



Étude pour le développement de l'îlot **Bernard-Maguire-deGaspé-Henri-Julien**

Arrondissement Plateau-Mont-Royal, le 14 Novembre 2003
PRELIMINAIRE

Schème

architecture aménagement 7071, rue Saint-Urbain, 2^e étage,
Montréal (Québec) H2S 3H4 ☎ (514) 278-4364 ☐ (514) 278-
4981 www.scheme.qc.ca info@scheme.qc.ca

Groupe conseil ACA

architecture 4267, boulevard Saint-Laurent, bureau 300,
Montréal (Québec) H2W 1Z4 ☎ (514) 847-1393 ☐ (514) 847-
1451 ac@groupe-aca.com

Introduction

L'arrondissement Plateau Mont-royal connaît, depuis plusieurs années, une pression immobilière singulière qui a modifié ses perspectives de développement. Nous savons que sa qualité comme milieu de vie est à l'origine de son pouvoir d'attraction mais c'est précisément cette qualité qui est mise en question par le développement rapide et mono-orienté récent. Il nous faut reconnaître que les qualités que nous apprécions de cet arrondissement sont liées à l'équilibre complexe qui est né de la cohabitation des espaces de travail, de commerce, d'industrie et d'un logement particulièrement bien adapté aux conditions de vie des travailleurs.

Nous assistons présentement à la transformation de cet équilibre à mesure qu'une population ayant reconnu ces qualités décide de s'y installer à demeure. Ce phénomène de force de marché a tendance à chasser les lieux de travail d'une population ouvrière qui elle-même laisse sa place à une clientèle plus fortunée.

Nulle part cette situation est-elle aussi évidente que dans le secteur qui est à l'étude. Sa situation de frange industrielle en bordure de la voie de chemin de fer et sa situation de frontière entre le quartier Mile-end et le quartier Saint-Louis, en fait un lieu où les îlots atypiques et les circulations viaires en rupture ont engendré des circonstances propices à l'émergence d'une architecture aux dimensions singulières et dont la logique de fonctionnement, quais de livraisons, circulations verticales, aires de travail, mécanique, hauteurs de plancher, et hauteurs hors tout ne connaît pas d'équivalents en zone urbanisée.

Par pure symétrie nous pouvons constater le développement similaire au nord de la voie ferrée dans le quartier Rosemont-Petite-Patrie où des projets d'envergure tentent de poser des questions de même ordre et qu'il nous faut considérer. Nous croyons qu'au-delà de la logique qui prévaut selon laquelle les activités industrielles lourdes, parce qu'elles engagent des nuisances croissantes (augmentation de la productivité, augmentation des gabarits véhiculaires, augmentation des critères liés aux conditions de travail) devraient être relocalisées dans des secteurs urbains limitrophes aux zones urbanisées, il nous faut récupérer la notion de travail et en déployer les diverses manifestations potentielles. Il nous faut ensuite tenter d'identifier les mécanismes urbains et architecturaux qui, extrait d'une lecture de l'habitat typique du quartier, peuvent être développés à l'échelle singulière de ce site unique de façon à rendre plus claire la relation de ce lieu au tissu existant. Reconnaître les notions de mixité sociale et de mixité d'usage et l'induire dans un contexte qui résulte de typologies d'exception voilà des caractéristiques qui appellent une approche novatrice afin de produire un milieu de vie qui s'inscrive de façon judicieuse.

Table des matières

Introduction *page 1*

ANALYSE DES CONDITIONS ACTUELLES DU SITE

1. Analyse historique *page 4*

2. Analyse du site *page 5*

3. Zonage *page 6*

4. Analyse des circulations *page 7*

5. Analyse des conditions actuelles du secteur *page 8*

A- photos aériennes du site *page 8*

B- photos du site - potentiel de développement *page 10*

C- typologie des rues *page 11*

D- les espaces verts *page 11*

6. Études de précédents *page 12*

A- analyse de l'îlot Laurier - Maguire - Gaspé - Henri-Julien *page 12*

B- précédents d'implantation *page 14*

C- précédents de typologie fonctionnelle *page 15*

7. Conditions existantes du site *page 16*

HYPOTHÈSES D'IMPLANTATION

8. Hypothèse A *page 20*

9. Hypothèse B *page 22*

10. Scénario de développement architectural *page 24*

1. Analyse historique



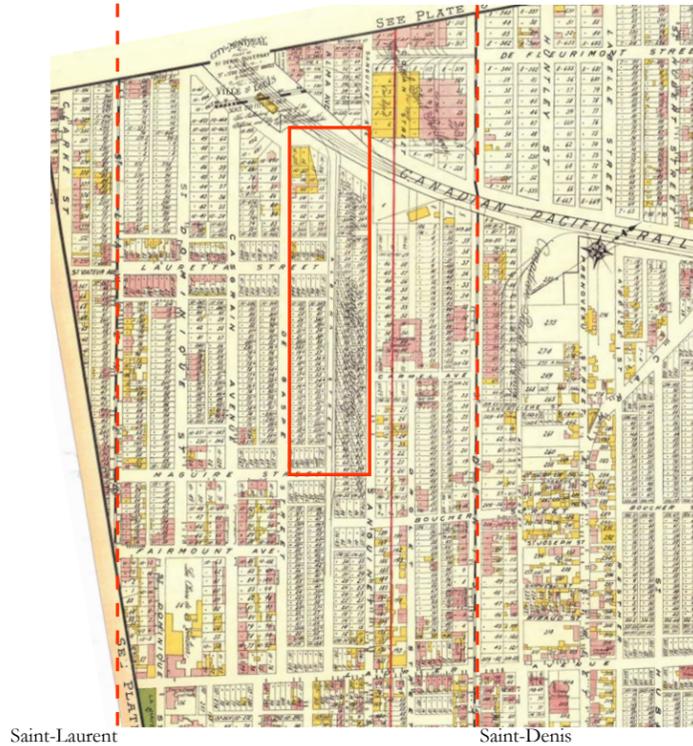
1875, City of Montréal and Suburbs
(Bibliothèque nationale du Québec)

1846, fondation du village du Coteau-Saint-Louis qui sera annexé à la ville de Montréal en 1893. L'activité des carrières de pierre est la principale raison de l'établissement du village. Les carrières fermeront peu après l'annexion du village suite à l'épuisement de la pierre de surface. Le chemin de fer passera sur la terre de Pierre Beaubien, connu comme le médecin de la prison de Montréal et grand propriétaire terrien. L'îlot évolué montréalais fait son apparition dans l'est près de la rue Papineau.



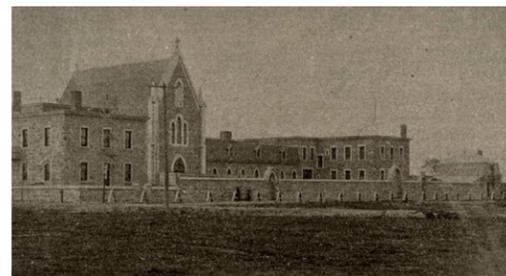
Carrière de pierre à Montréal, 1877

4 - Îlot Bernard - Maguire - de Gaspé - Henri-Julien

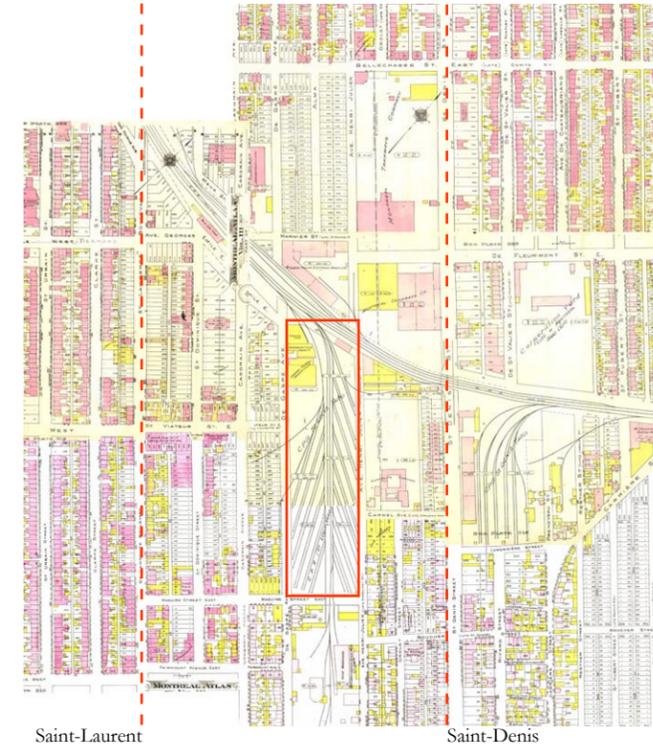


1907, Pinsonneault
(Bibliothèque nationale du Québec)

Subdivision de la terre en îlots et proposition de lotissement pour des fins résidentielles. On note la présence de la gare du Mile-End qui sera déménagée dans les années 30 pour devenir l'actuelle gare Jean-Talon. Prolongation de Saint-Denis vers le nord et présence du cloître des carmélites. Un îlot aux dimensions atypiques est formé et utilisé comme cour de triage à l'est et, à l'ouest, un îlot de type évolué est cadastré. La rue Bernard est stoppée par l'industrie.

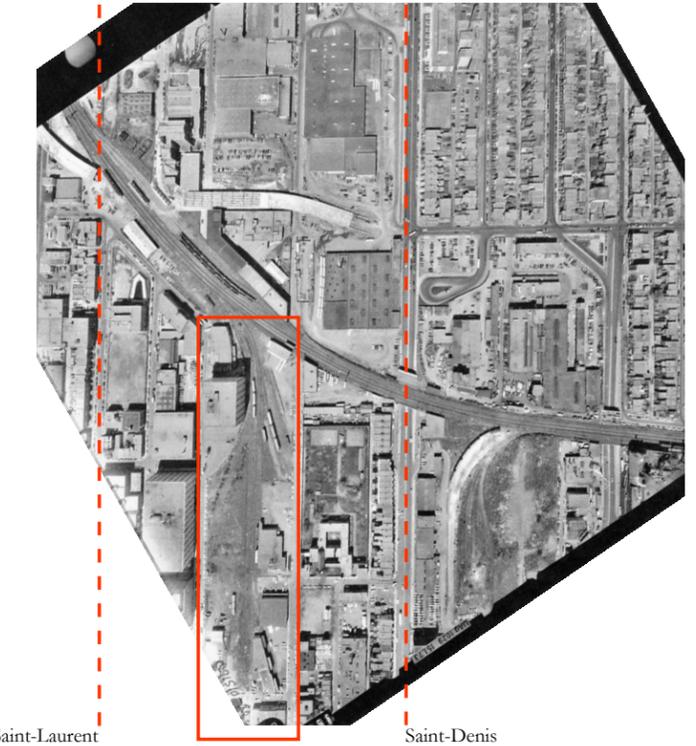


Le Couvent des Carmélites, rue Saint-Denis
Le Monde illustré, 7 octobre 1899



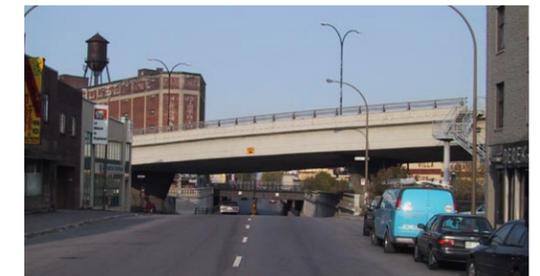
1914, Goad
(Bibliothèque nationale du Québec)

Les besoins ferroviaires connaissent une augmentation. L'îlot original du côté est est fusionné avec celui qui lui est contigu à l'ouest. Présence de la cour de triage sur le site et présence des premiers bâtiments industriels au périmètre sculptés par les voies. Le passage important de voies ferrées sur le site provoque une interruption du tissu urbain. Cette interruption se perpétue vers le sud.



1971, photographie aérienne

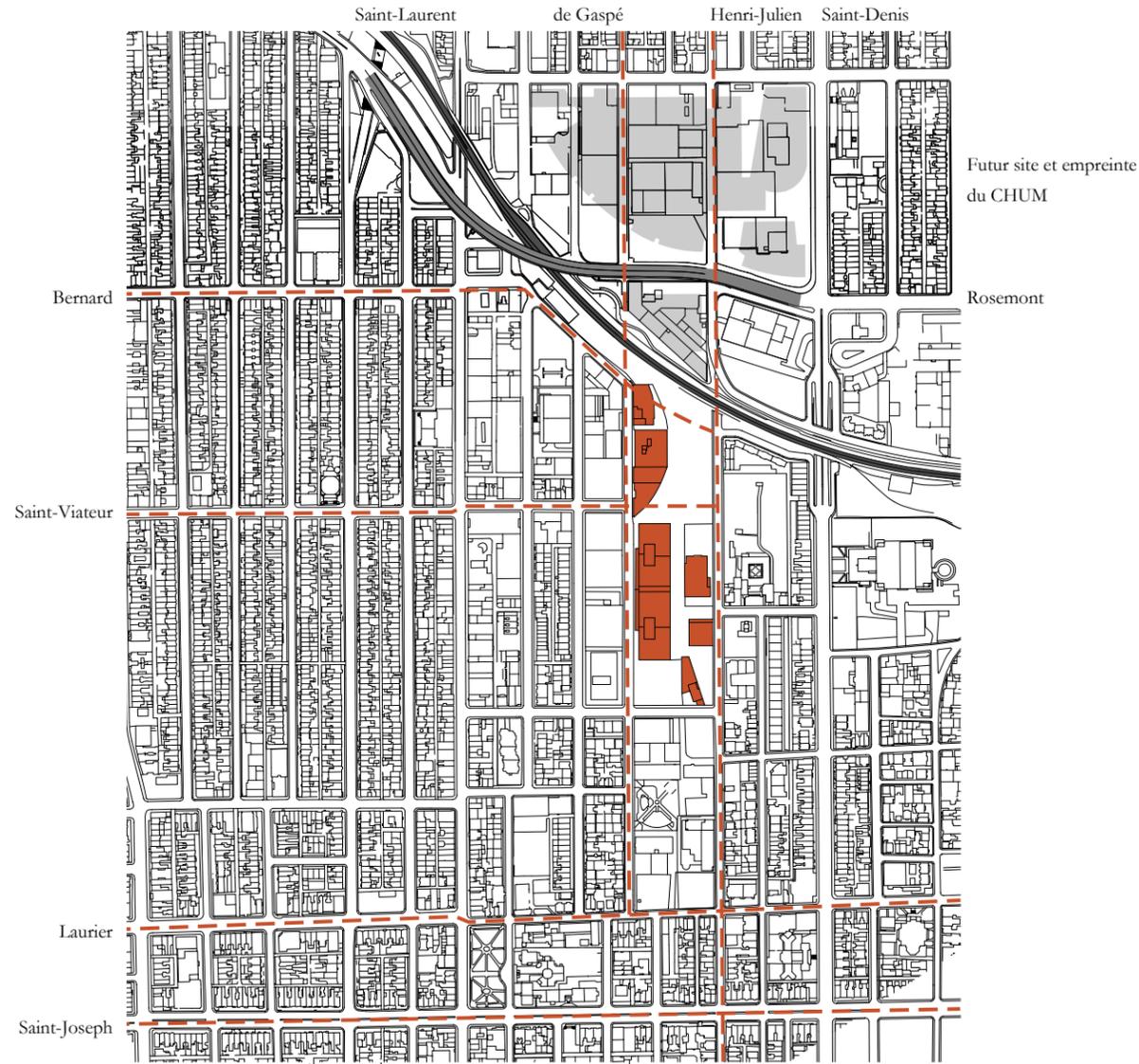
Construction du viaduc Rosemont qui enjambe la voie ferrée entre Saint-Laurent et Saint-Denis. L'abandon graduel des usages ferroviaires se fait sur une moitié du double îlot seulement et une typologie industrielle aux dimensions correspondant à 150% de celle que l'on retrouve sur l'îlot typique nait de l'occasion.



Le viaduc Rosemont dans l'axe de Saint-Laurent en 2003

Schème - Groupe conseil ACA

2. Analyse du site



2000, Plan d'utilisation du sol (Ville de Montréal)

Le site enclavé :

- 1 - arrêt et disjonction de la trame urbaine du Mile-End à l'ouest et du Plateau-Mont-Royal à l'est.
- 2 - chemin de fer qui coupe le passage malgré la continuité de Henri-Julien et de Gaspé au nord.

On remarque le lien privilégié vers le coeur du Mile-End et les services avoisinants que constituent les rues Bernard et Saint-Viateur.

On remarque la rue Henri-Julien comme principale avenue vers le sud jusqu'au coeur du Plateau.



2000, Plan d'utilisation du sol (Ville de Montréal)

Échelle industrielle résiduelle sur le site et sur plusieurs îlots au nord et au sud du chemin de fer avoisinant l'échelle résidentielle parcellaire du Mile-End et du Plateau.

En gris, le futur CHUM reprend cette échelle et annule l'intention de relier la trame au-delà du chemin de fer vers le nord.

Le site devient l'occasion de fusionner les 2 échelles, résidentielle parcellaire et industrielle, pour ressouder les interruptions de la trame et encourager la continuité de la vitalité des rues Bernard et Saint-Viateur entre les rues Saint-Laurent et Henri-Julien.



3. Zonage

Catégorie d'usage principale

Habitation

- H.1 1 logement
- H.2 2 logements
- H.3 3 logements
- H.4 4 à 8 logements
- H.5 8 à 12 logements
- H.6 12 à 36 logements
- H.7 36 logements et plus ou sans limite

Commerce

- C.1 Commerce d'appoint
- C.2 Commerce de faible intensité
- C.3 Commerce en secteur désigné
- C.4 Commerce de moyenne intensité
- C.5 Commerce de forte intensité
- C.6 Commerce lourd
- C.7 Commerce de gros et entreposage

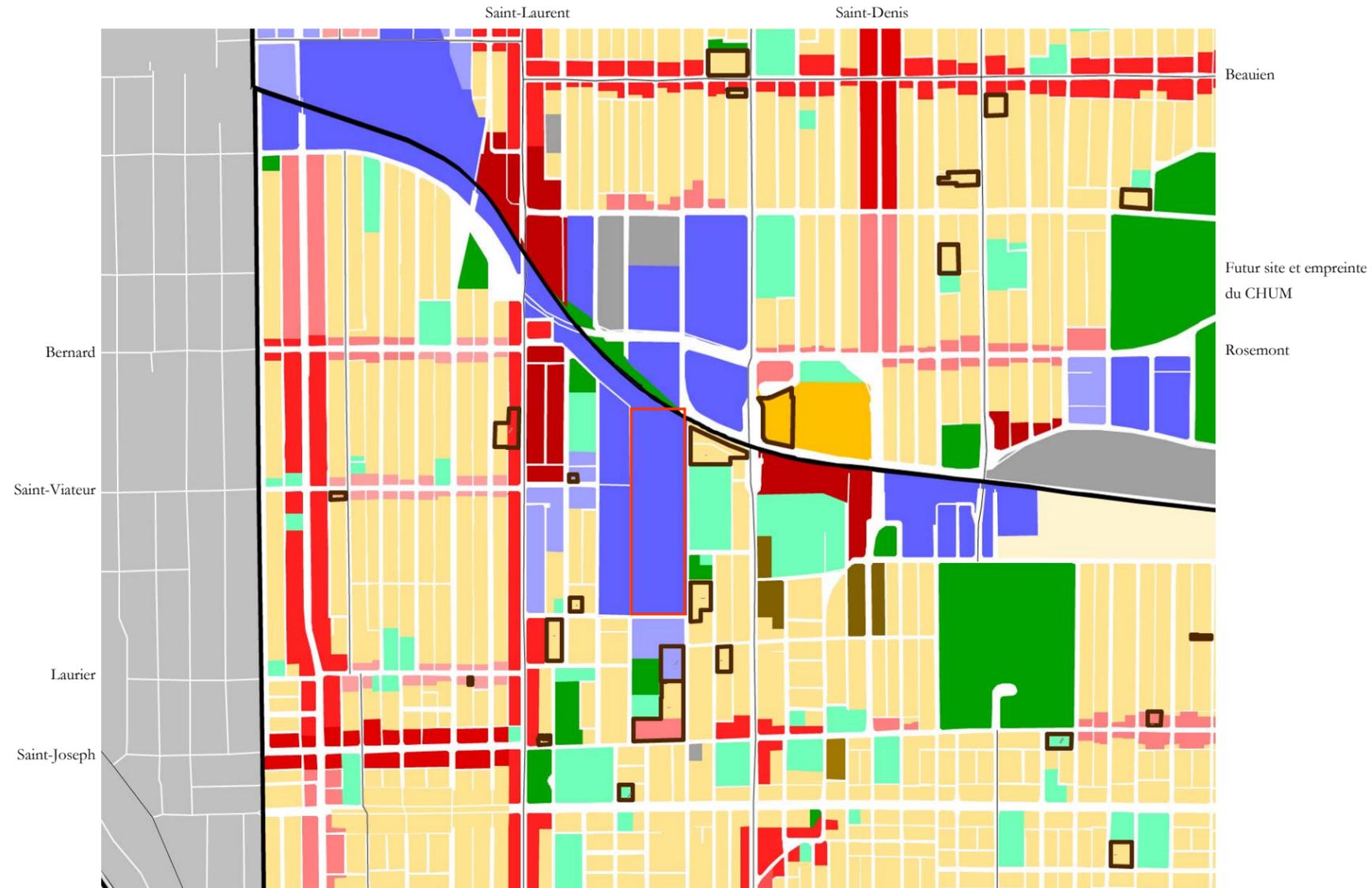
Industrie

- I.2 Industrie légère
- I.3 Industrie en secteur désigné
- I.4 Industrie moyenne
- I.5 Industrie lourde

Équipements collectifs et institutionnels

- E.1(1),(2),(3) Espaces et lieux publics
- E.1(4) et E.2 à 6 Équipements collectifs
- E.7 Transport et communication

- Programme de développement



2002, Plan des usages (Ville de Montréal)

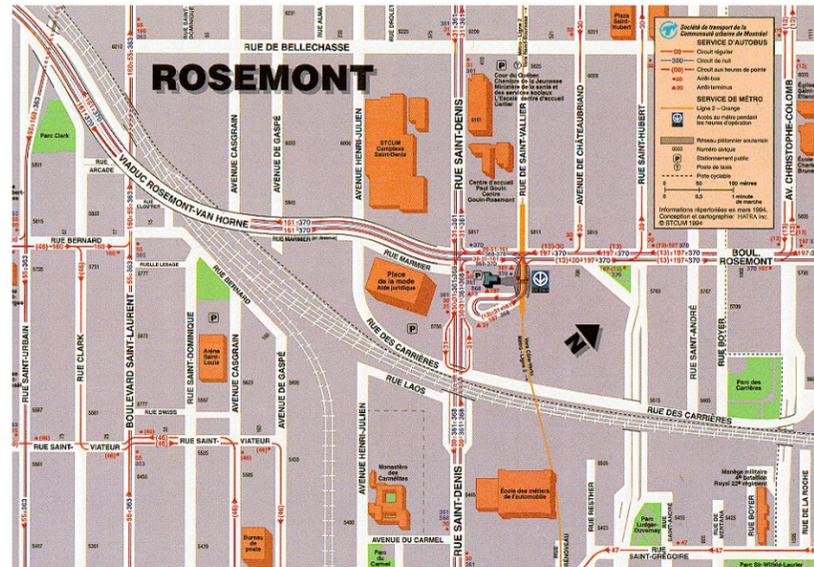
Vocation actuelle du site : industrielle.

Secteur à forte mixité dont la dominante est résidentielle à faible densité avec des têtes d'îlots commerciales et commerce d'appoint sur les artères est-ouest.

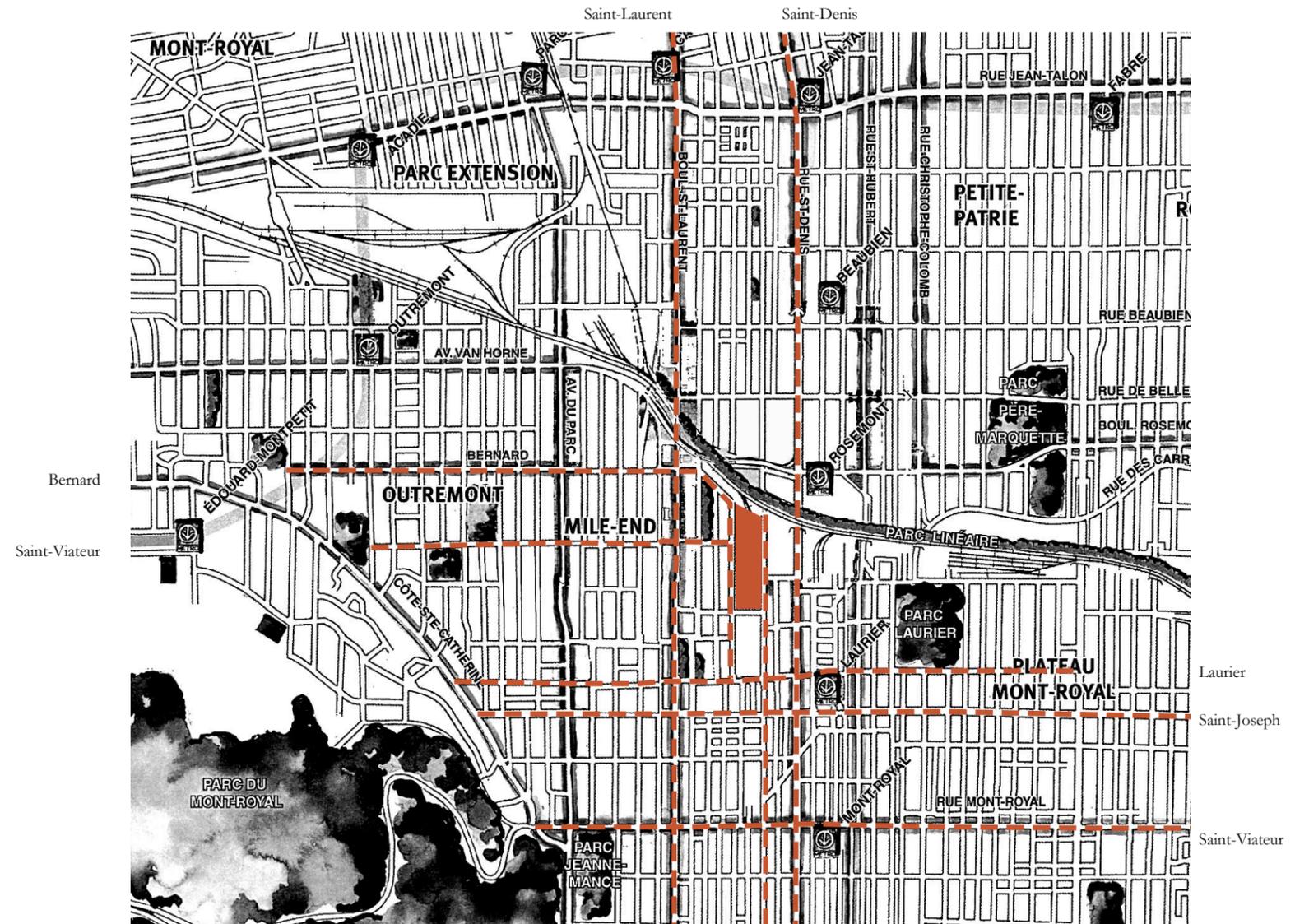
La continuité potentielle des usages commerciaux sur les avenues est-ouest vers le site encouragerait un usage mixte (Bernard, Saint-Viateur, Laurier)

Concentration dans le secteur d'usages diversifiés, à la fois dans la répartition et dans les habitudes de vie des résidents du secteur.

4. Analyse des circulations



2003, Plan du réseau (STM)



Plan du secteur

Situation d'enclave est-ouest ou les rues Bernard et Saint-Viateur, à l'ouest, et la rue du Carmel, à l'est, butent sur le site.

Situation d'enclace nord sud ou de Gaspé et Henri-Julien butent au nord à la limite du site à l'étude et de Gaspé bute au sud.

5. Analyse des conditions actuelles du secteur

A - photos aériennes du site



vue vers le nord



vue vers l'ouest



vue vers l'ouest



vue vers l'ouest



vue vers le sud



vue vers le sud

B - photos du site - potentiel de développement



2003, montage photographique du site

- | | | | |
|---|------------------------------|----|-----------------------------|
| 1 | Place de la mode | 7 | Ave. Henri-Julien |
| 2 | Incinérateur des Carrières | 8 | Ave. du Carmel |
| 3 | Site du futur CHUM | 9 | Rue Maguire |
| 4 | Ateliers municipaux | 10 | Chemin de fer |
| 5 | Cloître des Soeurs du Carmel | 11 | Viaduc Rosemont (Van-Horne) |
| 6 | Bâtiments à démolir | 12 | Piste cyclable |

C- Typologie des rues



direction sud



direction nord



direction est



direction ouest



direction ouest



direction ouest



avenue de Gaspé

direction nord



avenue Henri-Julien

direction nord



rue Bernard

direction est



rue Maguire

direction est



avenue du Carmel

direction est



avenue Saint Viateur

direction est

Les avenues nord-sud

L'effet corridor sur de Gaspé accentué par la hauteur des bâtiments sur le site.
 Constructions récentes sur Henri-Julien et impasse sur le chemin de fer.
 Absence de trottoirs continus côté est sur de Gaspé.

Les avenues est-ouest

Coupure des usages à partir de Saint-Laurent : du côté ouest de Saint-Laurent, Bernard et Saint-Viateur accueillent usage commerciaux qui font l'animation du quartier.

D- Les espaces verts

Le jardin communautaire au coin de Henri-Julien et Maguire
 Le parc linéaire et la piste cyclable de l'autre côté du chemin de fer, coincé entre la clôture du CP et les bâtiments industriels.



Les jardins communautaires



La piste cyclable

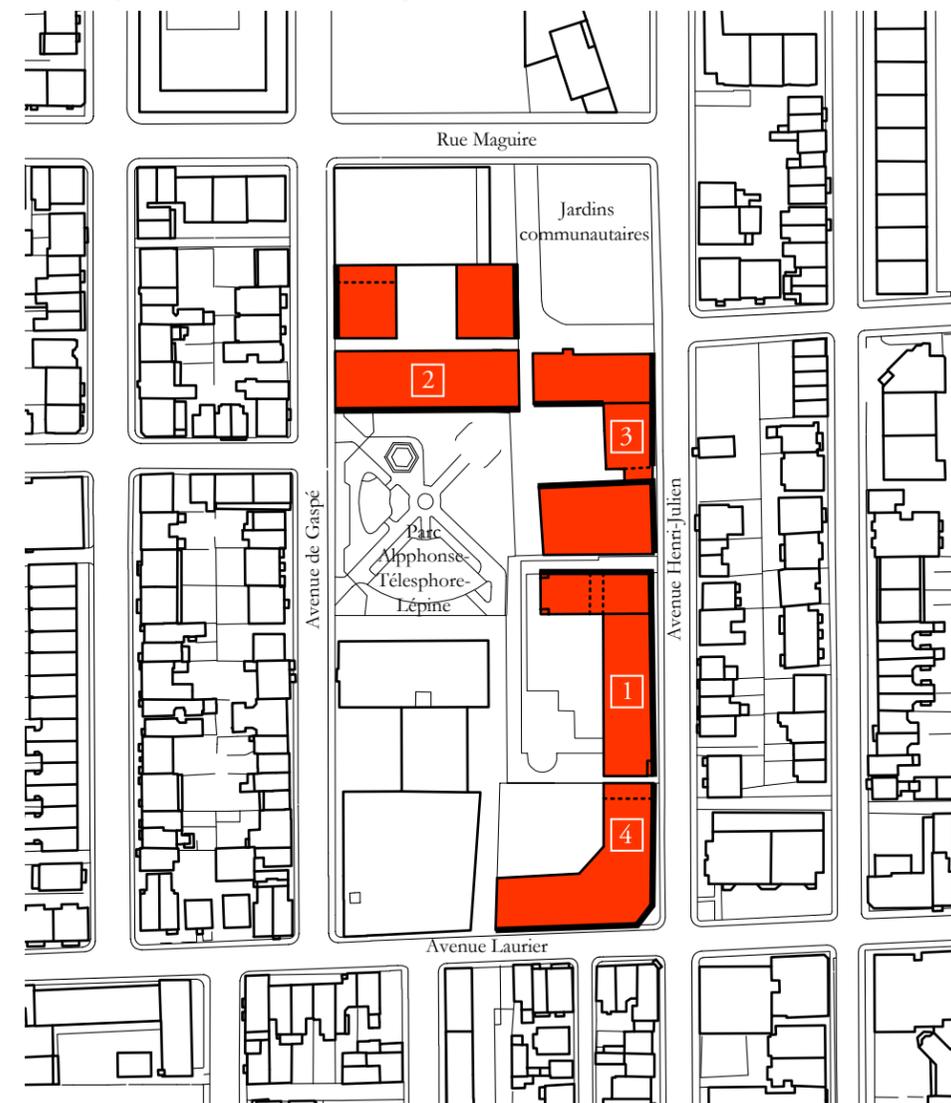


Les passages improvisés



6. Études de précédents

A- Analyse de l'ilot Laurier-Maguire-Gaspé-Henri-Julien



L'ilot présente un intérêt d'analyse :

- 1 - les constructions sont récentes
- 2 - il n'est pas composé avec l'échelle résidentielle parcellaire mais par des blocs de type conciergerie
- 3 - on y trouve des situations complexes de hiérarchies des espaces extérieurs semi-publics et semi-privés



1 - 5192-5206, avenue Henri-Julien
(1995, Les Architectes Boutros+Pratte)

a) double système d'entrée sur rue (entrée individuelles au rdc et entrées collectives pour les étages supérieurs). Aux étages supérieurs, corridor centraux avec logements de part et d'autre. Utilisation tripartite de la profondeur de l'îlot avec vaste cour arrière pour éclairage naturel.

b) façade sur rue et façade latérale qui définissent une cour semi-privée



2 - 5231, avenue de Gaspé

a) 3 façades sur voie publique (de Gaspé, Jardins communautaires et parc Alphonse-Télesphore-Lépine) qui structurent une cour semi-privé accessible par une interprétation de la porte cochère.

b) coursives extérieures à l'arrière pour desservir les appartements traversants. Utilisation transversale de l'îlot.



3 - 5192, Ave. Henri-Julien

a) façades à la fois sur rue et sur cour
b) arrières sur espace public (jardin communautaire) qui définissent des lieux ambigus quant à leur nature publique ou privé.



4 - 285, Ave. Laurier Est

a) Traitement similaire au rdc et aux étages, espace résiduel arrière sans autres fonctions qu'un stationnement sans qualité paysagère. Traitement anonyme des espaces publics et privés. Partage des fonctions circulatoires avec l'édifice à l'ouest.

B- Précédents d'implantation



1 - 507, Claremont

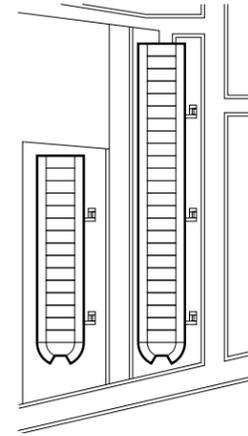
Exemple d'implantation perpendiculaire à la rue qui définit clairement la hiérarchie avant et arrière tout en reconnaissant la préscéance de la rue.



2 - Nemausus, France

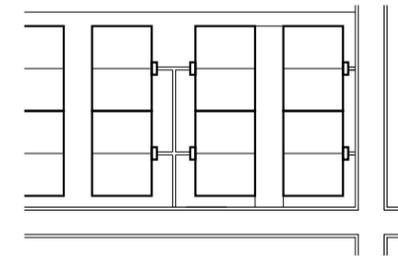
Ateliers Jean Nouvel, 1985-1987

Appartements sur coursives sur îlot profond.



3 - Place Baldwin

Exemple d'implantation perpendiculaire à la rue qui définit clairement la hiérarchie avant et arrière.



C- Précédents de typologie fonctionnelle



1 - OXO Tower, Londres
(Lifschutz Davidson, 1993-1996)

Exemple de mixité : commerces, services pour la communauté, galeries d'art et coopératives d'habitations.



2 - 5505, boulevard St-Laurent, Montréal Édifice Peck (1920)

Exemple de mixité d'usages : commerces, bureau et industries légères.



3 - Réhabilitation de l'usine Lingotto, Italie

Atelier de construction Renzo Piano (1988-1995)

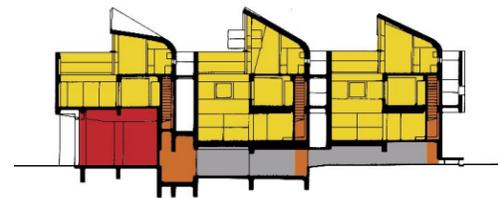
Conversion de la Fiat construite, entre 1917 et 1923, qui a adopté un parti pris de développement progressif et polyvalent. Le projet comporte des bureaux, un hôtel, une salle de spectacles et des espaces pour accommoder des foires commerciales.



4 - 1790, rue du Canal

Belding Corticelli (construction : 1884, rénovation : 1984)

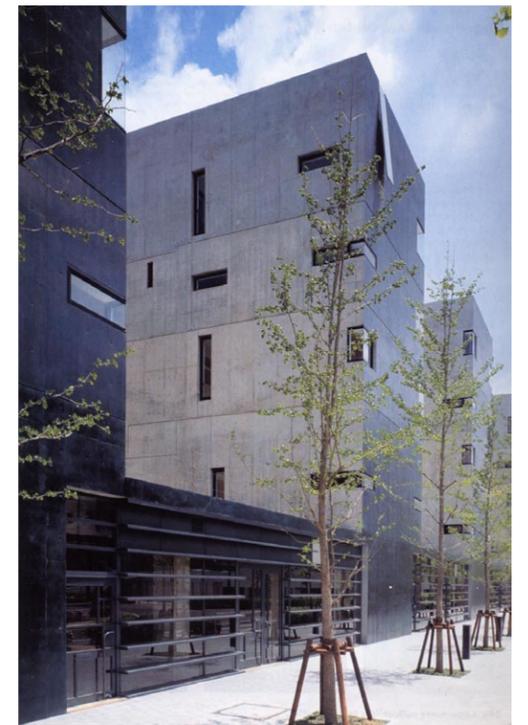
Exemple de pavillon de services communs.



5 - Nexus World, Japon

Rem Koolhaas (1991)

Exemple de mixité usages et circulations.



6 - Nexus World, Japon

Steven Holl (1991)

Exemple de mixité usages et circulations.

7. Conditions existantes du site



Coupe transversale

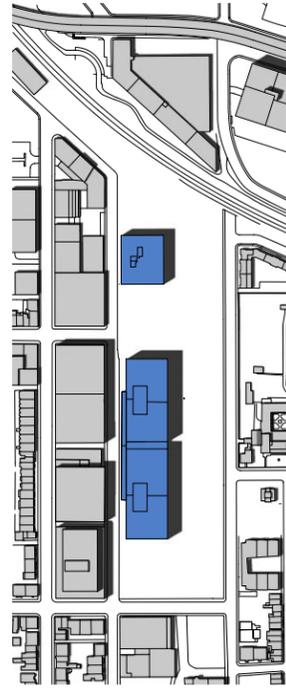
éch. 1:2500



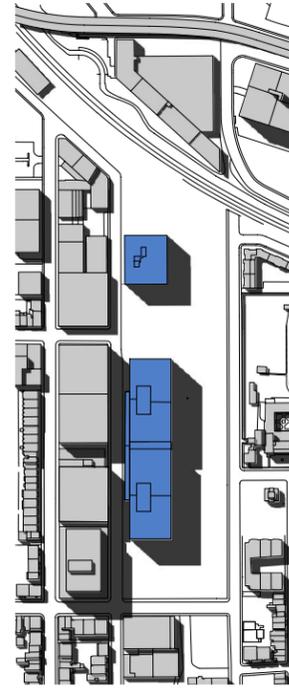
Plan des conditions existantes



21 juin - 8h00



21 juin - 12h00



21 juin - 15h00



21 juin - 17h00

Étude d'ensoleillement

L'étude d'ensoleillement montre une importante zone d'ombre provoquée à l'est des édifices commerciaux de la rue de Gaspé. Cette zone d'ombre est présente sur une large plage diurne et sur une grande partie de l'année comme le montre le schéma de solstice. Tout édifice qui aurait une orientation ouest à cet endroit serait par conséquent dénué de lumière solaire en permanence.



21 septembre - 8h00



21 septembre - 12h00

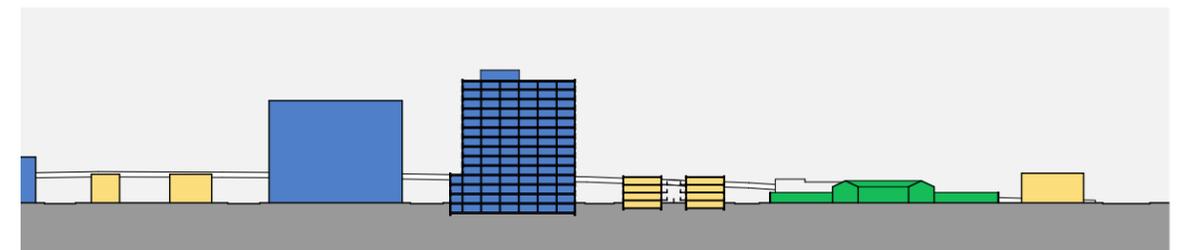


21 septembre - 15h00

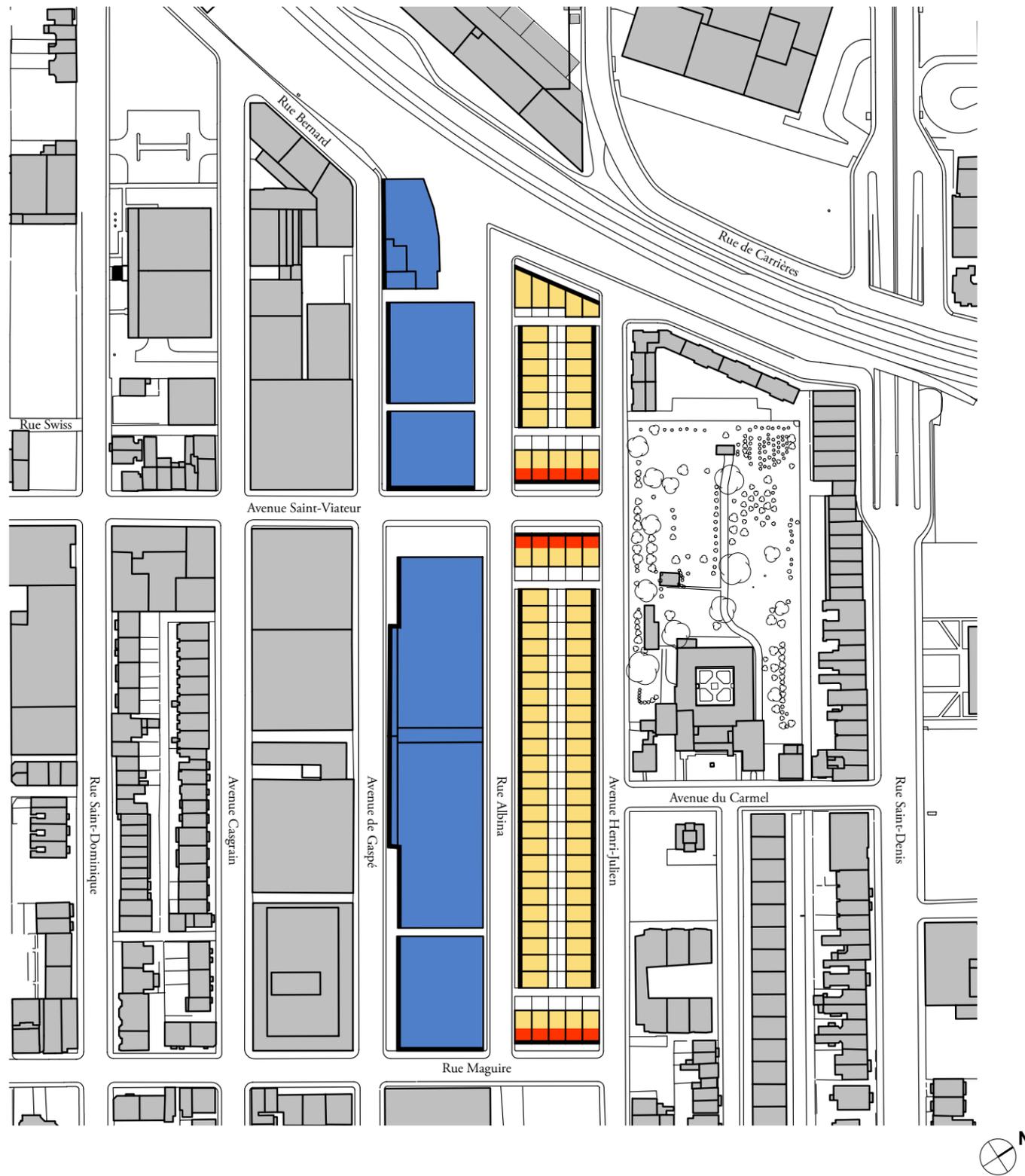


21 septembre - 17h00

8. Hypothèse A



Coupe transversale



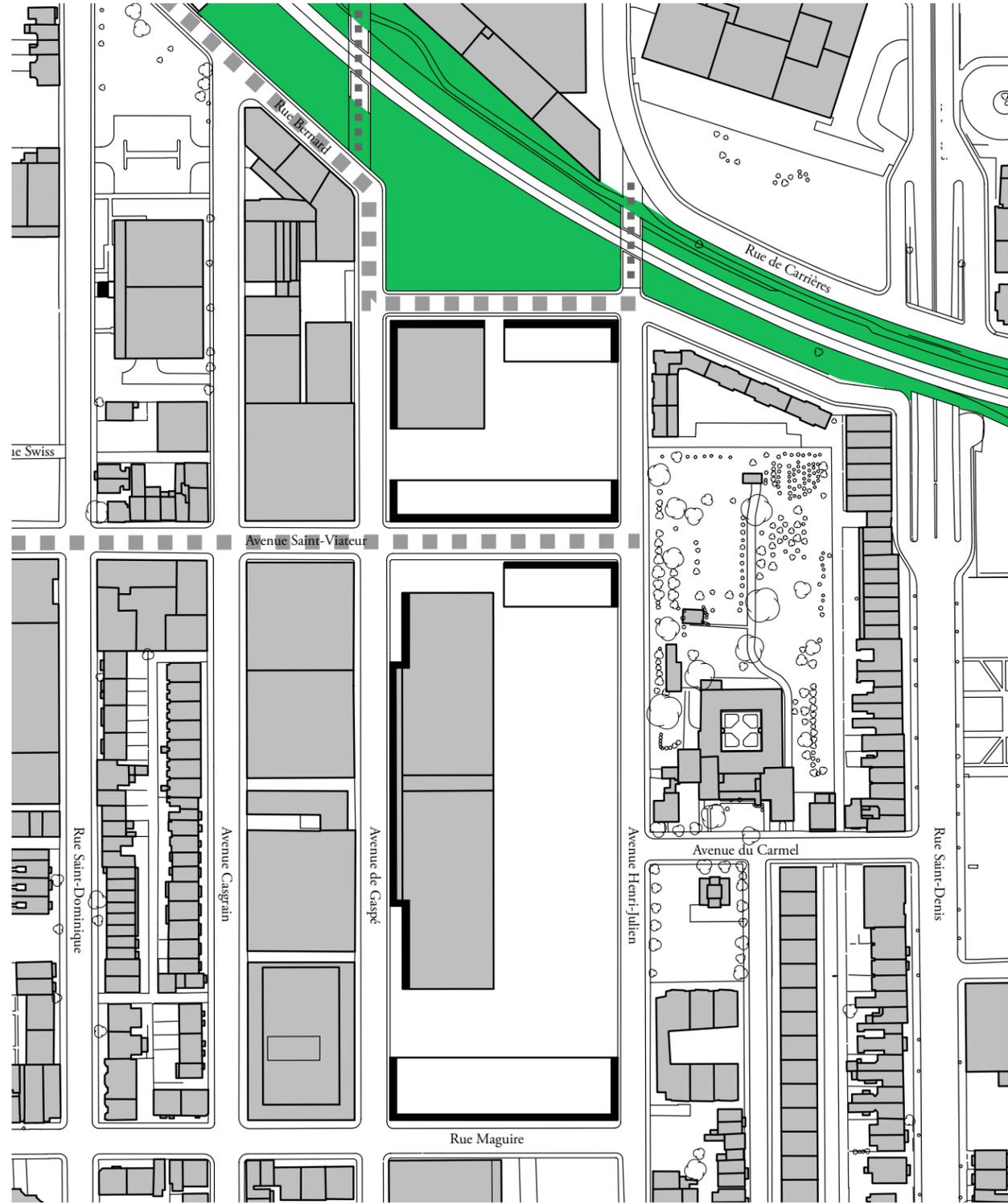
La rue Casgrain un exemple de cohabitation des échelles du site

Cette hypothèse qui consiste à continuer la tendance actuelle d'étirer le zonage résidentiel du secteur environnant de l'est vers l'ouest permet, de recréer une situation d'îlot presque traditionnel en organisation mais atypique en dimensions. La profondeur de l'îlot y est de 142 pieds au lieu de la moyenne de 210 pieds. Ceci empêche la formation d'un îlot évolué avec ruelle, et les têtes d'îlots peuvent être solutionnés en pivot, ce qui permet de perpétuer la situation de commerces de services sur Maguire et Saint-Viateur. Cette solution contraint le zonage industriel actuel sur le seul îlot circonscrivant les bâtiments actuels. Cette solution a l'avantage de la symétrie, puisque les bâtiments de même configuration, à l'ouest de la rue de Gaspé sont configurés de la sorte. Le désavantage principal provient du fait que l'habitation doit alors faire face aux édifices industriels et leur nuisance d'usage, de bruit et de poussière, une situation qui n'est pas sans rappeler celle qui prévaut sur Casgrain à l'exception des problèmes d'ensoleillement typique de la situation est.

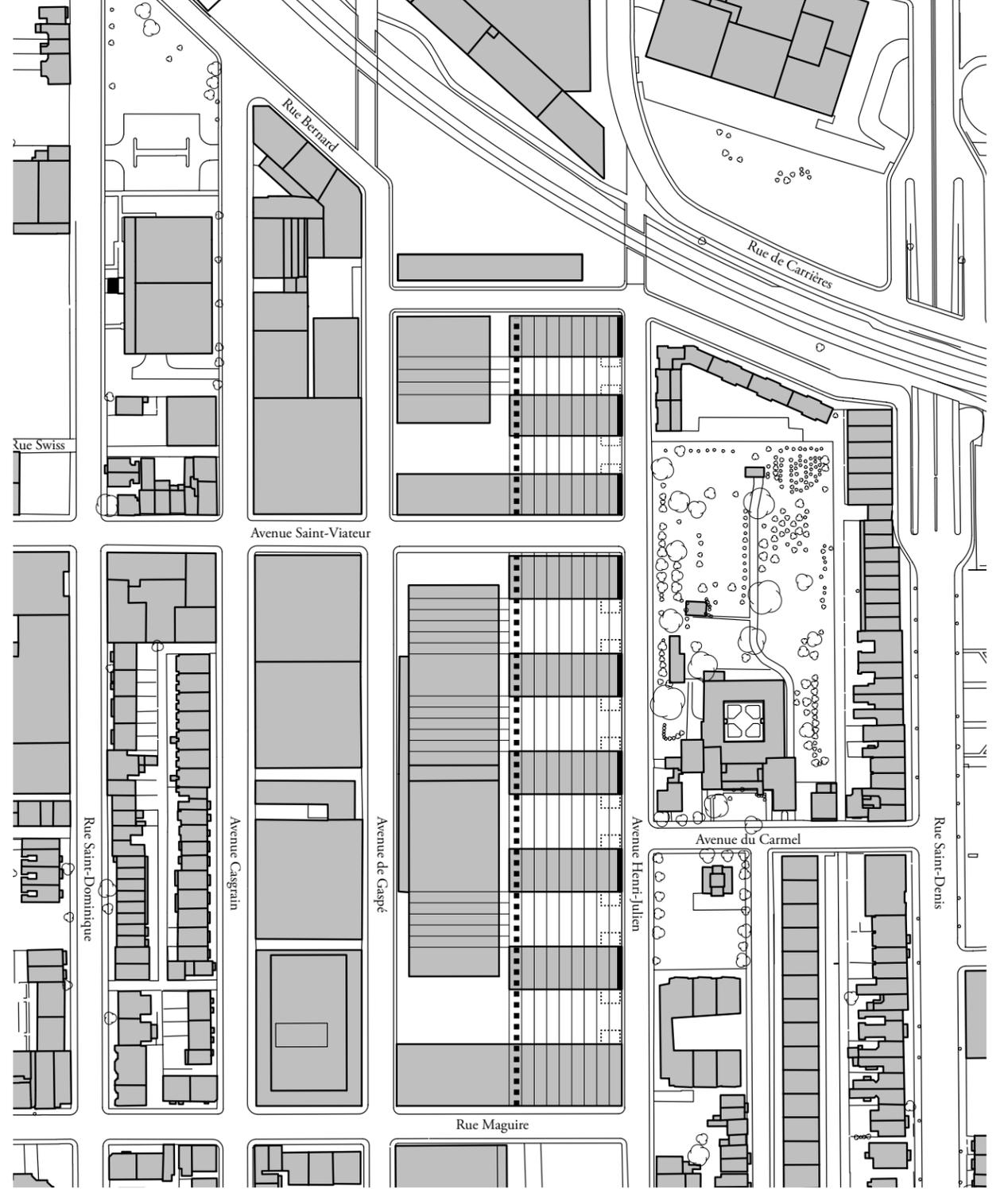
Schéma - îlot primitif résidentiel
225 logements - 15 locaux commerciaux

9. Hypothèse B

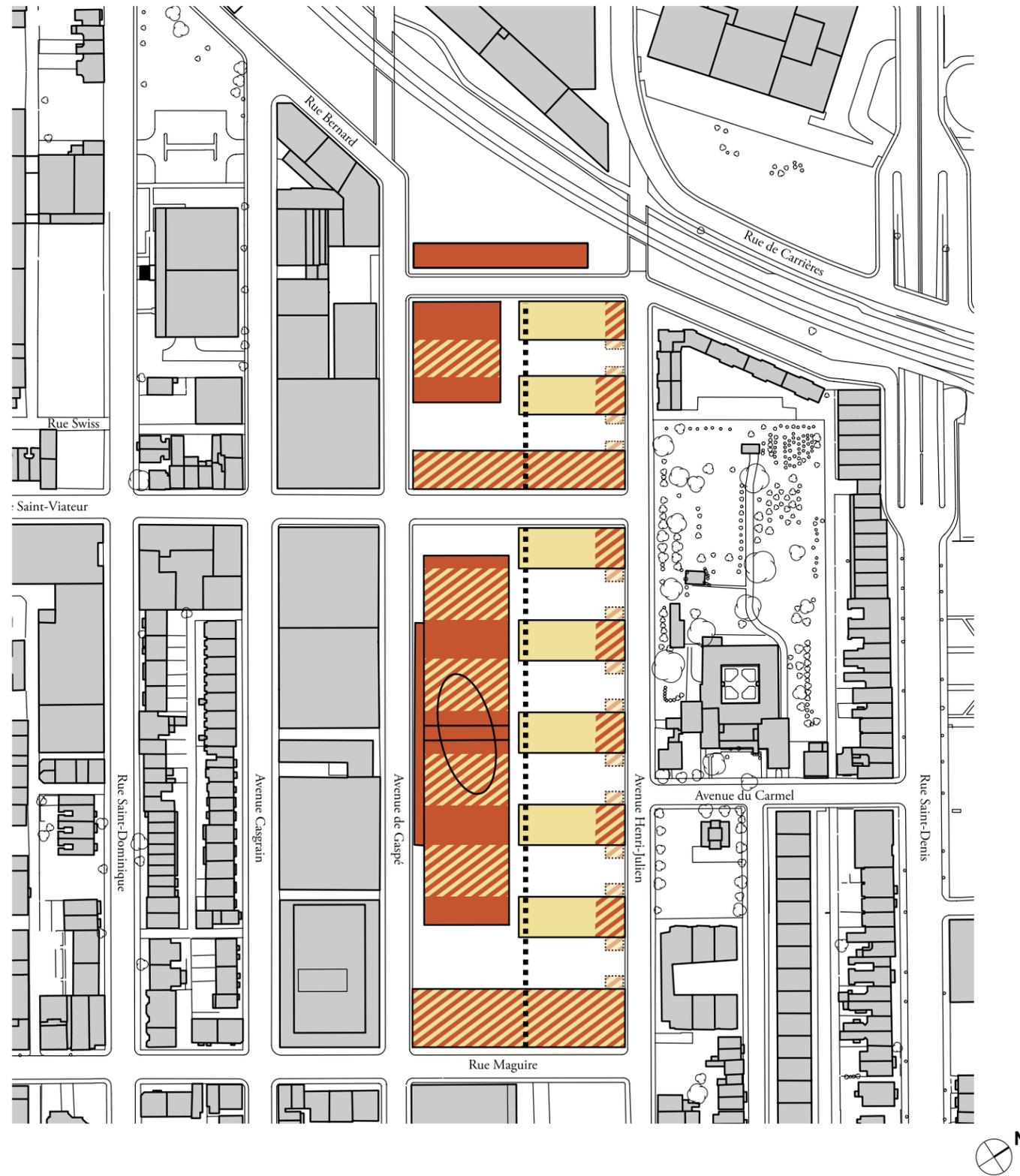
A



B



C



A - Schéma de la stratégie pour désenclaver le site

Cette proposition utilise la prolongation des axes venant de l'ouest (Bernard et Saint-Viateur) dans le but de remédier au problème de l'enclave. Comme nous l'avons vu, les natures différentes de ces deux artères extensives sont traitées de façon à répondre à leur spécificité.

La rue Bernard, encore appelée pour un certain temps à soutenir le camionnage lourd, est prolongée vers l'est par l'entremise d'une chicane. Son zonage commercial se poursuit de façon à permettre des commerces de services pour la piste cyclable et l'agrandissement spontané de l'espace vert en bordure des voies de chemin de fer devient une occasion de provoquer une correspondance avec l'espace vert prévu par le plan de développement du CHUM au nord de la voie ferrée.

La rue Saint-Viateur est traitée en continuité de sa portion ouest.

Deux passages sont pratiqués vers le nord pour associer cet îlot au développement correspondant dans le quartier Rosemont-Petite-Patrie. L'espace restreint aux abords de la prolongation de Henri-Julien et sa position dans la trame au nord favorise un lien piéton à cet endroit. Un lien véhiculaire dans la prolongation de la rue de Gaspé est possible et souhaitable dans la proposition fonctionnelle du projet actuel du CHUM.

B - Schéma de latéralité

Entre le front bâti des industries du vêtement et le mur aveugle des carmélites, une solution qui soutiendrait la linéarité de la rue en y opposant une façade linéaire modérerait l'impact des nuisances importantes de bruit, d'ombrage ainsi que de rapport d'échelle et de voisinage.

Notre proposition institue le concept de latéralité ou l'espace ouvert semi public devient le lieu de rapport entre les échelle diversifiées du contexte.

C - Schéma des usages

Mixité d'usage: À l'image du quartier et de son potentiel de redéfinition de la notion de travail, nous proposons une réflexion sur l'hybridité des fonctions ou quatre typologies liées au travail sont tissés dans la matière de l'îlot:

Le travail à domicile: suivant les courses solaires, les logements prévus pourraient proposer des zones permettant la transformation ou l'usage quotidien d'espaces domestiques en espace de travail. Ces lieux seraient situés en rapport à l'accessibilité, l'ensoleillement, et en écran pour les nuisances diurnes.

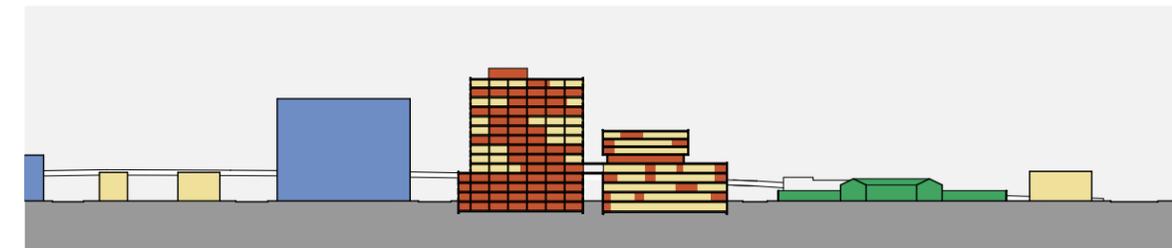
Les lieux de mise en commun: des espaces collectifs qui permettent l'usage spontané en extension des espaces de travail domestiques. Des salles de réunions, des terrasses équipées pour recevoir des traiteurs, des ateliers, des espaces intérieurs et extérieurs de garderie seraient mis à contribution pour l'ensemble.

Un traitement des étages du bas des espaces déjà construits: Une stratégie de transformation des espaces construits pourrait utiliser les quais de chargements actuels côté ouest pour en faire des espaces commerciaux semi engagés qui trouveraient leur correspondance dans les espaces ouverts entre les barres de logements à l'est.

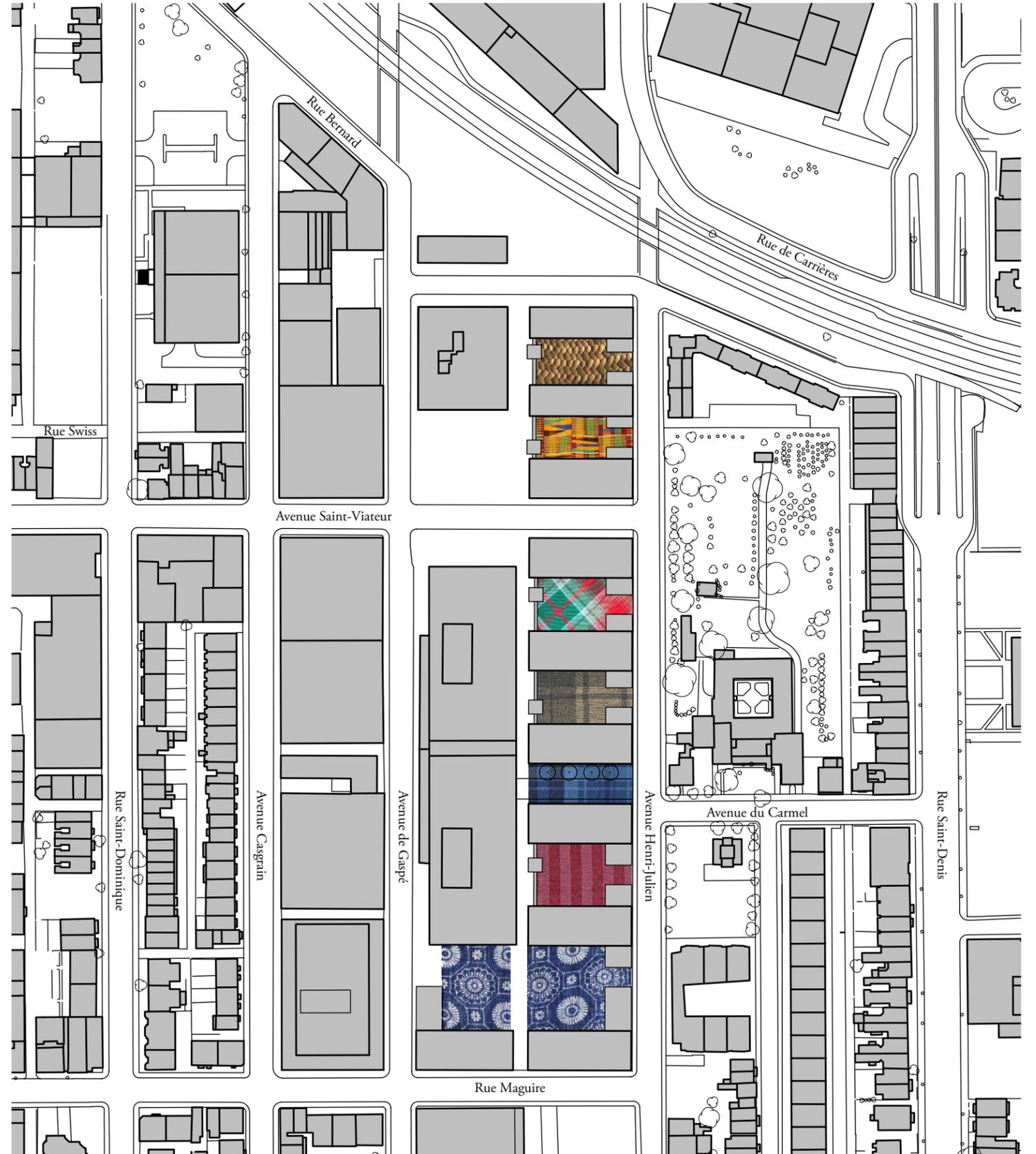
Les étages du bas de la tour pourraient être convertis en espaces commerciaux semi-intériorisés et ceux du haut convertis de façon mixte entre le commerce, la petite industrie, les bureaux et des logements de type «loft».

Mixité sociale: la multiplicité des typologies émanant de la transformation des édifices existants est, à long terme, garante de cette mixité mais le site se prête bien à la répartition de types de propriété divers. Par exemple, le secteur au nord de la rue Saint-Viateur pourrait se prêter au logement social ou au logement pour personnes âgées.

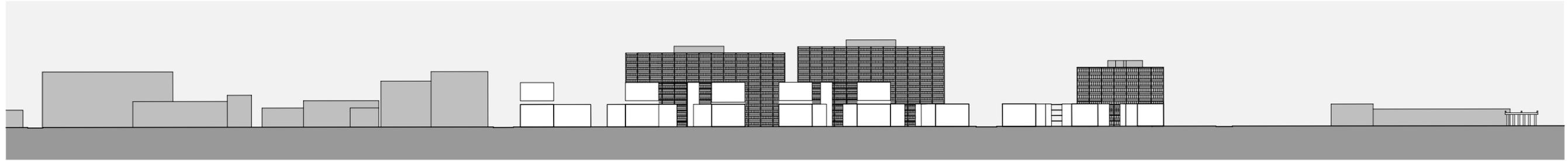
Mixité des appropriations: la proportion généreuse d'espaces verts et d'espaces dédiés aux piétons, dans un site dont les dimensions exigent des hiérarchies de circulations exceptionnelles, permet de prévoir des dispositifs tel le filtre nord-sud qui sont des espaces en soi et qui facilitent l'identification public-privé au sol ainsi que dans les espaces aux niveaux supérieurs.



10. Scénario de développement architectural



Plan d'implantation
éch. 1: 2500



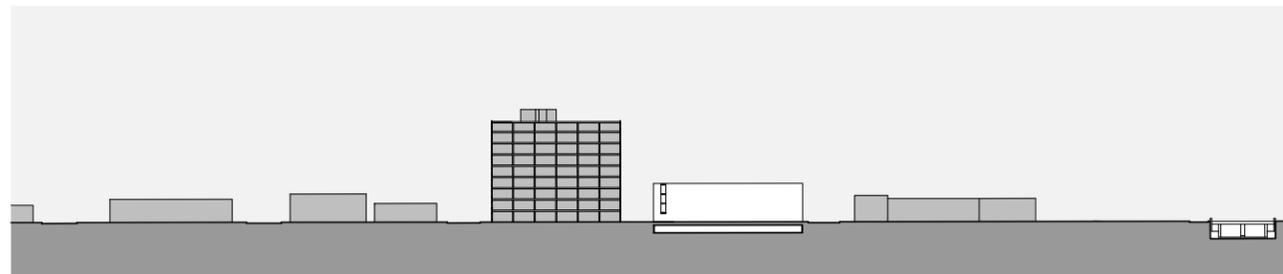
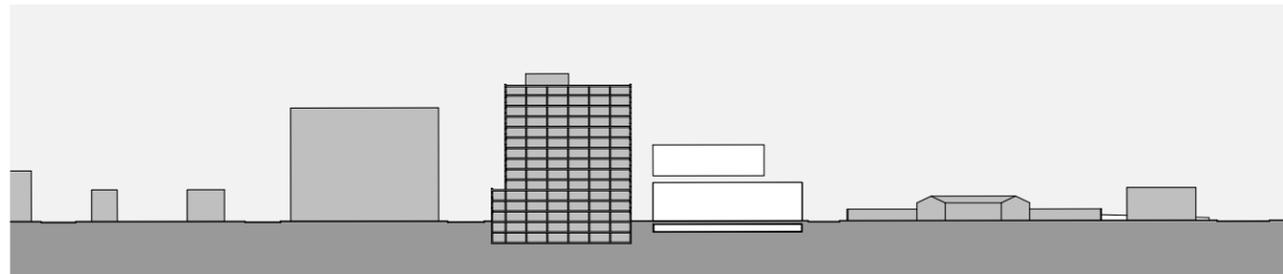
Coupe longitudinale éch. 1: 2500



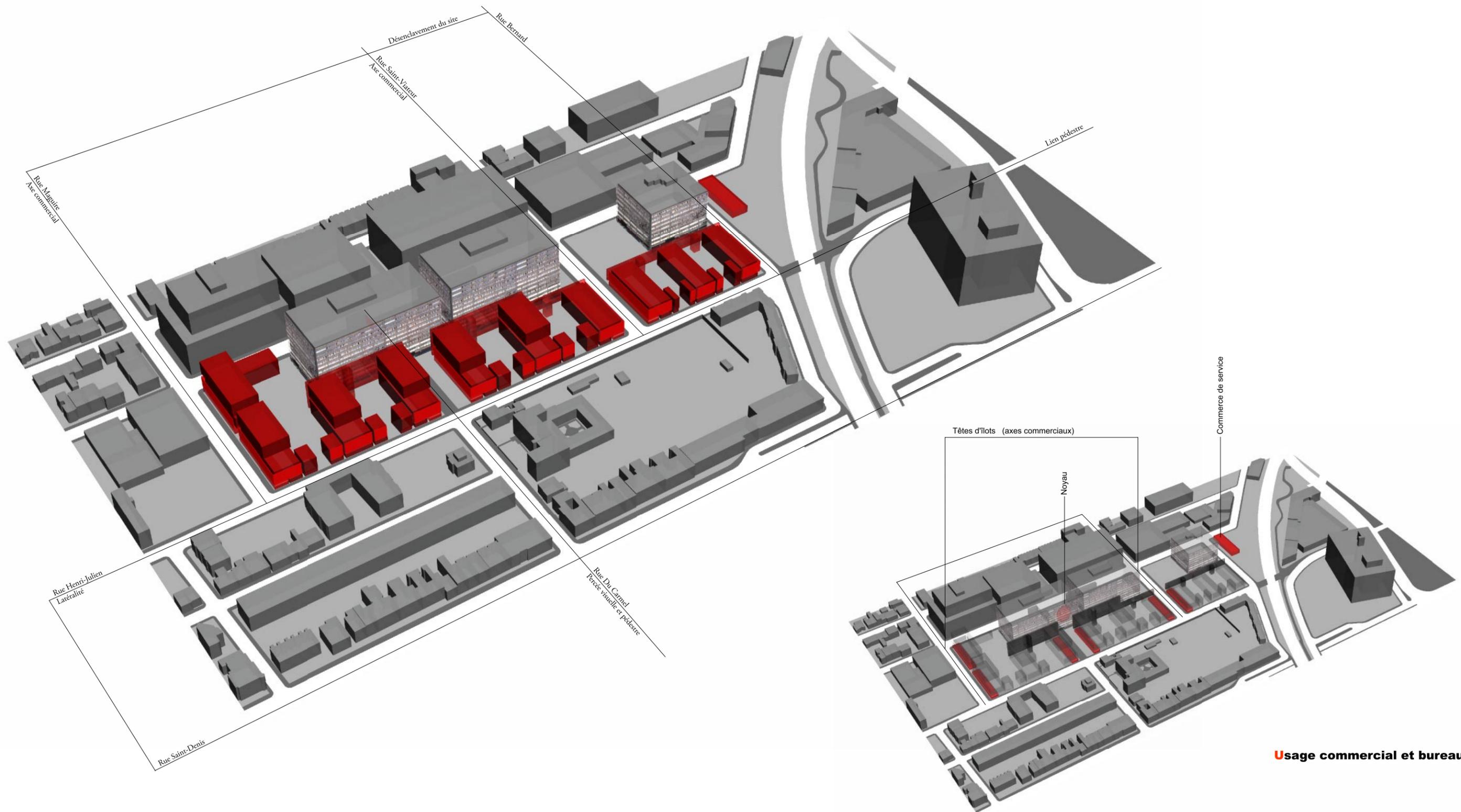
Coupe longitudinale éch. 1: 2500



Coupe transversale éch. 1: 2500



Coupe transversale éch. 1: 2500



Usage commercial et bureau

La prolongation des rues Saint-Viateur et Bernard permet le désenclavement du site. L'extension de leur spécificité commerciale induit la notion de mixité des usages au projet. Les étages inférieurs des manufactures sont convertis en espaces commerciaux semi intérieurs (noyau) et mis en relation avec le quartier par la percée visuelle et pédestre de la prolongation de la rue du Carmel.

Front sur rue

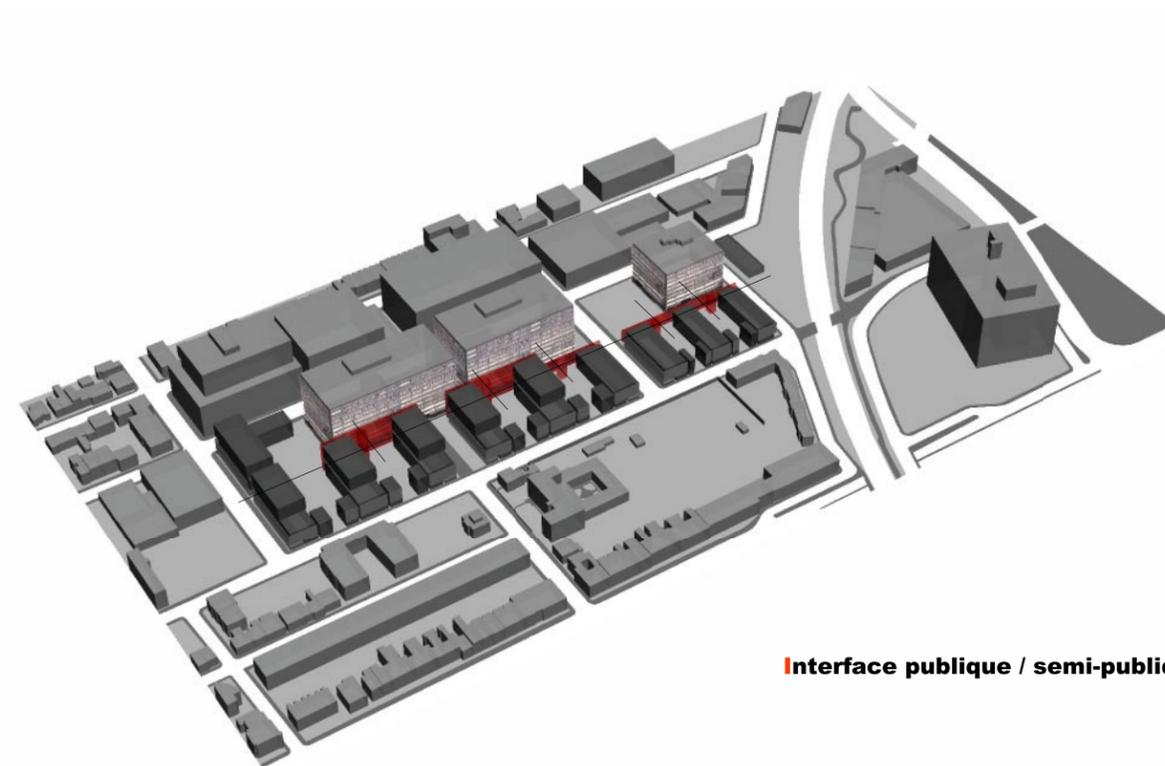
Le gabarit, des volumes ayant front sur rue, constitue un dispositif urbain offrant un encadrement à la rue Henri-Julien.

gabarit Résidentiel

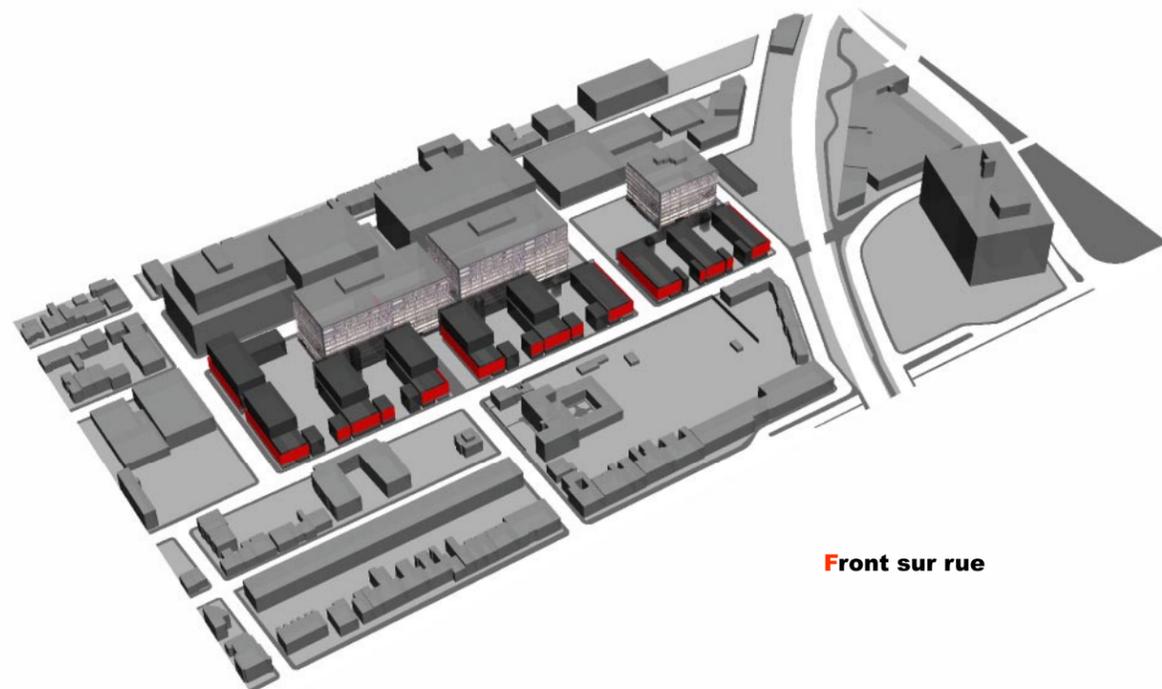
Les éléments construits s'implantent latéralement à la rue pour créer une hiérarchie d'appropriation des espaces publics, semi-publics et privés. Les gabarits variables proposés assument le rôle de transition, de rapport entre les diverses échelles du contexte urbain.

Interface publique / semi-publique

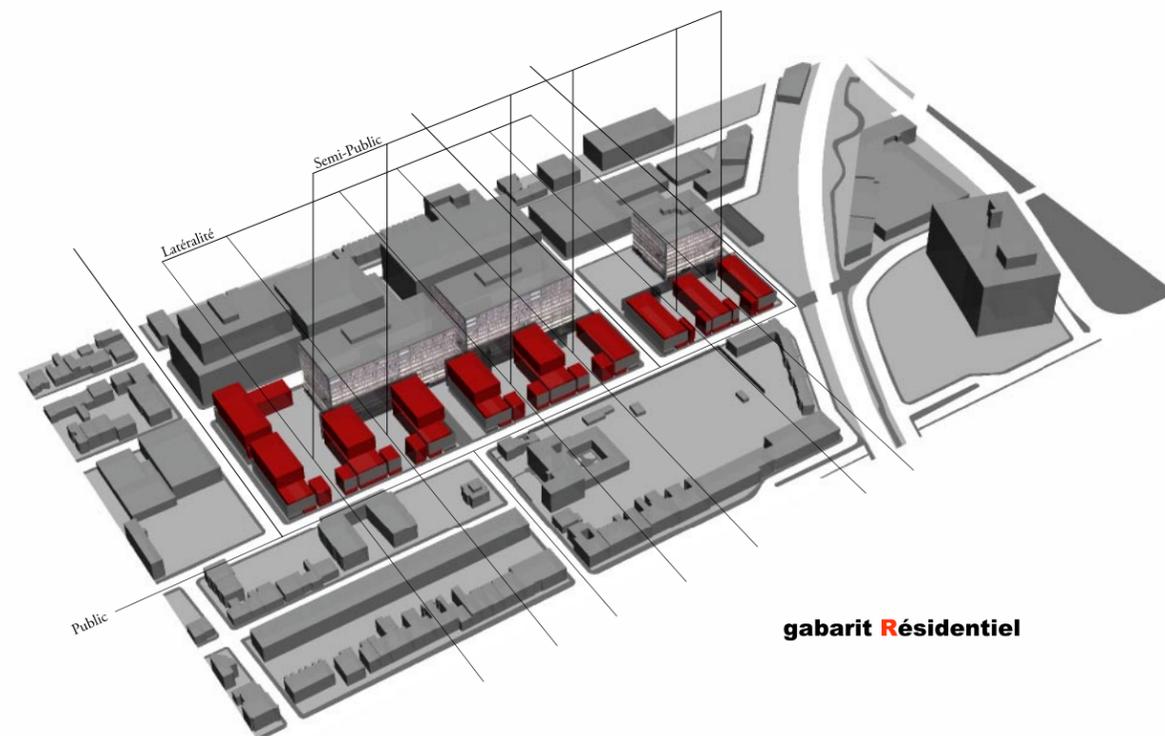
La proximité des éléments construits (existants et proposés) crée une zone interstitielle. Une interface qui définit le partage de l'espace entre les manufactures et le cadre bâti envisagé



Interface publique / semi-publique



Front sur rue



gabarit Résidentiel