateur
Aire: 2 010 m²

Emprise de la rue Alma, devenue corridor ferroviaire, 5260 m²

Bâtiments à démolir ou à considérer pour remplacement

Bâtiments à conserver

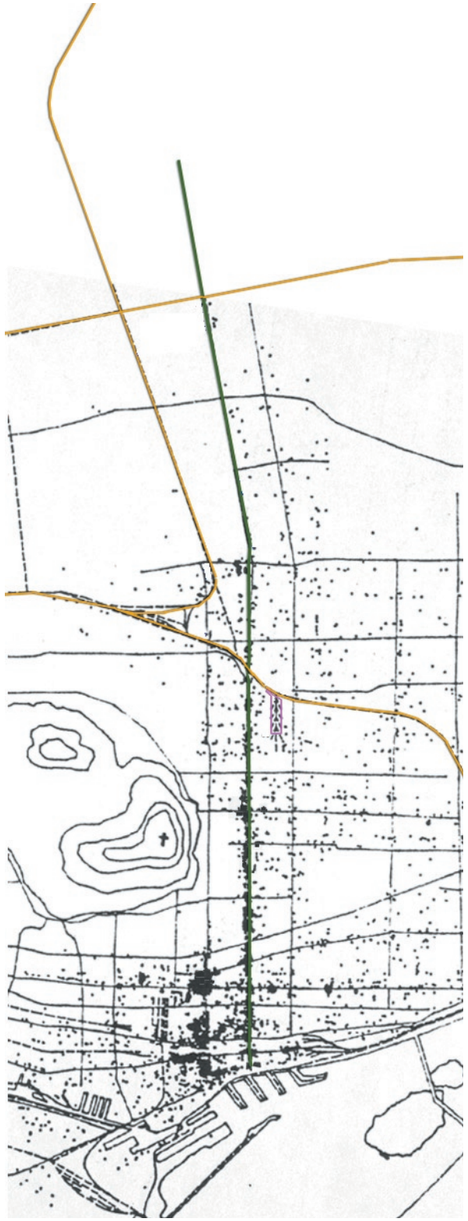
TERRAIN TOTAL: 52 125 m²
Aire des bâtiments : 19 785 m²
Aire des bâtiments à conserver : (2) 11 140 m²
Aire des bâtiments à démolir : (5) 8 648 m²

Une description générale de chacun des emplacements du domaine privé dans le site d'étude est présentée à la page précédente. Les fiches en annexe donnent des informations plus en détail sur les bâtiments. Le diagramme sur cette page propose une ordonnance dans la valeur des immeubles : les trois édifices à grande hauteur ont une valeur architecturale qui milite en faveur de leur conservation, peu importe les mutations qui peuvent modifier les activités industrielles qui les occupent actuellement. Le jugement sur la valeur de ces édifices est basé sur les observations suivantes:

- Leur bon état physique apparent;
- La bonne accomodation apparente de leur fonctions;
- L'honnêteté et la simplicité de l'expression architecturale de cette dernière génération de la typologie nord-américaine que Reyner Banham a appelée le «daylight factory».
- Leur taille. De 9 à 12 étages, avec 11 hectares de surfaces de plancher, les trois édifices sur le site forment, avec leurs «frères» du côté ouest de la rue de Gaspé et du côté nord du chemin de fer, un ensemble urbain qui marque fortement le quartier Mile-End.

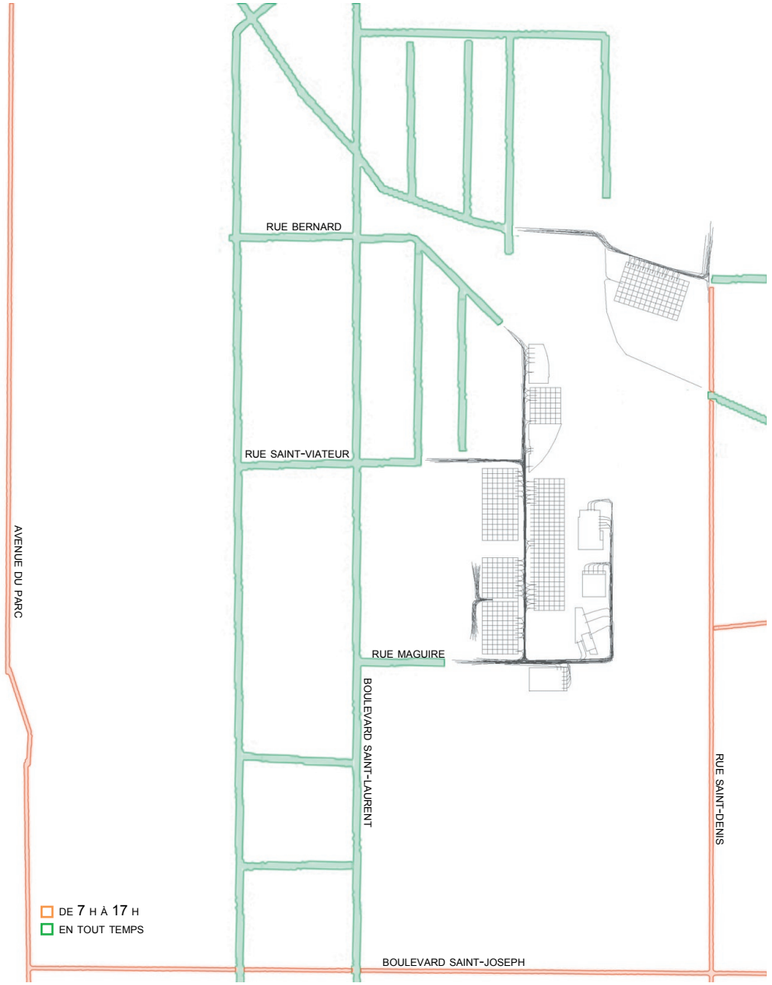
Les autres bâtiments ont une valeur formelle et fonctionnelle moins grande. Leur démolition peut être considérés. Les terrains disponibles pour développement pourraient atteindre près de 39000 mètres carrés, incluant les 6750 mètres carrés qui pourraient être utilisés pour une cour de voirie et les 5260 mètres carrés dans l'ancienne emprise de la rue Alma, devenue corridor ferroviaire. Il faudrait verser 2010 mètres carrés dans le domaine public pour réaliser l'extension de la rue Saint-Viateur.

Il existe, dans les trois édifices à grande hauteur, le 5445, le 5455 et le 5605, rue de Gaspé, près de 11,5 hectares de plancher (superficie brute). Ces édifices, comme ceux du côté ouest de la rue de Gaspé et celui au nord du chemin de fer, sont construits en béton armé sur une trame structurale de 24' sur 24'. Ces structures offrent une multitude de possibilités d'usages et de configuration des espaces. On peut même envisager des grandes coupures dans la structure pour insérer des grands volumes, pour créer des puits de lumière ou des cours intérieures, par exemple.



LOCALISATION DES INDUSTRIES 1946
SOURCE: MINISTÈRE DES AFFAIRES CULTURELLES ET VILLE DE MONTRÉAL 1991

BÂTIMENTS DE TYPE MANUFACTURE SUR SAINT-LAURENT 2005



RÉSEAU DE CAMIONNAGE

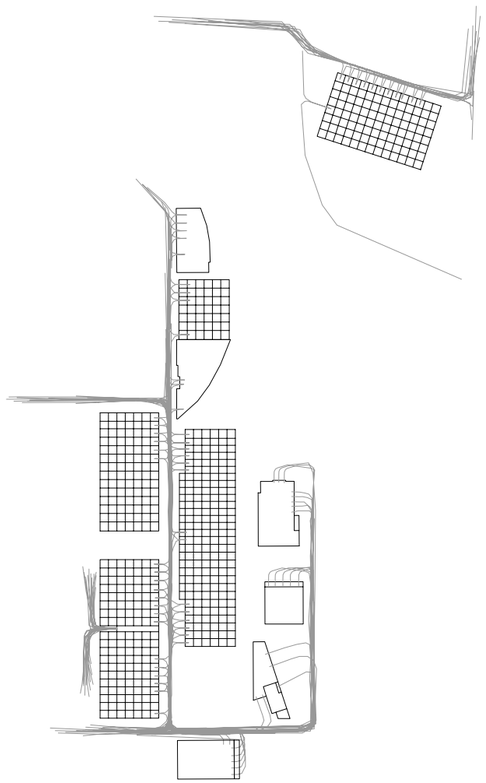
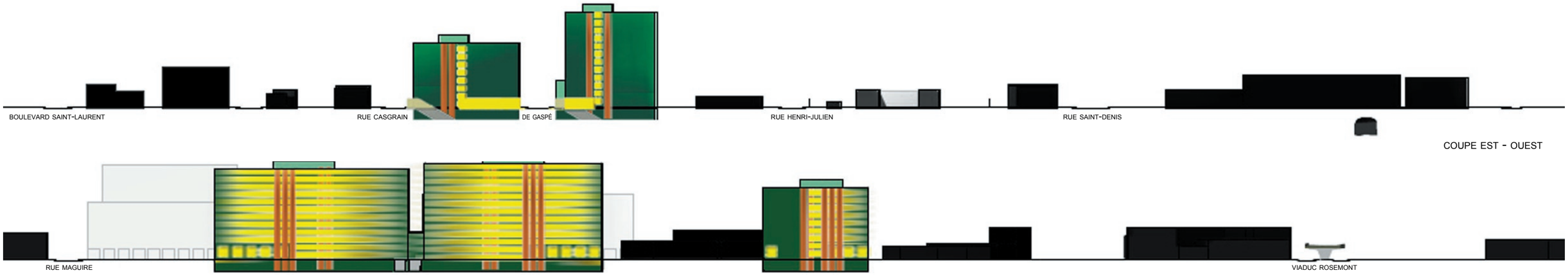


SCHÉMA DES FLUX DE CAMIONNAGE À PARTIR DES QUAIS DE CHARGEMENT

Le caractère du secteur Maguire est autant structuré par les usages et le flux des activités que par la forme. Les occupations industrielles du site s'inscrivent dans une logique historique d'implantation près des chemins de fer et près de l'axe du boulevard Saint-Laurent. Le camionnage est aujourd'hui le moyen privilégié de transporter des marchandises et c'est lui qui donne un caractère particulier au secteur. Tous les édifices sur le site de l'étude génèrent une grande circulation de camions. Les bâtiments sur la partie est du site en génèrent moins que ceux sur de Gaspé. Comme il est plus facile d'envisager à court ou moyen terme la disparation des 3 bâtiments sur Henri-Julien que des autres à l'ouest, on peut imaginer que le camionage serait un contrainte moins considerable à court ou à moyen terme sur le redéveloppement de la partie est du site.



COUPE EST - OUEST

COUPE NORD - SUD

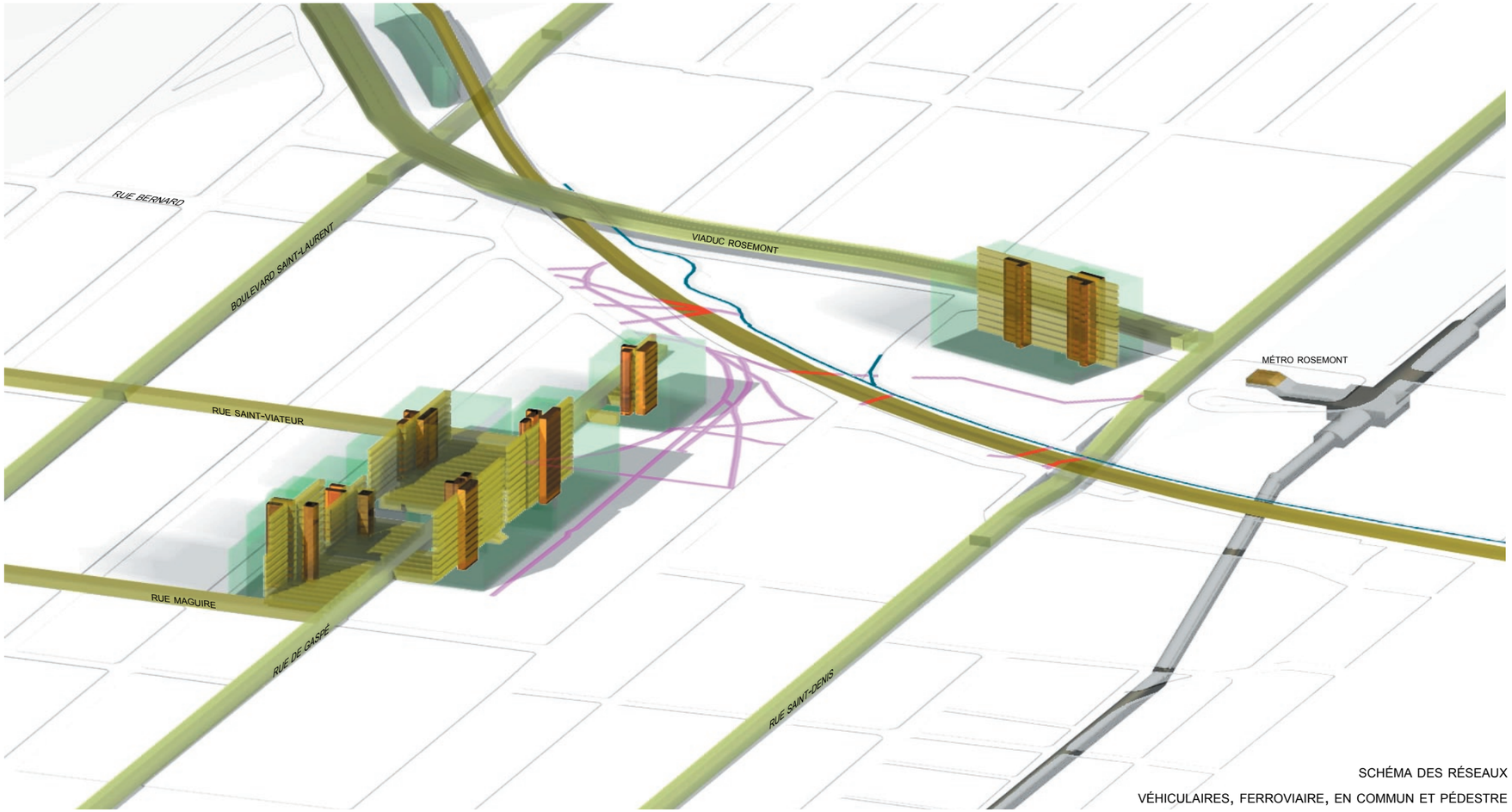
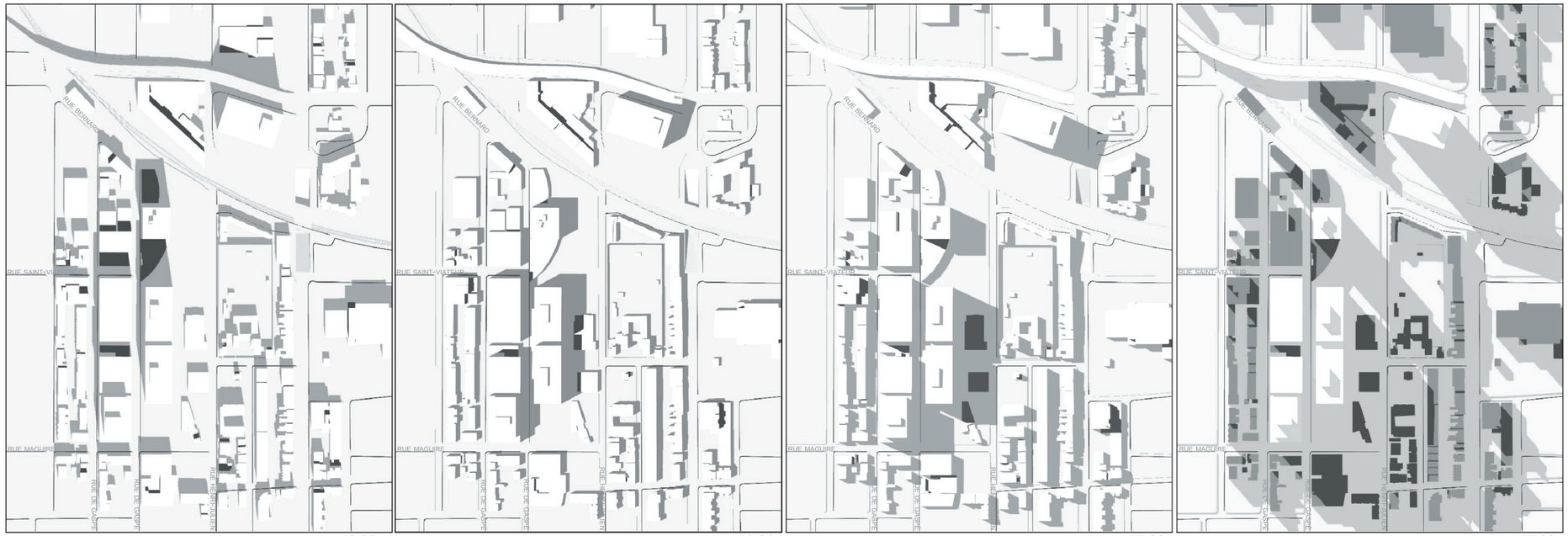
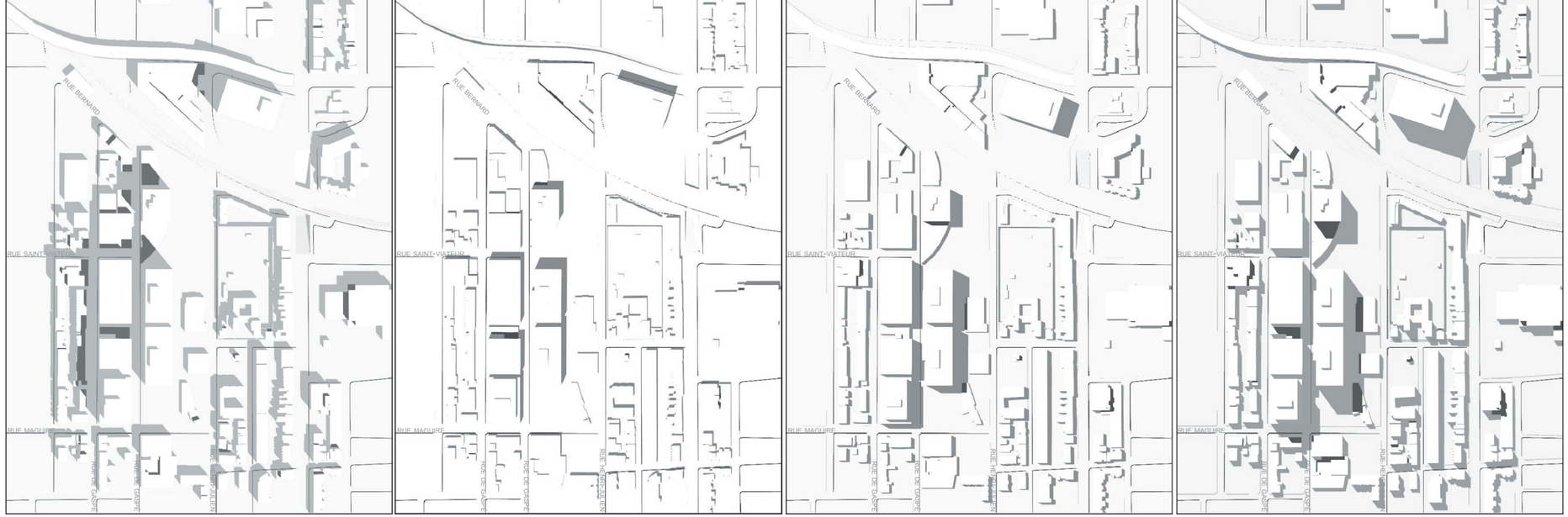


SCHÉMA DES RÉSEAUX
VÉHICULAIRES, FERROVIAIRE, EN COMMUN ET PÉDESTRE

Les flux du mouvement des biens et des personnes sont en grande partie générés par les édifices de grande hauteur. Nous avons représenté les principaux corridors de transport des marchandises par camion : les quais de chargement dans les grands édifices, les rues locales qui entourent le site et les voies de camionnage à l'échelle de la ville – Saint-Laurent, Saint-Urbain, Rosemont. Le corridor du chemin de fer est également représenté. La rue de Gaspé est particulièrement achalandée par le flux des camions. Beaucoup d'ouvriers et d'ouvrières qui travaillent actuellement dans les industries et les commerces sur le site utilisent le Métro comme moyen de transport. La station de Métro la plus proche du site est la station Rosemont. Il n'y a aucun lien direct entre le site et la station. Les gens utilisent une combinaison de rues locales, de sentiers à travers les terrains vacants et des sentiers improvisés (et quelque peu clandestins) à travers le chemin de fer, pour accéder au Métro.



Équinoxe — 9:00 — 12:00 — 15:00 — 17:00



Solstice d'été — 9:00 — 12:00 — 15:00 — 9:00

ÉTUDE D'ENSOLEILLEMENT

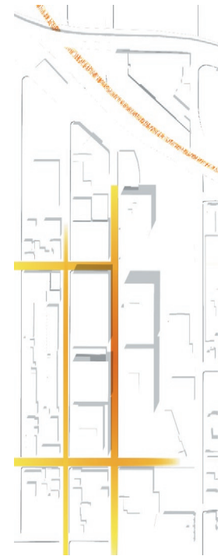
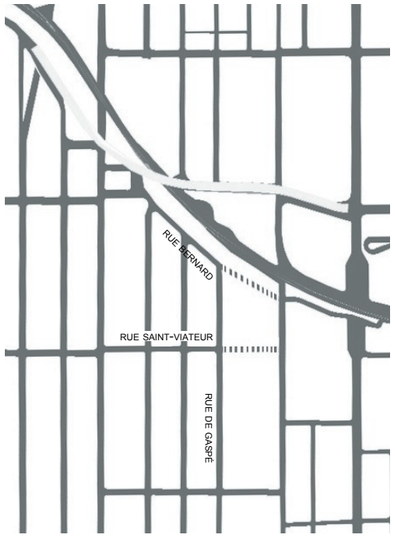


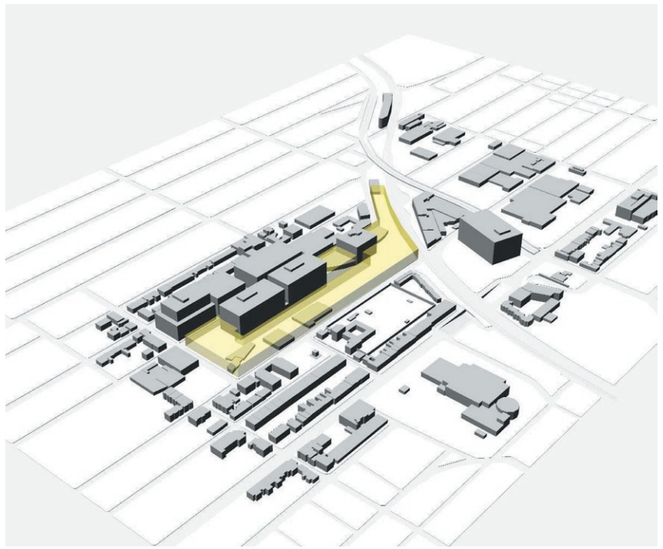
SCHÉMA DES NIVEAUX DE BRUIT

SCHÉMA DES PERTURBATIONS ÉOLIENNES

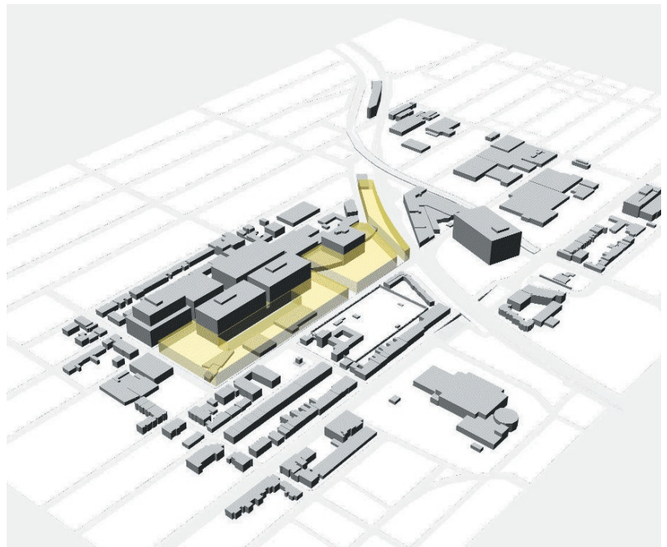
Ce sont les édifices à grande hauteur qui produisent le plus significatifs sur le plan environnemental. La partie est du site de l'étude est dans l'ombre de ces derniers pour une grande partie de la journée, sauf en été. Les bruits sont produits surtout par la forte concentration du camionnage sur le site. Le train est aussi une source de bruit, quoique moins fréquente. Les grands édifices génèrent aussi des effets éoliens, surtout sur les rues Maguire, Casgrain et de Gaspé. Des observations non scientifiques nous portent à croire que les effets les plus grands se produisent à l'intersection des rues Maguire et de Gaspé avec un vent fort d'ouest ou sud-ouest. Nous n'avons pas observé des nuisances (bruits, odeurs, gaz, etc.) produites par les activités à l'intérieur des bâtiments.



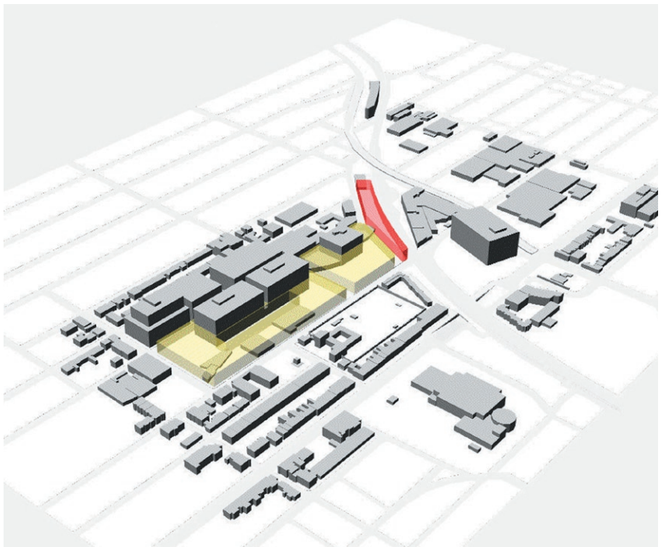
PROLONGEMENT DES RUES BERNARD ET SAINT-VIATEUR



GABARIT MAXIMUM SELON LE ZONAGE ACTUEL



GABARIT MAXIMUM AVEC EMPRISE DES RUES PROLONGÉES



LOCALISATION POTENTIELLE DE LA COUR MUNICIPALE

Le zonage actuel du site Maguire permet les usages suivants :

- « I.4A » Industrie. Aucune nuisance environnementale (bruits, odeurs, gaz, etc.). Toutes les opérations doivent se faire à l'intérieur des bâtiments seulement.
- « C.7A » Commerce de gros et entreposage. Toutes les opérations doivent se faire à l'intérieur des bâtiments seulement.
- « C.1(2)C » Commerce et services d'appoint. Superficie moins que 200 m² par établissement (sauf les bureaux et les ateliers). Exemples : magasin, restaurant, atelier d'artiste, bureau, etc.

Le taux d'implantation permis est de 100%. L'indice de superficie de plancher (ISP) est de 4,5.

La hauteur permise est de 7 étages et de 20 mètres.

L'enveloppe maximale permise par le zonage actuel est représentée par le volume jaune dans la perspective. Les trois bâtiments à grande hauteur ne sont pas conformes au règlement de zonage.

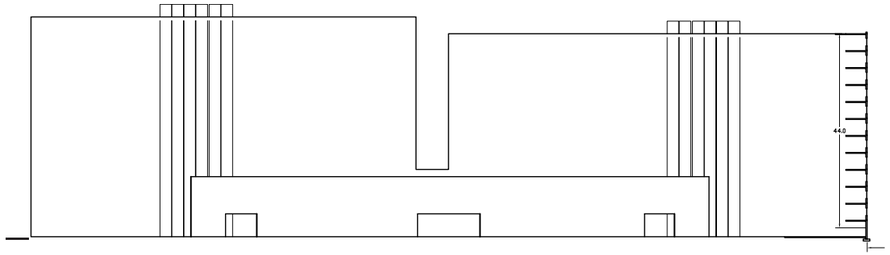
Le potentiel du site réside dans les caractéristiques que nous avons relevées :

- La proximité du site au centre-ville de Montréal.
- La proximité du site au réseau du Métro. Il y a le potentiel d'améliorer le lien entre le site et la station de Métro Rosemont.
- La proximité du site aux rues de transport et de camionnage à l'échelle de la ville.
- La proximité du site à la ligne de chemin de fer. Le chemin de fer a donné naissance au site et à la forme de son bâti. Un peu ironiquement, tout lien direct par une antenne qui rentre sur le site est aujourd'hui inexistant. Pourtant, advenant un changement dans l'économie du transport en faveur du chemin de fer, ou un changement dans les techniques de transbordement des marchandises, le potentiel de réintégration du site à la ligne ferroviaire est très intéressant. Nous notons que le gouvernement du Québec a recemment annoncé son intention de promouvoir un usage accru du train pour le transport des marchandises et les gens. Il existe également un potentiel d'intégrer au développement du site une gare intermodale Métro-train, advenant une éventuelle installation d'un service passager sur cette ligne.
- Le site est déjà relativement bien lié par le réseau de rues au tissu urbain du quartier avoisinant. Il y a le potentiel de le mieux intégrer au réseau par l'extension de la rue Saint-Viateur et, possiblement, par la rue Bernard. La connexion à la rue Saint-Viateur est particulièrement intéressante, compte tenu du rôle de cette dernière dans la vie culturelle et urbaine du quartier.
- Le potentiel des grands édifices en structure de béton est de s'adapter à des usages multiples. Les forces de globalisation des marchés créent énormément de flux dans tous les domaines : la manufacture, l'usinage, la vente en gros et en détail, le design de mode, le design industriel, les télécommunications, le traitement des informations, les médias, etcetera. Les grandes structures sur le site ont un potentiel énorme d'offrir des espaces qui peuvent facilement et rapidement s'adapter aux nouveaux usages industriels, commerciaux, créatifs, professionnels et autres. Ces structures peuvent aussi accommoder de l'habitation. La plus grande contrainte à leur recyclage en habitation est l'étendue des planchers. Ces édifices sont de 43 mètres de profondeur sur le côté le plus court. Or, la profondeur des logements dont l'éclairage du jour vient d'un côté seulement est généralement de 10 à 12 mètres. La partie «habitable» des planchers se limite donc aux deux premières travées à partir des façades des édifices. (Voir les croquis à la page suivante.) Il reste donc deux choix: trouver des fonctions qui n'ont pas besoin de lumière naturelle pour occuper des parties intérieures des surfaces des planchers, ou bien «excaver» des puits de lumière ou des cours dans les structures. (Voir la page suivante.)
- Le site a un potentiel pour accueillir de l'habitation. Les projets récents avoisinants en témoignent. Nous savons que des promoteurs immobiliers résidentiels font pression pour développer le site Maguire.

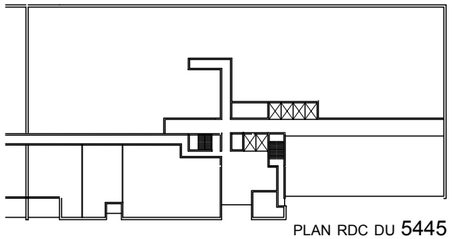
Il y a un potentiel d'intensifier encore plus les usages du site. Ceci est une conséquence de toutes les caractéristiques et potentiels cités plus haut.

Il y a aussi des contraintes associées au secteur:

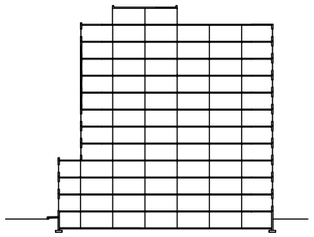
- Les dimensions des trois grands édifices industriels: des aires de plancher trop immenses pour un recyclage facile en habitaion; des ombres portées sur les parties est du site.
- L'usage intense de la rue de Gaspé comme rue de quais de débarquement et de camionnage, créant une rue peu propice à l'habitation.
- L'usage de la partie du site qui longe le chemin de fer comme cour de voirie peut limiter les possibilités de liens futurs au chemin de fer, les possibilités de desenclaver le secteur par une extension de la rue Bernard jusqu'à la rue Henri-Julien et les possibilités de créer les liens au réseau vert du côté nord du chemin de fer.



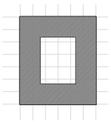
COUPE LONGITUDINALE: CIRCULATIONS VERTICALES ET OUVETURES DU VOLUME (5455 ET 5445)



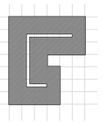
PLAN RDC DU 5445



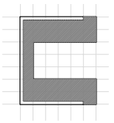
COUPE TRANSVERSALE DU 5445



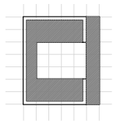
A



B



C



D

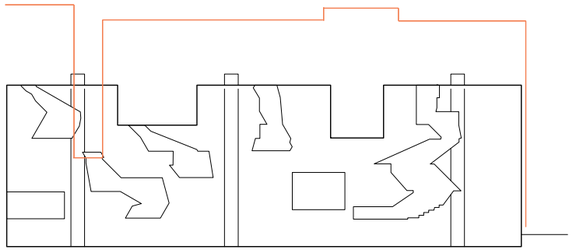
POTENTIEL D'INSERTION DE L'HABITATION DANS LES TROIS GRANDS ÉDIFICES INDUSTRIELS (Les 5605, 5545 et 5445, rue de Gaspé)

A - Partie «habitable» des planchers. Afin de permettre la bonne pénétration de lumière et d'assurer une bonne ventilation naturelle, les aires habitables des logements devraient se trouver à une distance de 10 à 12 mètres de la façade fenestrée.

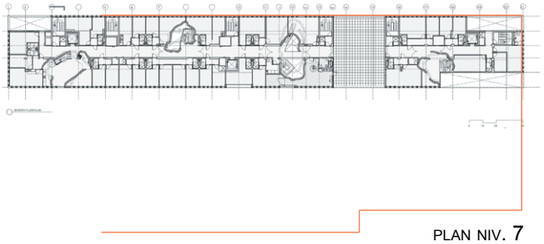
B - Logements sur corridor central. Cours ouvertes coupées dans la structure des édifices.

C - Logements sur coursives. Cours ouvertes coupées dans la structure des édifices.

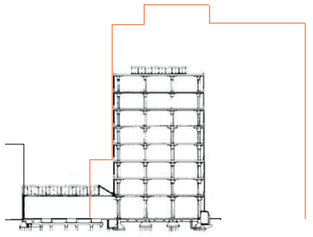
D - Logements sur coursives. Puits de lumière coupés dans la structure des édifices.



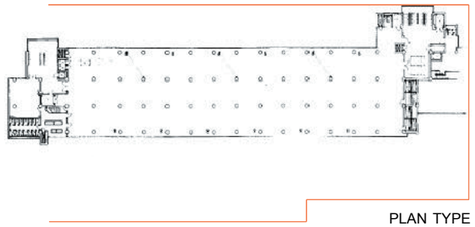
ANALYSE DE LA COUPE: CIRCULATIONS VERTICALES, OUVERTURES DU VOLUME.



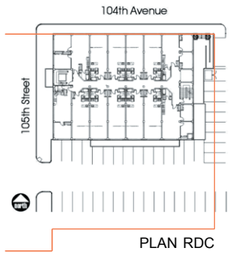
PLAN NIV. 7



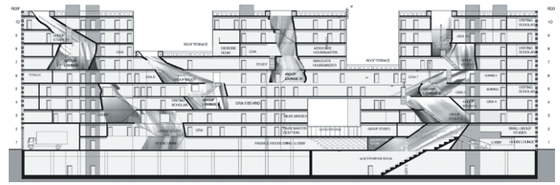
COUPE TRANSVERSALE DU 5445



PLAN TYPE



PLAN RDC

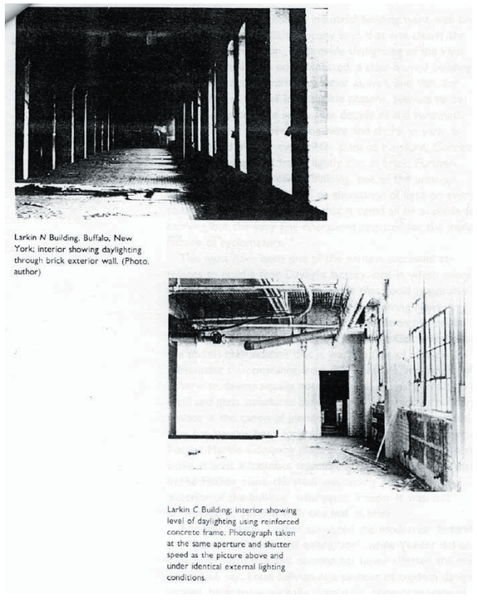


COUPE

STEVEN HOLL - SIMMONS HALL - MIT
RÉSIDENCES ÉTUDIANTES (350 LITS)
AVEC ESPACES COMMUNS, SALLES D'ÉTUDE ET SALLE DE PERFORMANCE.

VAN NELLE - ROTTERDAM
RÉAMÉNAGEMENT DE L'USINE CONSTRUITE ENTRE 1925 ET 1931
EN ESPACE DE BUREAUX POUR NOUVEAUX MÉDIAS ET DE HAUTE TECHNOLOGIE.

GENE DUB, FIVE OAKS - FIFTH STREET LOFTS - EDMONTON
LOFTS DE 54 À 103 M² DANS UNE ANCIENNE MANUFACTURE DE TEXTILE DE TROIS ÉTAGES DES ANNÉES '60.
SOURCE: SCHL



Larkin *N* Building, Buffalo, New York: interior showing daylighting through brick exterior wall. (Photo. author)

Larkin *C* Building, interior showing level of daylighting using reinforced concrete frame. Photograph taken at the same aperture and shutter speed as the picture above and under identical external lighting conditions.

LARKIN, DAYLIGHT FACTORY

SUPER STUDIO, LE MONUMENT CONTINU

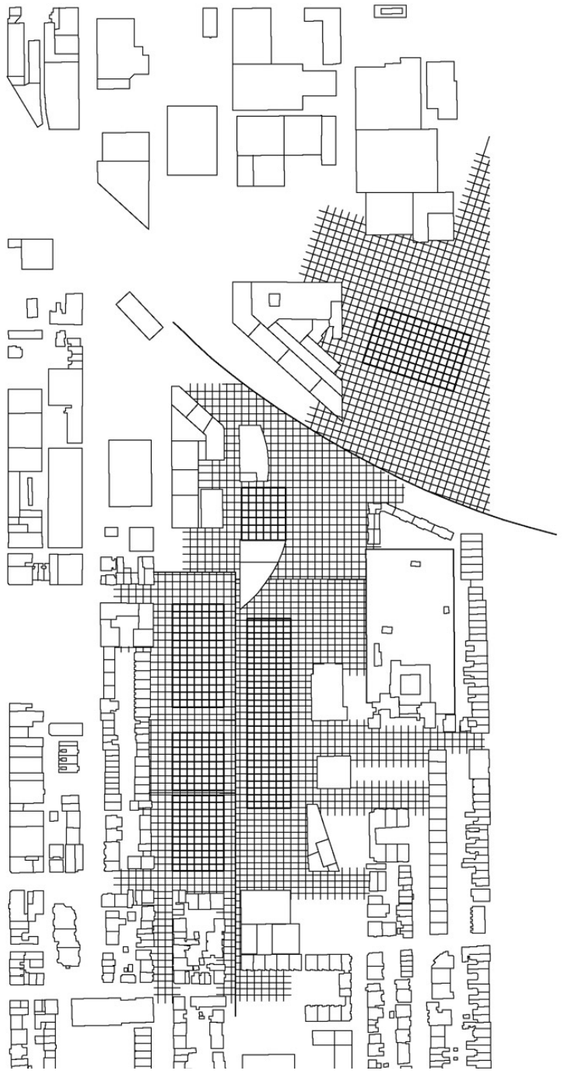
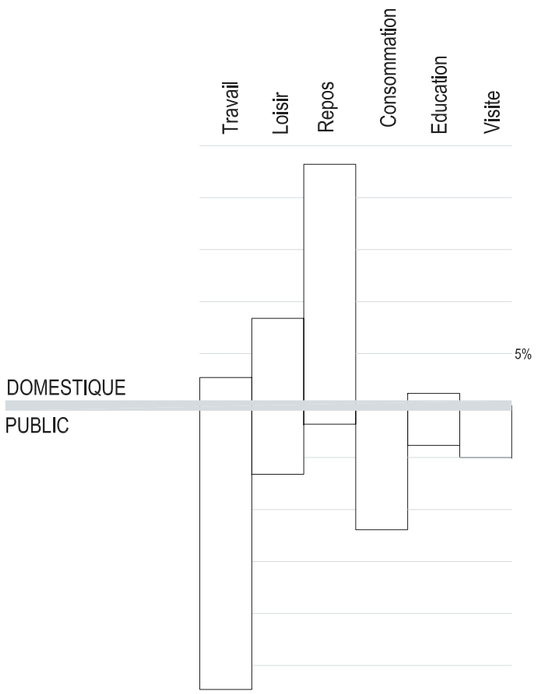
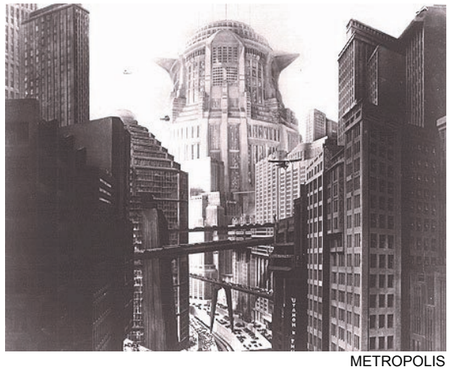


SCHÉMA D'EXPENSION DE LA TRAME DES BÂTIMENTS DE TYPE DAYLIGHT FACTORY

Les trois grands édifices aux 5445, 5455 et 5605, rue de Gaspé sont des exemples de ce qui est, peut-être, la dernière génération de « daylight factory. » Les innovations dans la construction de cette typologie de bâtiment visaient toujours de maximiser l'apport de lumière dans les espaces de travail intérieur, tout en réduisant la taille des éléments de la structure et en maximisant la portée des baies structurales. Les édifices sur le site Maguire ont tous des baies structurales de 24' par 24' (7,3 m x 7,3 m). En théorie, comme montré les architectes du Super Studio dans les années 1960, cette trame structurale pourrait être répétée sans fin sur la surface de la terre. Cette une trame, capable à recevoir toute fonction.



PROGRAMME DE RÉPARTITION DES ESPACES EN FONCTION DES ACTIVITÉS TYPIQUES D'UNE JOURNÉE



METROPOLIS

MULTIFONCTIONNALITÉ

PASSERELLES CONNECTANT DIFFÉRENTS BÂTIMENTS À MONTRÉAL

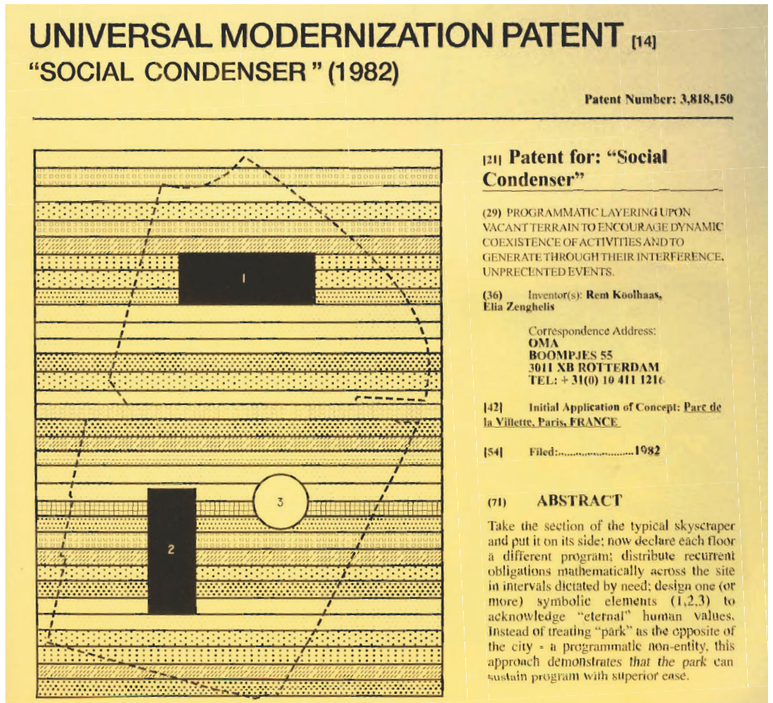
SCHÉMA DU MONTRÉAL SOUSTERRAIN

PORTAGE, HULL

LE COMPLEXE ROUGE - FORD
10 ACRES DE TOITURES VÉGÉTALES

Le secteur Maguire fonctionne déjà comme un condensateur social sur au moins une dimension : les activités de production et de distribution. Il y a lieu d'introduire les autres dimensions de la vie humaine comme l'habitation et les activités de loisir et de culture. Le projet pour le site pourrait être composé autour d'un programme calqué sur le rythme des activités quotidiennes et hebdomadaires. Autrement dit, tout est inclut dans le programme; le projet est à la fois autonome et interdépendant avec le quartier et la ville. Le projet peut inclure les caractéristiques, les idées et éléments suivants :

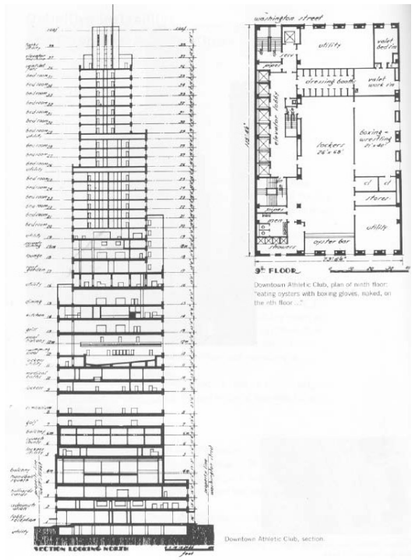
- La multifonctionnalité : industrie, commerce, habitation, culture, loisirs, espaces publics, etc.
- La connectivité : renforcer les connexions à la trame des rues, laisser ouvert la possibilité des connexions futures à la ligne ferroviaire, créer un lien (passages aériens ou tunnel) au Métro, intégrer physiquement les autres édifices industriels du secteur au projet (tunnels, passages aériens, etc.)
- La perméabilité : maximiser les possibilités pour les travailleurs, les résidents et le public de passer dans les différentes parties du projet.
- La mutabilité : maximiser les possibilités de réaffectation des structures existantes et nouvelles; permettre des modifications des structures existantes où nécessaire afin de maximiser les mutations futures.
- La densité : permettre une plus grande densité que ce qui est permise par le zonage actuel
- L'écologie urbaine/écologie naturelle : Le projet doit être un atout pour l'écologie urbaine de Montréal et il doit être conçu, construit et opéré pour réduire son impact sur l'environnement : matériaux « verts », peu enérgivore, etc.



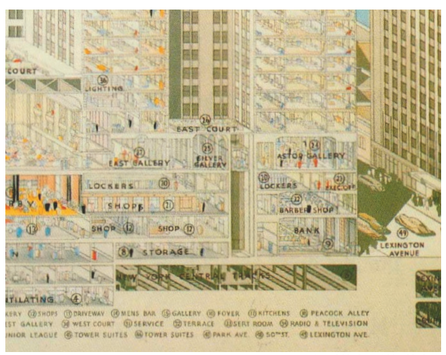
OMA - REM KOOLHAAS - &&&, CONTENT,
LE CONDENSATEUR SOCIAL,
PROJET POUR LE PARC DE LA VILLETTE

Nous croyons qu'il y a lieu d'envisager une approche et un projet basé sur la notion de «condensateur social». Originalement avancé par les constructivistes russes, l'idée de concentrer les humains et les activités de la vie humaine dans l'espace et maximiser les interactions et les interférences fut reprise par des architectes comme Rem Koolhaas. Koolhaas parle de la « culture de la congestion » dans son traité sur Manhattan (Delirious New York, 1978), où la densité de la condition métropolitaine est une condition désirable. Aussi important que la densité, la multiplicité de possibilités de parcours et la simultanéité des activités et événements sont aussi primordiales dans le condensateur social. Il doit être perméable et il doit permettre un maximum de mutations.

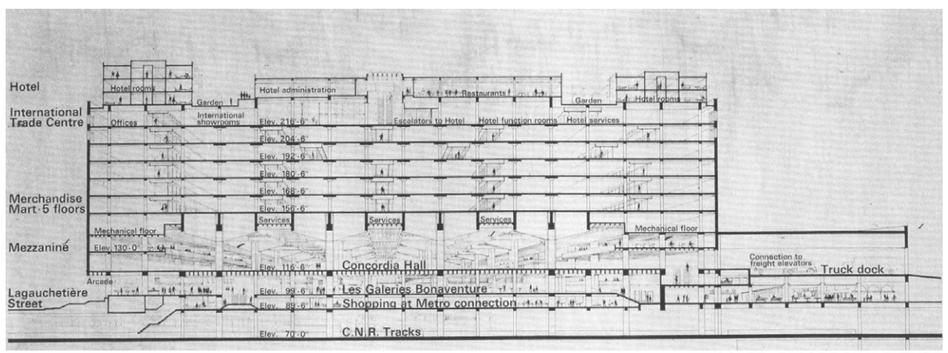
Les éléments constituant le condensateur social existent déjà dans les faits du Plateau-Mont-Royal: la multifonctionnalité s'y trouve - habitation, commerce, culture, industrie; la densité de population; la mixité sociale - les gens de tous les ages, de toutes les cultures, de toutes les strates sociales.



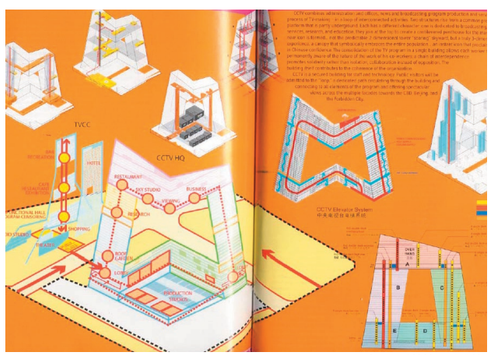
REM KOOLHAAS, DOWNTOWN ATHLETIC CLUB, ANALYSE, PAR L'AUTEUR DE DELIRIOUS NEW-YORK, DU FONCTIONNEMENT D'UN GRATTE-CIEL DÉVOLU AU SOIN DU CORPS.



WALDORF ASTORIA



COUPE, PLACE BONAVENTURE,
EXEMPLE MONTRÉALAIS D'UN BÂTIMENT OÙ LA DIVERSITÉ DES ACTIVITÉS AMÈNE UNE DENSIFICATION DE LA VIE MÉTROPOLITAINE



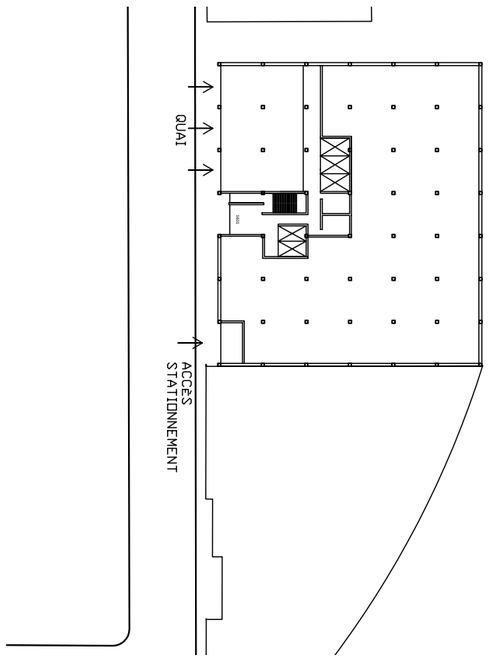
REM KOOLHAAS,
DÉVELOPPEMENT D'UN PROJET PAR SA REPRÉSENTATION SOUS FORME DE DIAGRAMMES DES ACTIVITÉS PROGRAMMATIQUES DANS L'ESPACE

5605, rue de Gaspé

Edifice industriel, plusieurs locataires, la plupart dans le domaine du textile
Construit en 1957
9 étages + un étage de stationnement
2315 mètres carrés par étage
Usines, entreposage, bureaux
Entrée, 3 quais de chargement de camion façade ouest, entrée de garage
Structure de colonnes, poutres et dalles de plancher en béton
Fini en briques et stuc
Valeur architecturale et/ou patrimoniale: intéressante; grand potentiel de service continu tel quel ou de recyclage pour d'autres usages

Liste des locataires:

Abbey Cravates	Groupe Beaumont
Belgo Lux Inc	G.T.R. Inc
Centre industriel de Gaspé	Hannah Fashion's
Cobalt	Majnemer EC&M
Columbia Leather	Maternité du Date Inc
Cordovan Inc	Mercantile Rainwear
Crown Textiles	Riviera Furs Inc.
Design Lutex Inc	Space F B
Excelled 2000	Vermillon

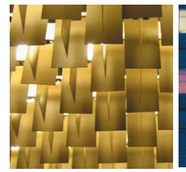


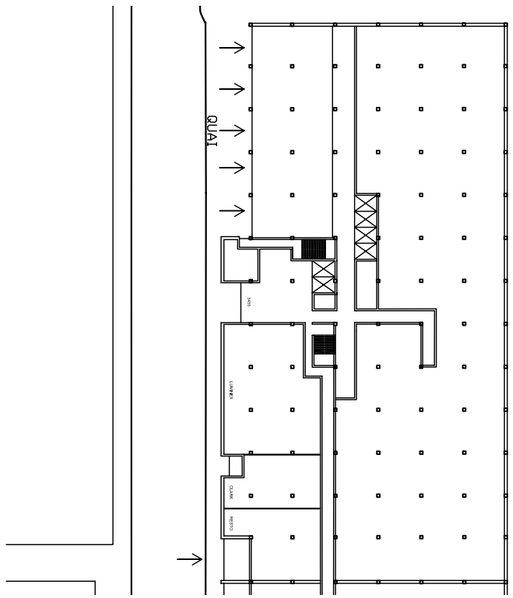
5455, rue de Gaspé

Edifice industriel, plusieurs locataires, la plupart dans le domaine du textile
Construit en 1973
12 étages + un étage de stationnement
4159 mètres carrés par étage
Usines, entreposage, bureaux
Entrée, 5 quais de chargement de camion façade ouest, entrée de garage
Structure de colonnes, poutres et dalles de plancher en béton
Fini en éléments préfabriqués en béton
Valeur architecturale et/ou patrimoniale: intéressante; grand potentiel de service continu tel quel ou de recyclage pour d'autres usages

Liste des locataires:

Aces Grade-O-Mark
Alzintex
Atlantic Sport Wear
Atlas Clothing Western Wear
Bates Fashions
Beez
B O Sports
Chaussure Zelo
Creation Aces
CCE
Creation L&G Inc
Century Garment Factory Inc
Chemises Vernucci Inc
Crono Design
Creation Jet Set
Diagonale
Dorado Clothing
Dentelle Florentia Lace
Ektec Systems YBR
Flik
G Moscato Inc Cutting Service
Gary Majdell Sport Inc
Grace Knitting
International Textile Machines
Kwartz International Inc
Les Tricots Ilanco
Les Modes Nevaro
Les Productions Rapides Blanc
L'Usine de l'Habit pour l'Homme
Marvel Tricot Ltée
Michael Adam
Mode Bacada Inc
Mode Jacob Pocket Specialist
Montre Art Inc
Pepita la Bambola Children's
Wear
Peripheria
Rencontres Internationales du Documentaire de Montréal
RC Salle de Coupage
Shirtex USW Inc
Shetland Clothes
Sistemalux
Stuff Factory
Sucre de Bébé
Tutti Chicca
Tricot Alpesh Inc
United Silk
Un Deux Trois



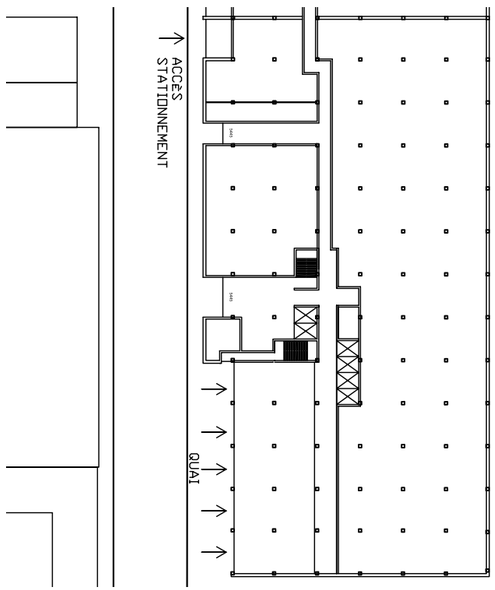


5445, rue de Gaspé

“Place de Gaspé” Edifice industriel, plusieurs locataires, la plupart dans le domaine du textile
Construit en 1973
11 étages + un étage de stationnement
4158 mètres carrés par étage
Usines, entreposage, bureaux
Entrée, 5 quais de chargement de camion façade ouest, entrée de garage
Structure de colonnes, poutres et dalles de plancher en béton
Fini en éléments préfabriqués en béton
Valeur architecturale et/ou patrimoniale: intéressante; grand potentiel de service continu tel quel ou de recyclage pour d’autres usages

Liste des locataires:

Allied Knitting
Artex Trimming
Atelier Circulaire
Blast Fashion
Coupage Matrix
CMA Entreprises
Créations Lili Shen
D. Zinman Texitile ltd.
Dominica Textile
Doogi
Filmar Corporation
Golden Brand Clothing
H. Berkovic ltée.
Importation Mode ME
L&G 56992 Ontario ltd.
Lingerie Bright
Lingerie Rijo inc.
Louben inc.
Lili Shen inc.
Lili Shen Créations
Manteau Laine inc.
ME Fashion Imports
Meddeb CP
Marketing National
Mode Cameleon
Northern JPG
Pearl Coat
Savron Clothes ltd.
Terry Sportswear
T&T Vêtement
Tricots Capraro
Vêtement Savron ltée.
Webtex inc.
Zinnan Textile ltd.



5755, rue de Gaspé

Inoccupé
Construit en 1955
Entrepôt, quais de chargement de camion façade ouest
Mur est suit l'ancienne antenne du chemin de fer
Un étage
Construction de maçonnerie
Fini en brique et tôle
Valeur architecturale et/ou patrimoniale: faible

5525-55, rue de Gaspé

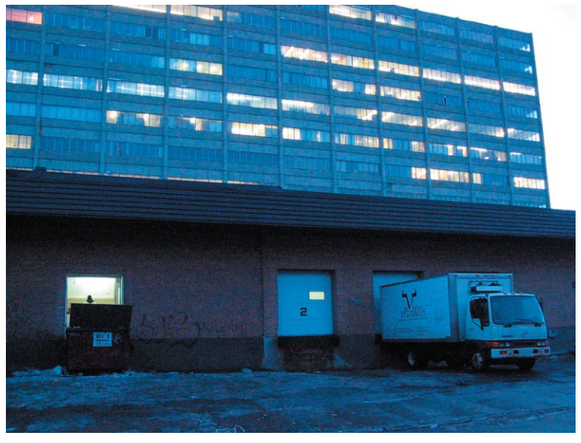
Édifice industriel
Construit en 1961
Entrepôt, quais de chargement de camion façade ouest
Mur est suit l'ancienne antenne du chemin de fer
3 étages
Construction de maçonnerie
Fini en brique
Valeur architecturale et/ou patrimoniale: faible

5350 - 5400, rue Henri-Julien

Presto, compagnie de distribution en gros des produits alimentaires
Construction entre 1950 et 1971
Bureaux, entrepôt, 1 quai de chargement de camion façade sud, aire de débaquement couvert côté nord
Un étage
Construction de maçonnerie
Fini en brique et stuc
Valeur architecturale et/ou patrimoniale: faible

5480, rue Henri-Julien

Viandes Saint-Laurent, compagnie de distribution en gros des viandes
Construction entre 1950 et 1971
Bureaux, entrepôt, 3 quais de chargement de camion façade est, 3 quais de chargement de camion façade nord, ancien quai de chargement de train façade ouest
Un étage
Construction de maçonnerie
Fini en brique et tôle
Valeur architecturale et/ou patrimoniale: faible



245, rue Maguire

La Préférence, compagnie de transformation de volailles
Construction entre 1957
Forme qui suit l’ancien emplacement d’antennes du chemin de fer
Bureaux, entrepôt, quais de chargement de camion
Un étage, bloc de bureau de deux étages
Construction de maçonnerie
Fini en brique, tôle et stuc
Valeur architecturale et/ou patrimoniale: faible