

MÉMOIRE

La mise en valeur du patrimoine des secteurs touchés par le PDUES dans le quartier de Parc-Extension

par

un groupe de résidents et résidentes membres du
Comité citoyen de Parc-Extension et de la
Société d'histoire de Parc-Extension /
Park Extension Historical Society

présenté à

Office de consultation publique de Montréal

Consultation sur le

Plan de développement urbain économique et social (PDUES)

Une stratégie pour la revitalisation du territoire

des abords des voies du Canadien Pacifique

(Beaumont et De Castelnau)

4 avril 2013 à Montréal

Arrondissement Villeray-Parc-Extension-St-Michel

TABLE DE MATIÈRES

INTRODUCTION.....	2
1. La porte d'entrée sud-est du quartier : le secteur de la gare.....	3
a. La Gare Jean-Talon et ses rues limitrophes	
b. Le mât de la gare	
2. L'avenue Ogilvy et les abords de la voie de l'AMT	3
a. L'ancienne gare, son esplanade et la mairie d'arrondissement	
b. Le Sentier du parc Jarry planté d'arbres ornementaux	
c. Un lieu collectif effacé : le Piggery	
3. L'avenue Beaumont : lieu de passage et artère fondatrice.....	4
3.1 Vue d'ensemble de l'avenue Beaumont.....	4
a. L'intégration du bâti du secteur dans le PIIA	
b. La hauteur des édifices	
c. L'espacement entre les édifices	
d. Le retrait et l'élargissement des trottoirs	
e. Le verdissement et les espaces verts	
f. L'accès au boulevard de l'Acadie	
3.2 Sections spécifiques de l'avenue Beaumont	6
a. La section est, côté nord	
b. Les sections est et ouest, côté sud	
c. Le gazomètre disparu	
d. La circulation sur l'avenue	
4. Le suivi du PDUES.....	7
CONCLUSION	8
ANNEXE	
Bref Historique du quartier.....	8

INTRODUCTION

Nous sommes quatre résidents du quartier Parc-Extension préoccupés par la conservation du patrimoine de notre quartier et des environs. Nous sommes impliqués soit à la Société d'histoire de Parc-Extension, soit au Comité citoyen de Parc-Extension, mais nous ne représentons pas exclusivement ni l'un ni l'autre de ces groupements bénévoles. À noter : Des photos de quelques édifices mentionnées sont disponible.

Le nouveau Plan de développement urbain, économique et social (PDUES, 2012) touche plusieurs secteurs du quartier Parc-Extension qui sont importants, soit en raison de leur potentiel de développement, soit parce qu'ils sont situés à l'entrée du quartier. Ces secteurs longent en effet les axes du chemin de fer et des avenues du Parc et Beaumont, à l'intérieur desquels s'est produit un développement immobilier très dense sur de petits terrains au début du 20^e siècle.

Nous avons à cœur de voir un renouveau économique et social qui améliorera la qualité de vie du quartier tout en respectant les éléments de la trame urbaine actuelle qui doivent être intégrés et mis en valeur dans les futurs plans urbains.

En attendant, nous tenions à identifier dans ce mémoire des éléments du paysage des secteurs concernés par le PDUES qui possèdent un intérêt particulier. Nous ajouterons des suggestions concernant l'implantation et le suivi du plan.

Eve-Lyne Cayouette–Ashby, propriétaire et résidente depuis 1 an du secteur centre

Darcy Dunton, propriétaire et résidente depuis 24 ans du secteur sud

Jean-François Leclerc, propriétaire et résident depuis 11 ans du secteur nord

Mary J. McCutcheon, propriétaire et résidante depuis 48 an des secteurs sud et centre

Montréal, 4 avril 2013

1. La porte d'entrée sud-est du quartier : le secteur de la gare Jean-Talon

a. La gare Jean-Talon et ses rues limitrophes

Ce bâtiment, siège de la division laurentienne de la compagnie Canadien Pacifique (Park Avenue Station 1931), desservait tous ceux désirant se rendre dans le Nord (notamment les skieurs), à Ottawa, à Québec et au centre-ville. Le développement commercial de ses alentours en fut influencé. Aujourd'hui, avec la présence du supermarché, des pavillons universitaires, du CSSS/CLSC, de la station de métro Parc, de la ligne d'autobus très achalandée 80-435 et de la mairie d'arrondissement, à proximité de l'avenue du Parc et de la rue Jean-Talon, ce secteur est au cœur des activités du quartier. Il mérite mieux que son aménagement actuel sur ses rues limitrophes. La circulation motorisée est privilégiée et entre souvent en conflit avec la circulation piétonnière et les vélos. De plus, les bâtiments adjacents, les rues et les trottoirs sont souvent négligés.

b. Le mât de la gare

Jusqu'à récemment, le toit de la gare était coiffé d'un mât, ce qui affirmait visuellement sa prééminence sur les bâtiments environnants et marquait l'extrémité de l'avenue du Parc. Il faudrait considérer de le remettre en place pour des motifs d'authenticité.

2. L'avenue Ogilvy et les abords de la voie de l'AMT

L'avenue Ogilvy est actuellement une sorte d'arrière-cour utilitaire de la station de métro et du supermarché Loblaws, sans aucun charme ni caractère particulier. En raison de la présence de la gare et de la mairie, elle mérite beaucoup mieux.

a. L'ancienne gare, son esplanade et la mairie d'arrondissement

Le côté ouest et l'arrière de la gare ainsi que le bâtiment qui abrite la mairie, dont les colonnes semblent rappeler celles de la gare, mériteraient d'être intégrés dans un même aménagement. Le concept de l'esplanade de la gare pourrait inspirer l'ensemble. Cette intégration signalerait de manière forte ce cœur de la vie collective du quartier.

Le cul-de-sac actuel qui ferme Ogilvy pourrait être aménagé afin d'être plus accueillant, tant pour les usagers de la station de train de l'AMT attenante que pour les visiteurs de la mairie. Cet aménagement devrait contribuer à limiter au maximum la circulation automobile à celle des usagers du stationnement du Loblaws. Comme d'autres citoyens, nous ne sommes pas favorables à une ouverture d'Ogilvy vers De Castelnau pour les voitures, ce qui aurait pour conséquence de détourner sur Ogilvy une partie du flux de la circulation intermétropolitaine nord-sud. La création d'un terrain de stationnement public en arrière du 405 Ogilvy serait utile pour l'ensemble des citoyens et des clients des commerces.

(2) **b. Le sentier du parc Jarry planté d'arbres ornementaux**

Le prolongement de la rue Faillon ouest le long du côté est des voies du CP est un héritage de l'aménagement ancien du parc Jarry planté d'arbres ornementaux. Il passe en arrière du stade de tennis. Avec un le déplacement de la clôture au cours de travaux, il serait possible de créer une voie menant directement au passage à niveau de la rue Ball. Cela permettrait le décloisonnement partiel du quartier plutôt qu'un coûteux viaduc.

c. Un lieu collectif effacé : le *Piggery*.

Les terrains longeant la voie ferrée à l'ouest ont longtemps été des terrains vagues, privés et publics, utilisés par la population locale comme parcs et terrains de jeu sous le nom de *Piggery* (porcherie), en souvenir du passé rural de ces terrains. Il serait intéressant de recréer à cet endroit un sentier vert jusqu'au parc de la rue Ball et aux jardins collectifs. Cela rappellerait ce lieu populaire de fêtes et d'activités de loisirs tout en reliant, de ce côté, le nord et le sud de notre quartier.

3. L'avenue Beaumont : lieu de passage et artère fondatrice du quartier

3.1 Vue d'ensemble de l'avenue Beaumont

Cette avenue fut aménagée à l'origine comme l'artère principale du quartier, d'où s'amorcerait l'urbanisation du secteur. Surtout à l'est, elle est aujourd'hui une accumulation congestionnée d'entrepôts, de commerces et de grandes entreprises comme la charcuterie Lafleur. On trouve un mélange de petits bâtiments abritant des garderies et diverses petites entreprises, dont plusieurs petits ateliers et grossistes privés. À cause du bruit, de la poussière et du manque d'espace pour aménager une cour ou se stationner, le secteur n'est pas invitant pour les résidents. Globalement, l'aménagement de l'avenue Beaumont mérite d'être amélioré afin de faciliter les déplacements, accroître le confort des passants et devenir plus attrayante pour les résidents et les petits commerces.

Il nous semble important de conserver la mixité des fonctions dans ce secteur et de favoriser son développement économique au profit des résidents qui pourraient y travailler, avec des entreprises adaptées ce type d'environnement. Nous demandons que cet aménagement fasse partie d'un plan compréhensif et harmonieux de développement urbain qui aura rendu compte des éléments suivants :

a. L'intégration du bâti du secteur dans le PIIA

Présentement, aucun bâtiment ou lieu de Parc-Extension n'est inclus dans un PIIA. Or l'avenue Beaumont a été le premier axe de Parc-Extension à être développé pour des industries et des résidences (dès 1910). Elle a gardé une partie de son caractère d'origine jusqu'à aujourd'hui. Nous souhaiterions donc que le classement du PIIA du secteur Marconi-Beaumont, qui désigne actuellement certaines parties comme « dignes d'intérêt » (patrimonial), s'étende à l'avenue Beaumont entre les avenues du Parc et de l'Acadie.

(3.1)

b. La hauteur des édifices

Pour que le paysage urbain créé par ces éléments de notre patrimoine industriel et résidentiel demeure, nous souhaiterions que la hauteur de tout nouvel édifice sur l'avenue Beaumont soit limitée à 3 ou 4 étages, soit la hauteur maximale de toutes les structures existantes à l'exception de celle qui est située au coin sud-ouest de l'intersection des avenues Beaumont et De L'Épée (5 étages). Un des auteurs de ce mémoire n'a pas d'objection au développement des tours de bureaux plus haut, du côté sud à l'ouest de l'avenue Champagneur.

c. L'espace entre les édifices

Pour la même raison, il faudrait préserver les espaces existants entre les édifices. Les « ruelles » et cul-de-sac actuels donnent en effet accès à l'arrière de la plupart des édifices et offrent des vues sur la montagne.

d. Le retrait et l'élargissement des trottoirs

Pour harmoniser autant que possible les nouveaux bâtiments avec les édifices plus anciens, pour aérer un quartier déjà très dense et aussi pour pouvoir le verdier davantage, nous souhaiterions que tout nouvel édifice sur le côté sud de l'avenue Beaumont soit placé en retrait du trottoir afin de pouvoir élargir les trottoirs et installer une voie cyclable entre l'avenue de l'Épée et la Place l'Acadie-Beaumont.

e. Le verdissement et les espaces verts

Pendant longtemps, le secteur a conservé des terrains en friche et de petits boisés le long du chemin de fer. Sept micocouliers (*hackberry*) viennent d'être plantés en arrière du 650 avenue Beaumont. Jusqu'à récemment, des peupliers majestueux donnaient fière allure à l'intersection des avenues de l'Épée et Beaumont, en bordure du terrain destiné à devenir un parc. Il faudrait envisager la plantation de grands arbres le long de la rue, rappelant les peupliers, ormes ou grands arbres bordant des voies importantes de vieux quartiers et villages ruraux. Nous proposons également de conserver et mettre en valeur la verdure de friche ou autre de certains espaces, comme devant le 800 avenue Beaumont (Hydro-Québec, poste transÉnergie).

Nous appuyons tout à fait la demande de création d'un parc à l'intersection de l'avenue de l'Épée et espérons qu'il conservera, vers le sud, une vue sur la montagne qui serait un apport aussi rare que précieux à la vie du quartier.

f. L'accès au boulevard de l'Acadie.

Nous souhaitons que l'accès au boulevard de l'Acadie soit facilité. L'intersection de l'avenue Beaumont et du boulevard est un goulot d'étranglement pour les automobiles et un carrefour peu sécuritaire pour les usagers de la station de métro l'Acadie. Il faudrait élargir le boulevard de l'Acadie entre l'avenue Beaumont et la rue Jean Talon.

3.2 Sections spécifiques de l'avenue Beaumont

Une histoire à faire connaître

Même si, en apparence, la plupart des bâtiments ne présentent pas d'intérêt patrimonial, il serait important de s'en assurer et à cette fin, de mieux connaître ses éléments les plus significatifs à conserver, évoquer ou intégrer.

a. La section est, côté nord

Les premières résidences du quartier ont été construites sur le côté nord de l'avenue Beaumont, dans sa partie est, en commençant sur la rue Jeanne-Mance. Notez par exemple le bâtiment du 6915, avec façade de pierre rustique et revêtement moderne, faisant dos au chemin de fer. Demeurent deux exemples intéressants de triplex d'occupation mixte avec entrées de coin en diagonale et balcons dessus, presque face à face, au 386 et 401 de l'avenue Beaumont. L'ancien édifice d'Igra Umbrella, devenu cabinet d'architectes, au 395, est un bon exemple du design moderne des années 1950 rappelant celui au 868.

b. Les sections est et ouest, côté sud

Ce côté de la rue a toujours été d'usage industriel et commercial et desservi par les culs-de-sac des rues Hutchison, Durocher, et de l'Épée. Pour conserver le caractère de l'avenue, nous proposons la conservation de plusieurs édifices qui ont une valeur patrimoniale, entre autres :

- L'édifice à bureaux de 5 étages situé au 6830 avenue du Parc (au viaduc de l'avenue Beaumont) offre depuis plusieurs années un point d'entrée de design agréable pour cette intersection.
- Dans la perspective de la récupération de certains bâtiments et de leur revalorisation pour d'autres fonctions, quelques structures ou sites rappelant la vocation industrielle du secteur pourraient être identifiées à cette fin, tels :
- Le hangar en brique de forme cubique au 6744 rue Hutchison ; en 1920, Canada Metal Co. Ltd. vendait ici du "sheet lead and lead piping".
- Le 450 avenue Beaumont de façade classique, anciennement la brasserie Carling O'Keefe (1929) et maintenant recyclée en coopérative d'artistes et lieu de rencontre.
- Derrière ces bureaux et entrepôts donnant sur l'avenue Beaumont, on peut envisager un réaménagement pour des fins collectives et collaboratives avec un stationnement pour voitures et accès piéton et cyclable à l'avenue de l'Épée.
- Deux boulangeries qui attirent une clientèle bien établie : le 495 (Homemade Kosher, site utilisé depuis 1920) et le 654 (Montréal Pita, depuis 1965).

(3.2)

- Sur l'avenue de l'Épée, sur le site vacant prévu pour la création d'un parc accessible du futur campus universitaire, se trouvait une des premières installations industrielles du quartier, aujourd'hui disparue
- (J.C. McLaren Belting Inc, fondée en 1856), un bâtiment rectangulaire de brique en argile de deux étages déjà présent sur les plans d'assurance de 1914.
- Le 700 avenue Beaumont (l'ancienne compagnie de gicleurs Grinnell, vers 1920).
- Le 868 avenue Beaumont (l'ancien Victoria Paper, 1950), bâtiment « moderne » en briques d'un étage aux coins arrondis.

c. Le site du gazomètre disparu

Adjacent au 800 avenue Beaumont, au bout de l'avenue Wiseman, sur un terrain vague qui appartient à Hydro-Québec, une imposante structure a pendant longtemps dominé le paysage. Il s'agissait d'un cylindre amovible servant au stockage de gaz domestique, le légendaire « gazomètre », détruit dans les années 1950. Il rappelle la mise en place des premiers éclairages et chauffages de la ville grâce à ce combustible. Les photos aériennes du secteur laissent voir un cercle de végétation plus pâle qui indique que des vestiges sont encore en place. Un projet culturel et récréatif, ou un aménagement, pourraient s'inspirer de sa présence, d'autant plus que ce site offre une belle vue sur la montagne.

d. La circulation sur l'avenue Beaumont

Aujourd'hui, l'avenue Beaumont se termine au centre commercial Place l'Acadie-Beaumont, à proximité du viaduc Rockland, passant par l'intersection du boulevard de l'Acadie, qui forme la frontière ouest de la Ville. L'avenue Beaumont, le boulevard de l'Acadie et l'avenue du Parc sont, pour bien des automobilistes montréalais et lavallois, les voies d'accès au centre-ville et elles le deviendront également pour la portion est du campus universitaire. Des études de circulation seront nécessaires à l'avenir.

4. Le suivi du PDUES

Dans la phase « Suivi » de ce PDUES, il nous faudra examiner comment protéger par règlement, par PIIA (municipal) et peut-être aussi par des modalités de la nouvelle Loi 82 sur le Patrimoine culturel (national), le reste des « paysages », commençant par les axes vulnérables tels qu'Ogilvy (prioritaire), Saint-Roch, Jean-Talon et d'Anvers. Ce suivi visera aussi à informer les propriétaires et des éventuels développeurs. Il serait appuyé par des intervenants en urbanisme, architecture, histoire et éducation populaire, par exemple, dans le cadre du soutien financier pour les initiatives à portée sociale annoncé dans le PDUES.

Cette démarche pourrait permettre d'accompagner un répertoire du patrimoine populaire local qui sera entrepris par des citoyens de Parc-Extension avec, si possible, la collaboration

de l'arrondissement Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension. Nous souhaitons en effet intégrer une partie du patrimoine quotidien des citoyens à la liste de l'an 2005 des bâtiments patrimoniaux à protéger dans notre quartier centenaire.

CONCLUSION

Étant donné la nature du patrimoine du quartier, nous croyons que le PDUES est une occasion unique d'inciter tous les intervenants à considérer l'histoire et le patrimoine modeste de notre quartier dans la planification de son développement. Tout en intégrant des bâtiments collectifs ou privés modernes de grande qualité qui témoignent du présent et répondent aux besoins actuels, il est essentiel de respecter l'esprit, l'histoire et l'héritage matériel du passé du quartier. Le patrimoine modeste et quotidien qui a accompagné la vie de milliers de résidents de diverses origines mérite qu'on y prête une attention particulière. Il faut, pour y arriver, identifier sa contribution à notre qualité de vie, révéler son importance dans l'histoire du quartier et de Montréal et dans celle des nombreuses communautés immigrantes qui y ont pris contact avec leur nouveau pays.

Les décisions qui seront prises dans les secteurs de Beaumont, Marconi et Alexandra et leurs environs, de manière concertée, influenceront certainement l'aménagement du reste de notre quartier. Le bâti d'un quartier au patrimoine modeste, qui offre peu de territoires vacants est en effet plus vulnérable. Démolir et reconstruire en misant sur la valeur des terrains est plus facile.

Il est d'autant plus important de voir notre quartier au-delà des apparences et des intérêts immédiats, avec le regard affectueux de résidents qui y demeurent depuis plus ou moins longtemps et qui ont la volonté d'y rester.

ANNEXE

Bref historique du quartier

Le quartier Parc-Extension naît à l'époque où plusieurs municipalités de banlieue sont constituées ou amorcent une période d'urbanisation plus intense, comme ce fut le cas du quartier Villeray. Le quartier est une création de promoteurs immobiliers qui, dès 1907, acquièrent des terres agricoles alors situées dans la municipalité de paroisse de Saint-Laurent. Le quartier est conçu comme un prolongement des secteurs Villeray et Outremont auquel il empruntera la toponymie pour la plupart des rues qui sont dans le prolongement de celles des quartiers voisins. Cependant, malgré les promesses initiales, l'enclavement du quartier par la voie ferrée du Canadian Pacifique et la ville de Mont-Royal, sans viaducs ni accès direct, nuira à son développement pendant deux décennies, sans oublier la crise économique des années 1930.

Après avoir loti et mis en vente des parcelles, les firmes immobilières acceptent l'annexion à Montréal en 1910, de manière à permettre l'installation d'infrastructures sanitaires et de voirie. Ce processus est similaire à celui qu'on retrouve à Montréal : acquisition et lotissement par des promoteurs, création d'une municipalité en raison de son pouvoir d'emprunt, endettement pour les infrastructures de base, demande d'annexion à Montréal.

(ANNEXE)

Notons que des promoteurs achètent en 1910 des terrains à peu près au même moment, pour développer une ville modèle à l'ouest de Parc-Extension, Mont-Royal. Le quartier va se développer surtout à partir des années 1920 et 1930, avec l'arrivée du tramway et l'ouverture de viaducs permettant de le relier à Montréal par l'actuelle rue Jean-Talon et l'avenue du Parc.

Il est intéressant de noter que l'avenue Beaumont, qui fait l'objet du plan d'aménagement proposé, était destinée à devenir à l'origine l'artère est-ouest principale du quartier et ce, jusqu'à la fin des années 1920, alors que la rue Saint-Roch, avec ses institutions, ainsi que les rues Jean-Talon et Ogilvy avec leurs commerces, la remplacent bientôt. Elle représentait en effet le lien direct avec Mont-Royal, la cour de triage ferroviaire et les quelques entreprises qui la bordaient. Le premier poste de pompier, des commerces importants, la mission anglicane, une école avec deux classes, la première ligne de tramway vers l'ouest et le premier éclairage de rue y furent d'abord installés.

Après avoir été habité par des familles canadiennes-françaises et anglaises, des immigrants britanniques et d'Europe de l'est, le quartier deviendra le lieu d'arrivée de nombreuses communautés immigrantes après la Seconde Guerre mondiale. Certains en font presque leur quartier fondateur, comme la communauté arménienne, la deuxième vague de la communauté grecque et, plus récemment, les différentes communautés d'Asie du Sud-Est.

Le patrimoine du quartier, sauf la gare Jean-Talon, est typique du Montréal des deux premiers tiers du 20^e siècle. Pourtant, il ne semble pas avoir retenu l'attention du plan d'urbanisme (2005) qui ne reconnaît de valeur qu'à quelques 16 lieux éparpillés alors qu'une grande partie du bâti du quartier Villeray et de Rosemont-Petite-Patrie reçoit une telle reconnaissance. Cela provient probablement d'une certaine méconnaissance de l'histoire de Parc-Extension.

Le patrimoine d'un quartier ne prend pas seulement sa valeur dans son architecture mais aussi, dans l'histoire et le vécu de ses résidents, l'ancienneté de son occupation, dans les usages de ses bâtiments, de ses lieux de rencontre et de sa vie associative et culturelle.

Dans ce quartier ouvrier, les paysages sont faits d'une végétation horticole, florale et arboricole plantée sur les devantures ou dans les cours, selon les goûts de plusieurs générations de résidents qui s'échangeaient des bulbes et plantes.

Tout ceci a fait la qualité de ce quartier, une qualité à préserver et à développer. L'importance de ces éléments doit être reconnue comme des critères valables d'une évaluation patrimoniale.

-/-