

UNITÉS DE PAYSAGE

19 unités de paysage découpent le territoire à l'étude en zones présentant une certaine homogénéité, soit par la dominance d'un usage ou de fonctions urbaines ou encore par des caractéristiques paysagères ou urbaines participant à l'ambiance de l'unité. Pour les fins de la présente étude, deux facteurs supplémentaires influencent ce découpage: la formation historique particulière du lieu et la similitude des enjeux d'aménagement futurs.

La caractérisation du territoire par l'analyse de ses unités de paysage identifie et décrit les composantes physiques participant à la structure et à la perception du paysage.

La valeur structurante de la forme urbaine, le support architectural et paysager à l'expérience spatiale et la persistance de témoins historiques forment ensemble le cadre d'une appréciation concrète de chaque unité.

L'analyse des unités de paysages est présentée sous la forme de fiches, regroupant des textes d'analyse, une cartographie de l'évolution urbaine, des représentations et des interprétations graphiques. Le texte analytique cible les qualités formelles et matérielles de l'unité, ses atouts et ses faiblesses comme paysage urbain et les liens avec les unités contiguës. Les principes de perception visuelle et d'effet scénique sont des aspects inclus lorsque possible afin de révéler des scènes urbaines particulières qui enrichissent l'expérience de l'espace urbain. Un regard synthétique est également porté sur le rôle structurant des éléments de persistance qui articulent notre compréhension du processus de formation de la ville. Sur la base des éléments ciblés par la fiche d'unité de paysage, les principaux potentiels et contraintes de l'unité ainsi que les objectifs de mise en valeur du patrimoine et du paysage sont nommés.

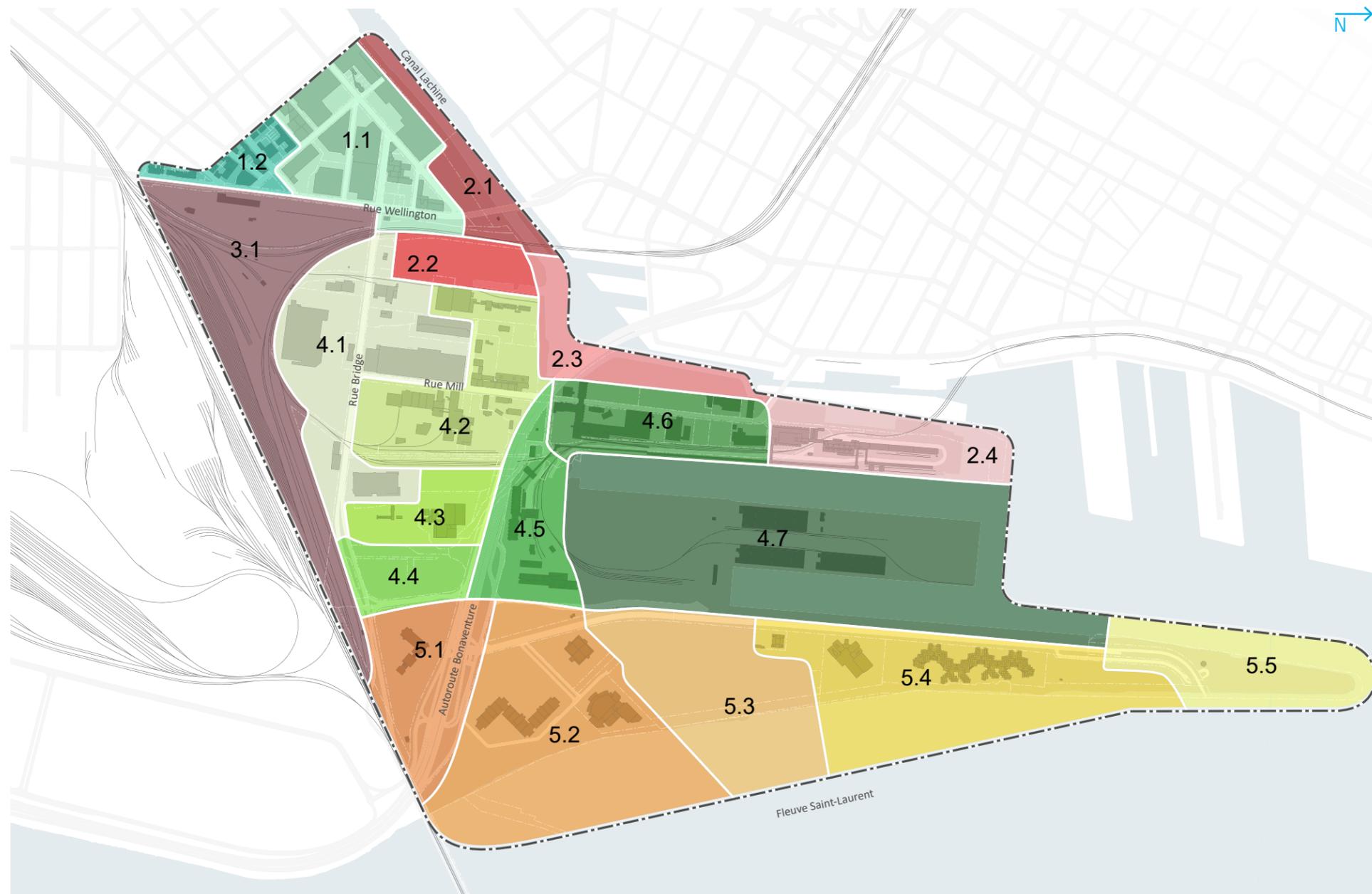
La présentation de chaque fiche est divisée en quatre sections : analyse, évolution urbaine, persistances et orientations de design. La section descriptive et analytique comprend un plan clef, une orthophotographie récente de l'unité étudiée avec sa limite en surimpression. Des photographies appuient le texte. Une photographie aérienne de 1949 du même secteur permet de rendre compte des modifications dans l'unité de paysage durant les cinquante dernières années. La section suivante porte un regard comparatif sur l'unité de paysage et sa forme urbaine à travers le temps. Cette analyse est effectuée sur la base de la cartographie schématisée des neuf périodes historiques, présentée en vignettes. La section des «persistances» de la fiche d'analyse mentionne des témoins matériels et immatériels ainsi que des vestiges revêtant une importance dans l'évolution du secteur et dans la morphologie urbaine. Les propos sont appuyés par des photographies des témoins matériels relevés et une cartographie des éléments du paysage en fonction de leur apparition. La dernière section, orientations de design, illustre des précédents en fonction des objectifs de mise en valeur énoncés.

Les fiches sont rédigées selon le gabarit de rédaction suivant :

- Description sommaire : Limites de l'unité, éléments inclus, caractère dominant du bâti, grands éléments structurants, dynamiques observées.
- Usages : Activités ou occupation du sol dominantes relevées, usages particuliers relevés.
- Caractéristiques d'implantation : tendances d'implantation dominantes, forme du cadastre, servitudes.
- Ambiance et vues : Expérience sensorielle, encadrement végétal, vues remarquables, structuration du paysage par les éléments construits ou «naturels», effets scéniques.
- Éléments caractéristiques du paysage urbain : Synthèse des points marquants.
- Témoins matériels : Liste des éléments construits hérités des autres périodes historiques, tel que décrit dans la section « récit illustré de l'évolution urbaine ».
- Vestiges : Liste des vestiges issus des différentes périodes historiques, tel que décrit dans la section « récit illustré de l'évolution urbaine ».
- Persistances : Synthèse des éléments historiques ayant influencé la morphologie urbaine.
- Potentiels : Capital patrimonial et paysager, potentiels de diversification / mise en valeur en fonction de l'analyse de l'unité de paysage et des grandes tendances relevées.
- Contraintes : Obstacles à l'expérience du lieu, obstacles à une redynamisation,
- Objectifs de mise en valeur : Orientations d'aménagement spécifiques pour la mise en valeur du paysage et du patrimoine, réponse à des problématiques paysagères ou des contraintes observées sur le site.
- Précédents : Résumé du précédent présenté, forme et usages, rôle du paysage et du patrimoine dans le projet décrit, liens et opportunités par rapport à l'unité de paysage analysée

UNITÉS DE PAYSAGE DÉCOUPAGE ET NOMENCLATURE

Table des matières - Unités de paysage



| | | |
|--|--|----|
| 1. Wellington | | |
| | UNITÉ 1.1 Ensemble industriel-commercial | 13 |
| | UNITÉ 1.2 Ensemble mixte | 16 |
| 2. Canal de Lachine | | |
| | UNITÉ 2.1 Square Saint-Patrick | 19 |
| | UNITÉ 2.2 Bassin Wellington | 22 |
| | UNITÉ 2.3 Bassin Peel et déversoir | 25 |
| | UNITÉ 2.4 Pointe -du-Moulin | 28 |
| 3. Emprise ferroviaire | | |
| | UNITÉ 3.1 Rails, dépôts et cours | 31 |
| 4. Pôle d'emploi | | |
| | UNITÉ 4.1 Grandes surfaces commerciales | 34 |
| | UNITÉ 4.2 Noyau industriel ancien | 37 |
| | UNITÉ 4.3 Noyau industriel récent | 41 |
| | UNITÉ 4.4 Des Irlandais | 44 |
| | UNITÉ 4.5 Silos et autoroute surélevée | 47 |
| | UNITÉ 4.6 Rue Mill | 50 |
| | UNITÉ 4.7 Bassin et jetée Bickerdike | 53 |
| 5. Jetée MacKay | | |
| | UNITÉ 5.1 Grandes infrastructures | 56 |
| | UNITÉ 5.2 Cité du cinéma | 59 |
| | UNITÉ 5.3 Vestiges d'Expo 67 | 62 |
| | UNITÉ 5.4 Complexes d'habitation | 65 |
| | UNITÉ 5.5 Parc de la Cité-du-Havre | 68 |

UNITÉ 1.1 ENSEMBLE INDUSTRIEL-COMMERCIAL

DESCRIPTION ET ANALYSE



Unité de paysage sur orthophotographie (Communauté métropolitaine de Montréal, 2005-2013)



Localisation de l'unité dans la zone d'étude

Description sommaire

L'unité de paysage englobe le bâti entre la rue Saint-Patrick et le canal de Lachine jusqu'à la limite de l'aire d'étude. Les rues Montmorency, Centre et Wellington définissent sa partie sud et est. Sa section nord englobe le talus et la voie ferrée bordant le côté nord de la rue Wellington.

Le bâti dominant est de volume rectangulaire (ou prisme triangulaire), de un ou deux étages de haut, au toit plat, hébergeant principalement des fonctions de fabrication ou de commerce au détail. Les façades sont souvent aveugles, légèrement reculées par rapport à la rue. Le bâtiment au toit à deux versants, rue de Condé, et celui formant la pointe au coin des rues Bridge et Saint-Patrick diffèrent par leur volumétrie. Les façades de R.R. Donnelley sur les rues de Condé et Saint-Patrick sont plus ouvertes que les autres bâtiments du secteur. Des silos se trouvent dans l'axe de l'ancienne rue de la Ferme, sur la rue Saint-Patrick. Les trottoirs ne sont pas systématiquement présents le long des rues de l'unité de paysage.

Usages

Les entreprises de fabrication, de commerce au détail et liées à l'entretien automobile sont dominantes dans l'unité de paysage. Les activités de fabrication génèrent du fret par camion. Des quais de chargement se trouvent par ailleurs de part et d'autre de l'emprise de l'ancienne rue de la Ferme.

Caractéristiques d'implantation

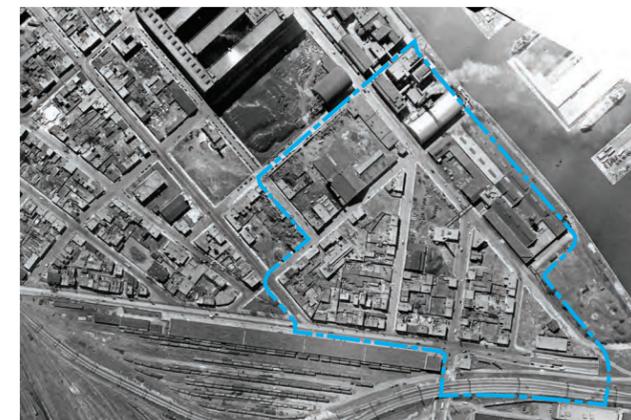
Les bâtiments ont une implantation légèrement en recul sur les rues Wellington, Saint-Patrick et Centre. Un recul nul des façades est observé sur les autres rues de l'unité. Les lots occupés sont presque totalement bâtis ou occupés par des espaces de stationnement ou de livraison. Quelques lots sont vacants coin des rues Bridge et Wellington. Le cadastre revêt des formes atypiques dans cette unité de paysage, résultant du contact des trames de lotissement bordant le canal de Lachine et la rue Wellington, à la limite du lotissement des Sulpiciens. Des lots triangulaires donnant sur la rue Saint-Patrick en résultent. Plusieurs petits lots ont été remembrés pour en former de plus grands. Une servitude à l'est du bâtiment situé au 1305 rue de Montmorency est maintenue pour la canalisation souterraine correspondant à l'ancienne rivière Saint-Pierre. En règle générale, les façades sont aveugles et plutôt homogènes. Les bâtiments le long de la rue Saint-Patrick sont implantés parallèlement à la rive du canal.

Ambiance et vues

L'intensité du trafic véhiculaire sur la rue Wellington crée un inconfort pour le piéton et le cycliste à la sortie du pont. L'expérience du corridor Saint-Patrick est plus agréable, le bâti étant plus varié, ouvert sur la rue, le trafic y étant moins rapide. Les lots non-bâtis créent une impression d'espace déstructuré. L'espace entre les trois bâtiments, le long de l'ancienne emprise de rue de la Ferme, crée une perspective vers les silos de la rue Saint-Patrick. Une vue vers le mont Royal dans l'axe de la rue Montmorency est cadrée par les bâtiments bas du secteur.

Éléments caractéristiques du paysage urbain

- Lots de forme triangulaire résultant de la jonction entre les deux trames urbaines;
- Bâtiments de grande superficie et de faible hauteur;
- Dominance des parements de brique rouge sur les bâtiments industriels anciens.



(Archives de la Ville de Montréal)



1. Rue Saint-Patrick, vue vers le sud-ouest



2. Rue Wellington, vue vers le sud



3. Rue de Condé, vue vers le sud-est

UNITÉ 1.1 ENSEMBLE INDUSTRIEL-COMMERCIAL ÉVOLUTION URBAINE

La séquence des cartes ci-contre, tirée de l'exercice de cartographie diachronique réalisé pour l'ensemble du secteur Bridge-Wellington, permet de zoomer en neuf temps sur l'évolution urbaine propre à l'unité. Les couches du parcellaire, du viaire et du bâti, ainsi que l'évolution de la rive sont amalgamées et offrent une lecture progressive de la forme urbaine et ses transformations.



Période 1 : --- à 1825



Période 4 : 1879 à 1896



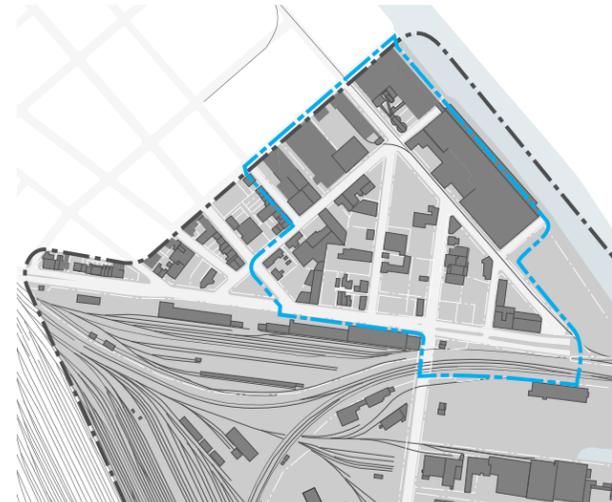
Période 7 : 1959 à 1970



Période 2 : 1825 à 1848



Période 5 : 1896 à 1920



Période 8 : 1970 à 1992



Période 3 : 1848 à 1879



Période 6 : 1920 à 1959



Période 9 : 1992 à ---

Légende:

- Cadastre
- Chemin de fer
- Voie
- Bâtiment

UNITÉ 1.1 ENSEMBLE INDUSTRIEL-COMMERCIAL

TÉMOINS MATÉRIELS, VESTIGES ET PERSISTANCES



Datation des éléments construits dans l'unité paysagère

Témoins matériels

- 1305, rue De Montmorency (Pillow, Hersey & Co.)** Ce bâtiment, prenant la forme d'une vaste halle, est le plus ancien immeuble à vocation industrielle subsistant du secteur Bridge-Wellington. Il est érigé par Pillow, Hersey & Co, une entreprise née lors de la première phase d'industrialisation du canal Lachine et ayant deux usines à proximité de celui-ci.
- 1394-1396, rue Saint-Patrick (Montreal Steel Works, bureaux)** Immeuble à bureaux de grande qualité esthétique. Cette typologie est rare dans le secteur. Il est érigé à l'époque où la fonderie du 1401-1545, rue Saint-Patrick est la propriété de la Montreal Steel Works.
- 1401-1545, rue Saint-Patrick (Canadian Switch & Spring-Montreal Steel Works)** Complexe industriel très vaste, érigé en plusieurs phases. Des concepteurs de renom, tel que T. Pringle and Son, ingénieurs, et Spence & Burge, architectes, sont associés à sa construction. Sa vocation est intimement liée aux activités des ateliers du Grand Tronc, à qui elle fournit des pièces d'équipements ferroviaires.
- 1555, rue Saint-Patrick (Silos Redpath – Allez Up)** Silos de béton construits au cours des années 1950-1960. Ils font alors partie de la troisième phase de développement de la sucrerie du Canal, installée sur ce site depuis 1854. Leur recyclage en centre d'escalade en 2013 remporte de nombreux prix.
- Tracé de la rue Wellington** Voie de circulation tracée au XVIII^e siècle permettant d'accéder aux concessions situées entre Montréal et Lachine.
- Tracé de la rue De la Ferme** Chemin d'accès privé reliant la ferme Saint-Gabriel au chemin de la Rivière Saint-Pierre ou chemin du Bas Lachine, actuelle rue Wellington.
- Tracé rue Bridge/Saint-Étienne** Cette rue fait partie des premières voies tracées sur le territoire de l'ancienne ferme Saint-Gabriel en 1846. Elle est un axe structurant du secteur divisant les ateliers du Grand Tronc, et ses cours de triage, de Victoriatown, en plus devenir une voie de circulation importante lors de l'ouverture du pont Victoria à la circulation automobile dans les années 1950.
- Tracé de la rue Saint-Patrick** Cette rue fait partie des premières voies tracées sur le territoire de l'ancienne ferme Saint-Gabriel en 1846. Son tracé parallèle au canal va en faire un axe privilégié pour l'implantation industrielle.
- Cours de la rivière Saint-Pierre (canalisée)** Cours d'eau «naturel» ayant favorisé l'implantation de fermes dans le secteur. Dès le XVIII^e siècle, son tracé est modifié par les Sulpiciens qui tentent d'y aménager un canal et qui l'utilisent finalement pour son potentiel hydraulique.
- Tracé de la rue Saint-Columban** Cette rue fait partie des premières voies tracées sur le territoire de l'ancienne ferme Saint-Gabriel en 1846.
- Tracé de la rue De Condé** Voie de circulation établie sur les terrains de l'ancienne ferme Saint-Gabriel en 1856.

Vestiges

- Bâtiments de la ferme des Prêtres (Saint-Gabriel)** Ensemble agricole appartenant aux Sulpiciens, seigneurs de Montréal. Son lotissement au milieu du XIX^e siècle donne le coup d'envoi au développement urbain du secteur (site archéologique BiFJ-089).
- Maisons des rues Saint-Columban, Bridge, (De la Ferme), De Condé, Saint-Patrick** Les premières constructions établies sur les lots de l'ancienne ferme des Prêtres sont surtout à vocation mixte résidentielle-industrielle. Cependant, la proximité du canal Lachine amène la vocation industrielle à supplanter la vocation résidentielle de ces îlots.

Persistances

- La forme triangulaire de la trame de rue issue du lotissement de la ferme des Prêtres;
- La vocation industrielle maintenue dans le temps depuis le XIX^e siècle.



4. Pillow Hersey & Co, au 1305 rue de Montmorency (Google Streetview)



5. Anciens silos Redpath sur la rue Saint-Patrick

UNITÉ 1.1 ENSEMBLE INDUSTRIEL-COMMERCIAL

ORIENTATIONS DE DESIGN

Les potentiels et contraintes listés ci-dessous offrent une synthèse des principales conditions physiques à considérer pour orienter la mise en valeur de l'unité. La liste des objectifs de mise en valeur formulée par la suite les meilleures pistes d'aménagement dans le respect de l'évolution urbaine de l'unité et des témoins patrimoniaux, vestiges et persistances qui subsistent. Les projets exemples illustrés ci-contre fournissent des précédents pertinents qui pourront alimenter la réflexion.

Potentiels

- La proximité du canal de Lachine et la présence de deux parcs urbains, le Square Saint-Patrick et le Square Tansey, représentent des potentiels pour la diversification et la densification du milieu.;
- Plusieurs espaces sont disponibles pour une densification du secteur, occasion de structuration du cadre bâti et de manifestation de la trame triangulaire singulière.;
- La présence du viaduc ferroviaire surplombant la rue Bridge agit comme un seuil au secteur;
- Le passage de la rivière Saint-Pierre en souterrain peut être saisi comme opportunité de design pour la reconfiguration d'espaces publics ou privés.

Contraintes

- Le corridor de la rue Wellington est peu accueillant pour les modes de transport actifs entre les rues Bridge et Saint-Patrick par l'absence de trottoir du côté est et de zone tampon entre les piétons et le trafic intense.

Objectifs de mise en valeur

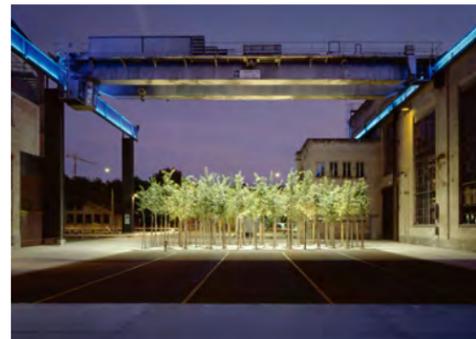
- Consolider la vocation industrielle et commerciale du secteur;
- Améliorer la qualité architecturale du bâti;
- Renforcer la présence des composantes bâties anciennes dans le paysage;
- Favoriser la perméabilité de la trame entre le quartier et le canal;
- Conserver les particularités de la trame urbaine et en marquer les angles par l'expression architecturale des bâtiments;
- Favoriser l'encadrement du Square Saint-Patrick avec un bâti continu et tourné vers le square;
- Favoriser une implantation du bâti du côté est de la rue Wellington qui permet une meilleure mise en valeur du domaine public;
- Privilégier l'ouverture des rez-de-chaussée sur la rue Wellington dans les nouvelles constructions;
- Mettre en valeur l'ancienne rue de la Ferme;
- Rappeler la présence de la rivière Saint-Pierre;
- Rappeler la présence de la ferme des Prêtres;
- Favoriser l'utilisation de la brique rouge comme parement.



Sulzerareal (Vetsch Parter Lanscape Architectur)



Cité du multimédia (Provencher Roy)



Sulzerareal (Vetsch Parter Lanscape Architectur)



Sulzerareal (Sulzerareal.ch)



Cité du multimédia phase 8 (Mendès Shooner Dagenais Létourneux)



SULZERAREAL, WINTERTHUR, SUISSE

Vetschpartner Landschaftsarchitekten, 2000-2003

Sulzerareal propose une trame narrative signifiant la particularité du lieu dans sa mise en forme. La requalification d'un ancien parc industriel en quartier hébergeant une mixité d'usages change même la vocation de l'espace public enclavé entre d'anciens espaces de production. À proximité du centre historique de la ville de Winterthur, le secteur Sulzerareal propose une analogie à la transformation de la ville par un espace appelé à se transformer dans le temps. Le cadre urbain et la place civique interagissent dans un constant dialogue entre l'occupation de l'espace et la manifestation des activités ayant cours à sa périphérie.

À l'intérieur de l'unité de paysage, la présence de traces témoignant de la création de la morphologie urbaine est un potentiel à exploiter. Il s'agit de redonner à l'espace public un canevas en phase avec ses mutations passées et futures. Plus concrètement, la signification du passage de la petite rivière Saint-Pierre, de la rue de la Ferme et de la rue Wellington dans l'espace sont trois occasions d'intégrer une relation de la sorte à l'espace public.

CITÉ DU MULTIMÉDIA, MONTRÉAL, CANADA

Cardinal Hardy (plan directeur), 2005-2011

Le projet de la Cité du Multimédia prend place dans le faubourg des Récollets, entre le Vieux-Montréal et l'autoroute Bonaventure. Remplaçant progressivement les vestiges d'occupation industrielle, une nouvelle densité est apportée dans le quadrilatère et un nouveau pôle d'emploi est créé. La construction de la Cité du Multimédia a permis de structurer une façade urbaine donnant sur l'autoroute Bonaventure. L'espace public est traité distinctement.

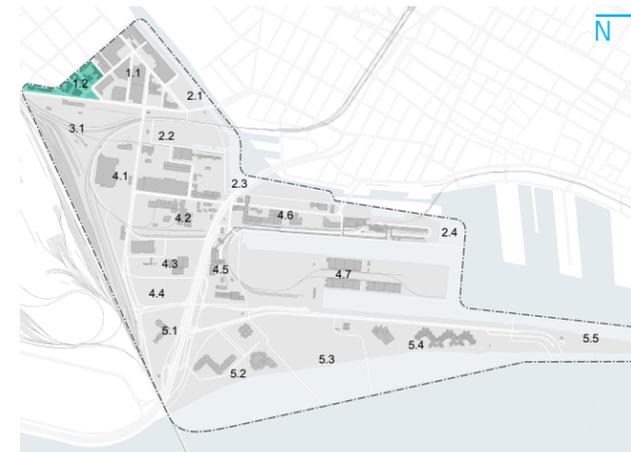
Concernant l'unité paysagère, l'introduction d'usages, la consolidation du bâti et la création d'une façade bâtie sur l'espace public sont à retenir. Le Square Saint-Patrick, adjacent à l'unité, est à définir davantage dans son encadrement bâti. La consolidation du pôle d'emploi le long de Wellington permettrait de dynamiser le secteur et d'en rehausser la qualité du bâti.

UNITÉ 1.2 ENSEMBLE MIXTE

DESCRIPTION ET ANALYSE



Unité de paysage sur orthophotographie (Communauté métropolitaine de Montréal, 2005-2013)



Localisation de l'unité dans la zone d'étude

Description sommaire

L'unité de paysage inclut le bâti à l'ouest de Wellington, délimité par les rues Montmorency, Richardson, Centre, Wellington et le viaduc de la voie ferrée surplombant la rue Wellington. Deux parcs sont dans l'unité, le square Tansey et le parc Mullins / Wellington. On retrouve dans l'unité une irrégularité dans la forme des lots, modelée par la rue Wellington. La majorité du cadre bâti est de deux ou trois étages de haut au toit plat.

Usages

Le secteur est surtout résidentiel, avec quelques commerces spécialisés ayant vitrine sur la rue Wellington ou de Condé.

Caractéristiques d'implantation

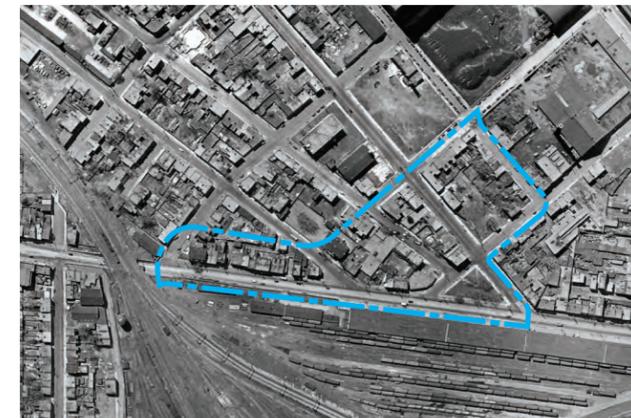
Les rues sont plantées d'arbres, le bâti est implanté sans recul par rapport à la rue. Contrairement à l'unité voisine 1.1, très peu de lots sont libres de construction. L'îlot étroit entre Centre et Grand Trunk est tourné vers la rue Centre, exposant les cours arrière sur la rue Grand Trunk.

Ambiance et vues

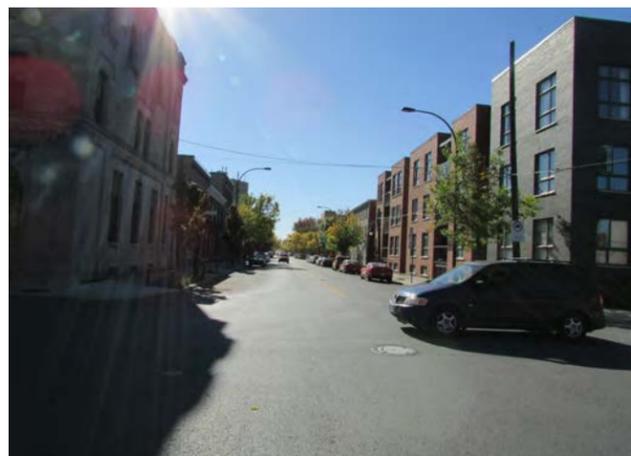
Les corridors visuels dans l'axe des rues Centre, Grand Trunk, Mullins et Montmorency possèdent une qualité d'encadrement en raison du bâti résidentiel varié et des arbres matures les bordant. La façade de l'ancienne banque d'épargne encadre bien le square Tansey.

Éléments caractéristiques du paysage urbain

- Forme particulière de la trame urbaine, résultant de l'intersection de la trame orthogonale déployée le long du canal de Lachine avec la rue Wellington;
- Parcs (Square Tansey et parc Mullins / Wellington) logés dans les triangles résultant de la jonction de la trame orthogonale avec la rue Wellington;
- Rues plantées d'arbres;
- Bâtiments à alignement zéro avec fort pourcentage d'occupation au sol;
- Bâti sériel avec de multiples entrées et interfaces avec l'espace public;
- Prédominance de la maçonnerie.



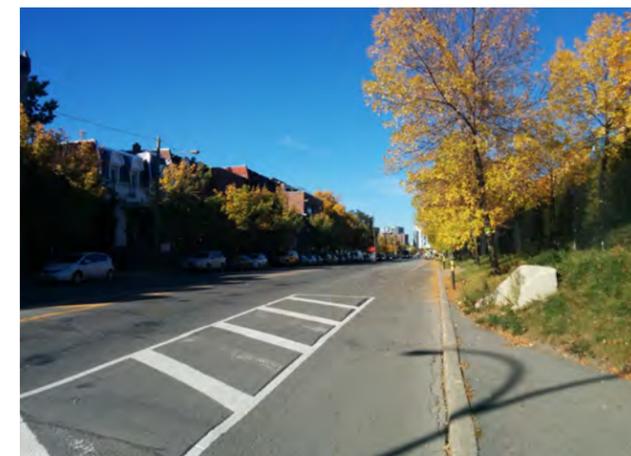
(Archives de la Ville de Montréal)



1. Rue Centre, vue vers le sud-ouest



2. Rue de Montmorency, vue vers le nord-ouest

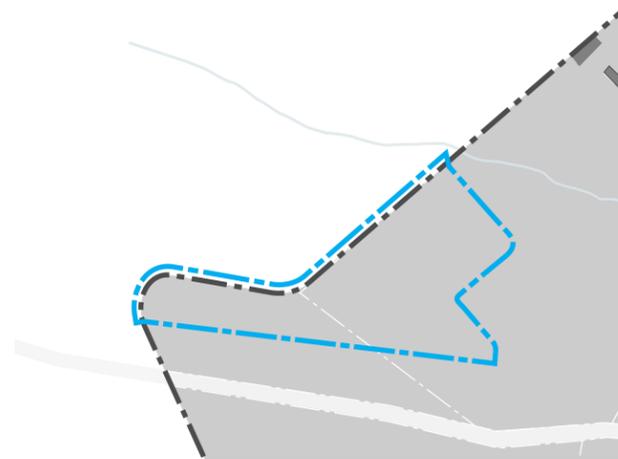


3. Rue Wellington, vue vers le nord

UNITÉ 1.2 ENSEMBLE MIXTE

ÉVOLUTION URBAINE

La séquence des cartes ci-contre, tirée de l'exercice de cartographie diachronique réalisé pour l'ensemble du secteur Bridge-Wellington, permet de zoomer en neuf temps sur l'évolution urbaine propre à l'unité. Les couches du parcellaire, du viaire et du bâti, ainsi que l'évolution de la rive sont amalgamées et offrent une lecture progressive de la forme urbaine et ses transformations.



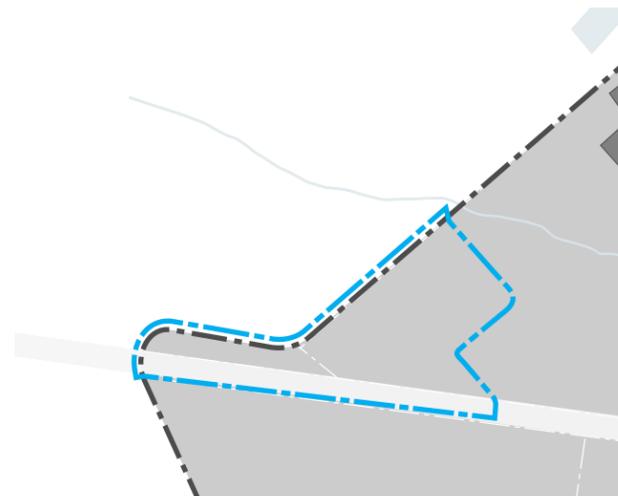
Période 1 : --- à 1825



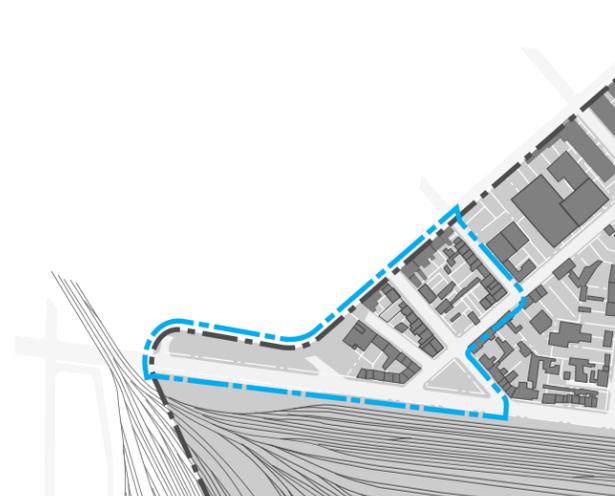
Période 4 : 1879 à 1896



Période 7 : 1959 à 1970



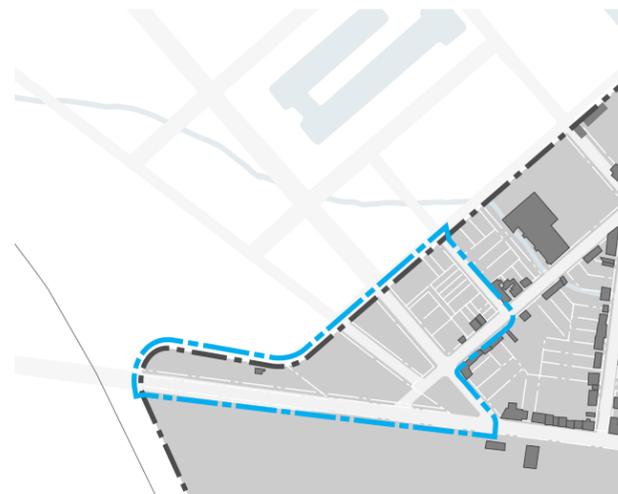
Période 2 : 1825 à 1848



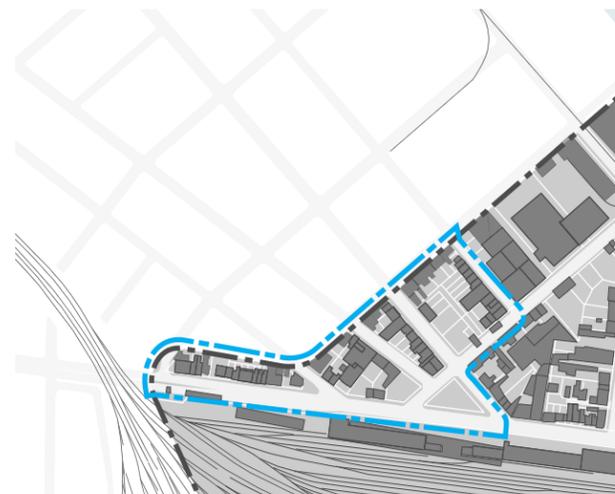
Période 5 : 1896 à 1920



Période 8 : 1970 à 1992



Période 3 : 1848 à 1879



Période 6 : 1920 à 1959



Période 9 : 1992 à ---

Légende:

- Cadastre
- Chemin de fer
- Voie
- Bâtiment

UNITÉ 1.2 ENSEMBLE MIXTE TÉMOINS MATÉRIELS, VESTIGES ET PERSISTANCES

Témoins matériels

• Maisons secteur De Condé :

- ① **1101-1111, rue De Montmorency** Triplex à escalier extérieur implanté sans marge de recul exprimant la transition dans les modes d'implantation et de construction de ce type d'immeuble résidentiel au tournant du XXe siècle.
- ② **1594-1604, rue Du Centre** Immeuble d'angle à vocation mixte, avec rez-de-chaussée commercial et étages résidentiels. Probablement conçu par l'architecte William Edward Doran ayant dessiné de nombreux bâtiments industriels et municipaux du secteur.
- ③ **1588-1592, rue Du Centre** Triplex à escaliers intérieurs datant des années 1870, le rendant ainsi relativement ancien pour le secteur.
- ④ **1562 à 1578, rue Du Centre** Série de duplex à escalier intérieur, une typologie très présente dans le secteur. Ensemble, ils illustrent diverses époques de construction et variations de ce type architectural.
- ⑤ **1588 à 1606, rue Richardson** Ensemble de maisons en rangée ou de duplex à escalier intérieur qui appartiennent tous à la même typologie architecturale qui est très présente dans le secteur.
- ⑥ **1232-1234, rue De Condé** Paire de maisons en rangée implantée avec une marge de recul, particularité assez rare dans le secteur pour les immeubles de cette époque. La qualité de leur ornementation les distingue des autres immeubles résidentiels.
- ⑦ **1100, rue De Condé (Banque d'épargne)** Immeuble conçu par l'architecte Alphonse Raza. Son positionnement face au square Tansey et au carrefour des rues Du Centre et Wellington augmente la prestance de cet immeuble commercial de grande qualité.
- ⑧ **Square Tansey** Espace public prenant partie de la forme triangulaire de la trame de rue. Formalisé vers la fin du XIXe siècle, il constitue un des rares espaces verts du secteur. Son toponyme rappelle Dennis Tansey, ingénieur irlandais, siège au conseil municipal de 1881 à 1887 comme représentant du quartier Sainte-Anne, puis du quartier Saint-Gabriel. Il est d'ailleurs le premier résident de Pointe-Saint-Charles à occuper ce poste.
- ⑨ **Tracé de la rue Wellington** Voie de circulation tracée au XVIIIe siècle permettant d'accéder aux concessions situées entre Montréal et Lachine.
- ⑩ **Tracé de la rue De Condé** Voie de circulation établie sur les terrains de l'ancienne ferme des Prêtres en 1856.
- ⑪ **Tracé de la rue Du Centre** Voie de circulation établie sur les terrains de l'ancienne ferme des Prêtres en 1856. Elle constitue une des principales artères commerciales de Pointe-Saint-Charles.
- ⑫ **Tracé de la rue Richardson** Voie de circulation établie sur les terrains de l'ancienne ferme des Prêtres en 1856.
- ⑬ **Tracé de la rue Grand Trunk** Voie de circulation établie sur les terrains de l'ancienne ferme Saint-Gabriel en 1856.

Vestiges

- Ⓐ **Maisons des rues De Condé, Grand Trunk, Centre et Richardson** Les premières constructions établies sur les lots de l'ancienne ferme des Prêtres sont surtout à vocation mixte résidentielle-industrielle. Cependant, la proximité du canal Lachine amène la vocation industrielle à s'étendre au détriment de la vocation résidentielle sur ces îlots.

Persistances

- La forme triangulaire de la trame de rue issue du lotissement de la ferme des Prêtres;
- Les vocations résidentielle et industrielle maintenues dans le temps depuis le XIXe siècle.



Datation des éléments construits dans l'unité paysagère



4. Alignement de résidences sur la rue Richardson



5. Alignement de résidences sur la rue De Condé



6. 1100 rue De Condé

UNITÉ 1.2 ENSEMBLE MIXTE

ORIENTATIONS DE DESIGN

Les potentiels et contraintes listés ci-dessous offrent une synthèse des principales conditions physiques à considérer pour orienter la mise en valeur de l'unité. La liste des objectifs de mise en valeur formule par la suite les meilleures pistes d'aménagement dans le respect de l'évolution urbaine de l'unité et des témoins patrimoniaux, vestiges et persistances qui subsistent. Les projets exemples illustrés ci-contre fournissent des précédents pertinents qui pourront alimenter la réflexion.

Potentiels

- Le secteur est bien établi, avec quelques propriétés d'intérêt patrimonial;
- Beaucoup de liens cyclables sont présents dans l'unité sur les rues Wellington, de Montmorency et Grand Trunk.

Contraintes

- La rue Wellington n'est pas perçue comme un milieu de vie, comme en témoigne le peu de commerces de proximité et le peu de mise en valeur de l'espace public.;
- La proximité des rails et de la cour de triage engendre des nuisances (bruit, poussière) pour l'insertion de nouveaux usages;
- L'absence de vis-à-vis sur la rue Wellington crée un déséquilibre dans l'encadrement de la rue.

Objectifs de mise en valeur

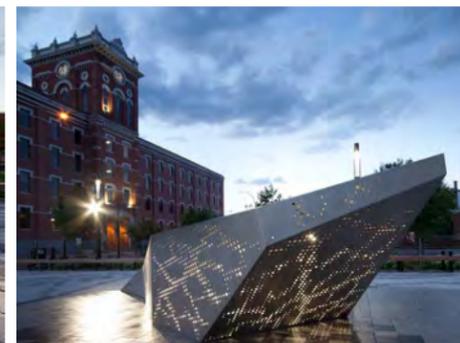
- Maintenir la cohabitation des fonctions résidentielles, commerciales et industrielles du secteur;
- Améliorer l'aménagement du domaine public le long de la rue Wellington, pour ajouter à l'expérience visuelle et piétonne du corridor routier et lui apporter une image distinctive;
- Consolider l'encadrement urbain du square Tansey.



Place Joseph-Venne (NIP Paysage)



Place Joseph-Venne (NIP Paysage)



Place Joseph-Venne (NIP Paysage)



Image du projet lauréat (Design Montréal)



Promenade Smith (Google Steet View)



Promenade Smith (Google Steet View)

PLACE JOSEPH-VENNE, MONTRÉAL, CANADA

NIP paysage, 2013

Le projet d'aménagement de la place Joseph-Venne, devant le Centre Gédéon-Ouimet de la Commission scolaire de Montréal, fait partie du plan de revitalisation du quartier Sainte-Marie. La place verdit l'interface publique du bâtiment. Un soin particulier apporté aux surfaces minérales, incorporant un motif qui lui est propre. Une fontaine-oeuvre lumineuse centrale anime l'espace.

La présence de l'ancienne Banque d'épargne face au square Tansey rappelle les paramètres de base du projet de la place Joseph-Venne : un bâti patrimonial faisant face à un espace public à revitaliser. Le square Tansey bénéficierait d'une relation formelle plus exprimée avec le bâtiment patrimonial lui faisant face. Avec une éventuelle densification du quartier, le square pourrait se positionner comme place urbaine centrale, ouverte et liée à son contexte.

PROMENADE SMITH, MONTRÉAL, CANADA

NIP paysage, 2016

Sur la rive nord du canal de Lachine, la rue Smith, anciennement Wellington, se termine en une placette urbaine. Le nouvel accès vers le canal de Lachine utilise un registre s'inspirant de la friche ferroviaire.

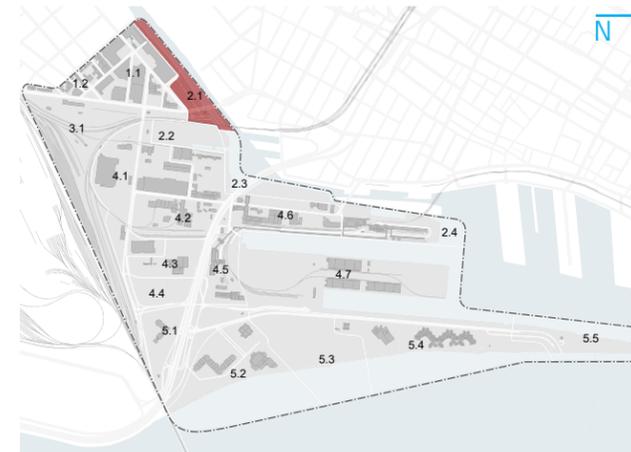
Il serait intéressant d'avoir un espace public de qualité semblable manifestant l'importance de la rue Wellington comme tracé fondateur dans Pointe Saint-Charles. Un vocabulaire formel développé pour unifier la rue Wellington depuis la promenade Smith jusqu'à la ferme Saint-Gabriel enrichirait la connotation patrimoniale du tracé.

UNITÉ 2.1 SQUARE SAINT-PATRICK

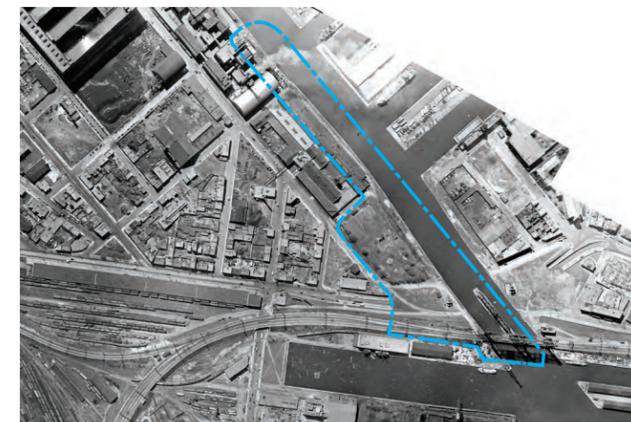
DESCRIPTION ET ANALYSE



Unité de paysage sur orthophotographie (Communauté métropolitaine de Montréal, 2005-2013)



Localisation de l'unité dans la zone d'étude



(Archives de la Ville de Montréal)

Description sommaire

L'unité englobe la rive du canal de Lachine, de la limite sud de la zone à l'étude dans l'axe de la rue Montmorency jusqu'aux ponts ferroviaires traversant le canal au nord. Les aménagements du lieu historique du Canal-de-Lachine ont une forme linéaire entre le mur aveugle de l'ancienne Montreal Switch and Springs et la rive du canal. Les aménagements du Square Saint-Patrick sont récents, comportant des buttes, des bancs, des plantations et une installation artistique. À l'extrémité nord de l'unité, le pont Wellington et le pont ferroviaire franchissent le canal. Deux autres anciens moyens de franchissement du canal sont toujours présents : le pont tournant, bloqué en position ouverte sur son îlet artificiel, et le tunnel Wellington, fermé à la circulation et dont la présence est rappelée par l'édicule de ventilation près du pont. La piste cyclable suit la rive du canal de Lachine en passant sous les ponts.

Usages

Outre le transit soutenu via le pont de la rue Wellington et quelques panneaux publicitaires, les activités de loisirs suivantes sont pratiquées à l'intérieur de l'unité de paysage : navigation de plaisance, promenade, cyclisme, jogging.

Caractéristiques d'implantation

Le long de la rive du canal, les aménagements sommaires du lieu historique du Canal-de-Lachine se situent à l'emplacement d'un ancien chemin de halage, ou «rue du canal». Le secteur au pied du pont Wellington a pris plusieurs formes au cours de l'histoire, dictées par les modes de franchissement du canal (pont, tunnel, pont-levis et pont-tournant), et n'a jamais été bâti.

Ambiance et vues

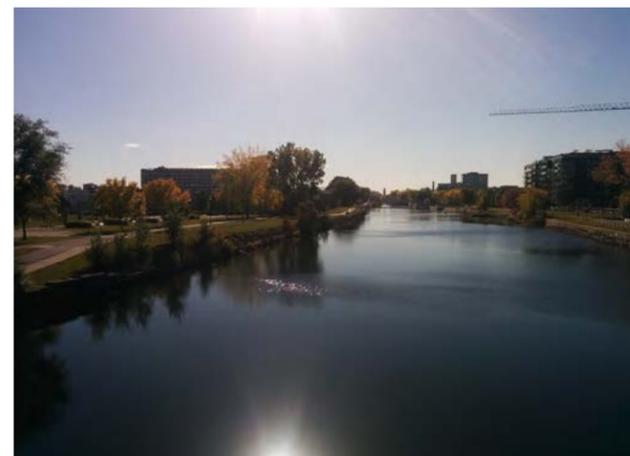
Tout le long de la rive du canal, les vues dégagées panoramiques vers le centre-ville, le mont Royal et le quartier en construction de Griffintown agrémentent la promenade. Le secteur est exposé aux vents d'ouest. La séparation du parc des voies de circulation créent une atmosphère paisible.

Éléments caractéristiques du paysage urbain

- Linéarité des aménagements le long du canal de Lachine;
- Convergence des moyens de transport (actuels et anciens);
- Multiplicité des moyens de franchissement du canal.



1. Square Saint-Patrick depuis le stationnement, vue vers le nord-est



2. Depuis le pont Wellington vers le sud-ouest



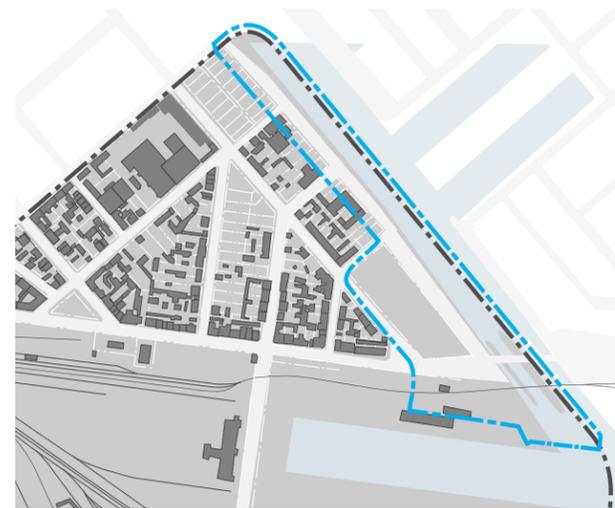
3. Rive sud du canal de Lachine, vue vers le nord-ouest

UNITÉ 2.1 SQUARE SAINT-PATRICK ÉVOLUTION URBAINE

La séquence des cartes ci-contre, tirée de l'exercice de cartographie diachronique réalisé pour l'ensemble du secteur Bridge-Wellington, permet de zoomer en neuf temps sur l'évolution urbaine propre à l'unité. Les couches du parcellaire, du viaire et du bâti, ainsi que l'évolution de la rive sont amalgamées et offrent une lecture progressive de la forme urbaine et ses transformations.



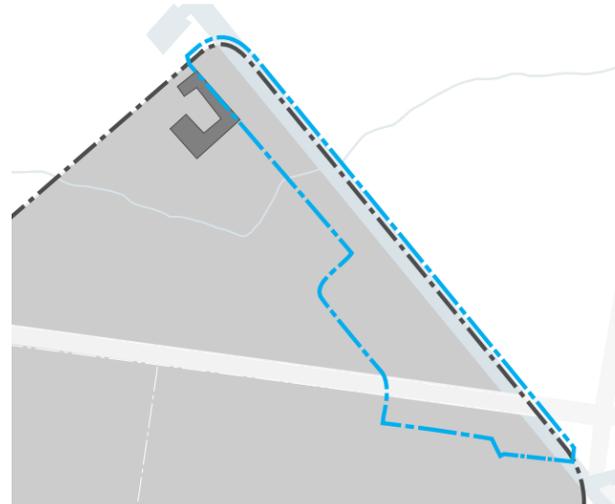
Période 1 : --- à 1825



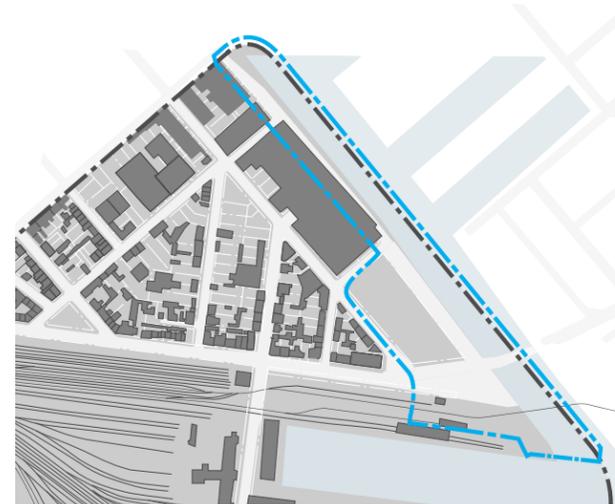
Période 4 : 1879 à 1896



Période 7 : 1959 à 1970



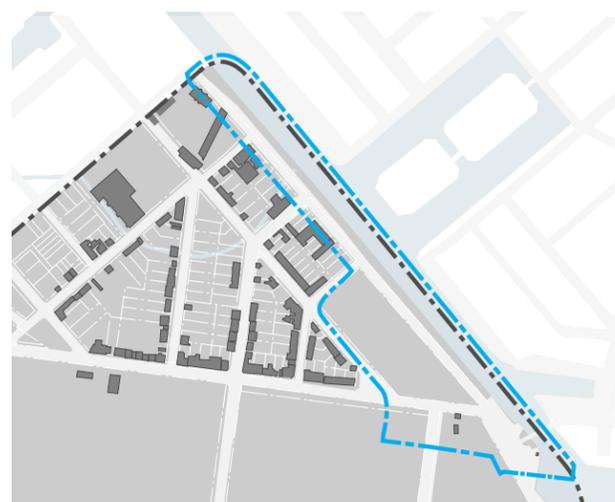
Période 2 : 1825 à 1848



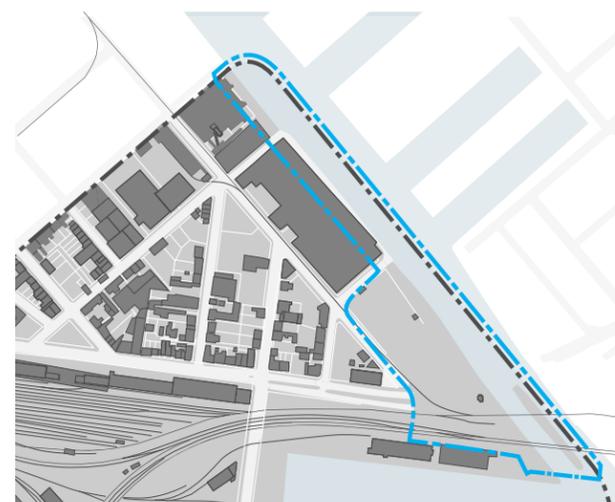
Période 5 : 1896 à 1920



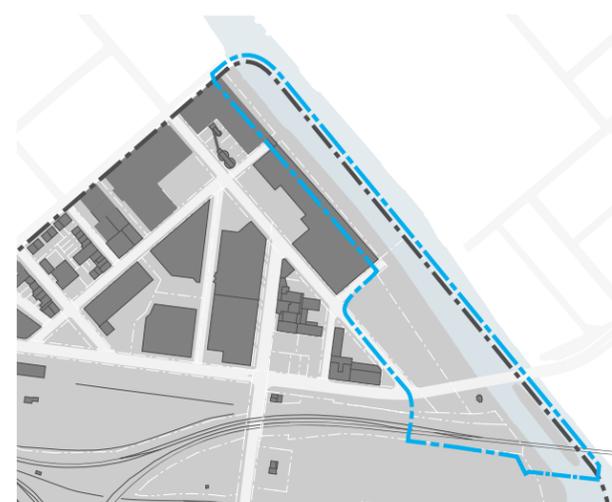
Période 8 : 1970 à 1992



Période 3 : 1848 à 1879



Période 6 : 1920 à 1959



Période 9 : 1992 à ---

Légende:

- Cadastre
- Chemin de fer
- Voie
- Bâtiment

UNITÉ 2.1 SQUARE SAINT-PATRICK TÉMOINS MATÉRIELS, VESTIGES ET PERSISTANCES

Témoins matériels

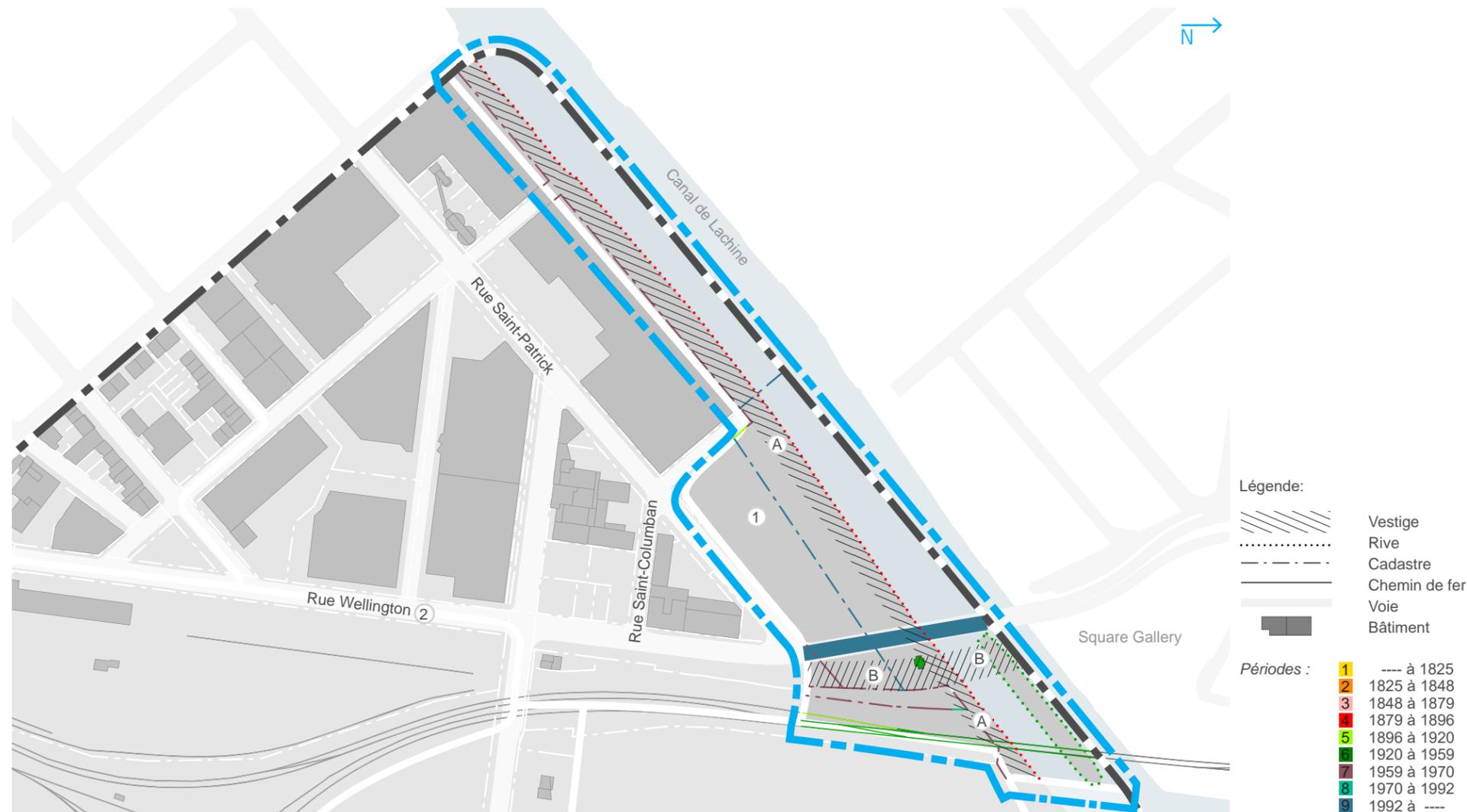
- ① **Square Saint-Patrick** Un des rares espaces publics du secteur, ce parc est formalisé en 1890. Son toponyme rappelle la présence irlandaise à Pointe-Saint-Charles.
- ② **Tracé de la rue Wellington** Voie de circulation tracée au XVII^e siècle permettant d'accéder aux concessions situées entre Montréal et Lachine.

Vestiges

- A **Rue du Canal/chemin de halage** Suite à l'ouverture du canal en 1825, un chemin longeant le canal est établi pour servir au halage des embarcations. En ce sens, il est une composante intégrante du système de navigation du premier canal.
- B **Tunnel Wellington** Le tunnel Wellington est un des multiples modes de franchissement du canal concentrés dans l'axe Wellington. Construit dans le cadre des Travaux de chômage, il est un exemple d'infrastructure érigée à l'initiative des pouvoirs municipaux.

Persistances

- La vocation publique du square Saint-Patrick et son ouverture sur le canal.



Datation des éléments construits dans l'unité paysagère



4. Square Saint-Patrick



5. Moyens de franchissement du canal de Lachine

UNITÉ 2.1 SQUARE SAINT-PATRICK

ORIENTATIONS DE DESIGN

Les potentiels et contraintes listés ci-dessous offrent une synthèse des principales conditions physiques à considérer pour orienter la mise en valeur de l'unité. La liste des objectifs de mise en valeur formule par la suite les meilleures pistes d'aménagement dans le respect de l'évolution urbaine de l'unité et des témoins patrimoniaux, vestiges et persistances qui subsistent. Les projets exemples illustrés ci-contre fournissent des précédents pertinents qui pourront alimenter la réflexion.

Potentiels

- Les vues dégagées et panoramiques sur le centre-ville, Griffintown et le mont Royal participent à l'enrichissement du cadre paysager du canal de Lachine;
- La présence des vestiges des anciens moyens de franchissement du canal peuvent être mis en valeur;
- Le square Gallery, un autre espace public ancien bouleversé sur l'autre rive du canal, constitue le vis-à-vis du square Saint-Patrick à l'autre extrémité du pont. Le lien entre ces espaces pourrait être formalisé;

Contraintes

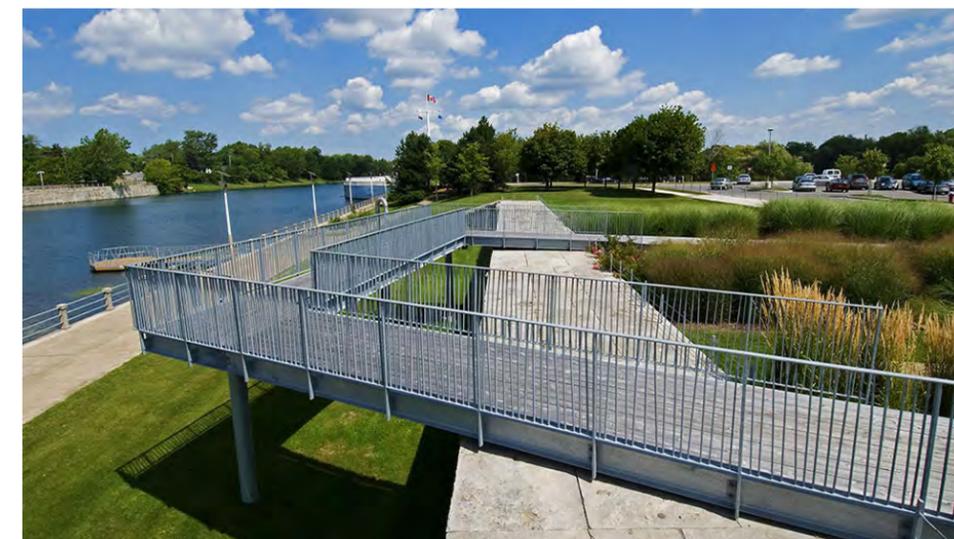
- Le passage resserré de la piste cyclable sous le pont ferroviaire pose des problématiques de sécurité en raison de la cohabitation des cyclistes et des piétons;
- Le grand espace de stationnement, dans l'emprise historique du Square, n'est pas souhaitable, participant à l'érosion de l'espace public.

Objectifs de mise en valeur

- Consolider et créer des liens transversaux entre le canal et le quartier;
- Mettre en valeur la concentration des modes de franchissement du canal anciens et actuels dans l'axe Wellington (ponts, tunnels, pont-levis et pont-tournant);
- Marquer le seuil du pont et formaliser un lien vis-à-vis du parc Square Gallery, de la tour Wellington et de la Promenade Smith (ancien chemin du Bas Lachine), en voie de requalification;
- Construire les abords du Square le long de la rue Saint-Patrick pour structurer l'espace et susciter un achalandage, ouvrir le cadre bâti sur le canal et le Square;
- Reconfigurer l'intersection des rues Wellington et Saint-Patrick pour accommoder les modes de transport actifs et apaiser la circulation;
- Apporter et encourager des activités d'animation urbaine dans le square Saint-Patrick;
- Rétablir la fonction de parc public sur l'ensemble du square Saint-Patrick en retirant le stationnement.



Brooklyn Bridge Park (designingyen.wordpress.com)



Welland canal park (Janet Rosenberg & Studio)



Brooklyn Bridge Park (Michael Van Valkenburgh)



Brooklyn Bridge Park (Michael Van Valkenburgh)



Welland canal park (Janet Rosenberg & Studio)



Welland canal park (Janet Rosenberg & Studio)

BROOKLYN BRIDGE PARK, NEW YORK, ÉTATS-UNIS

Michael Van Valkenburgh, 2003-2016

Le Brooklyn Bridge Park, s'étirant le long de l'East River sur deux kilomètres, est une réappropriation de la rive suite à la désaffectation des activités portuaires. Le réaménagement de l'interface riveraine tire parti des espaces délaissés par les activités industrielles pour y insérer un espace civique riche et animé. Un soin particulier à l'histoire du site, aux attributs naturels et aux vues spectaculaires offertes vers Manhattan a été porté dans la conceptualisation de l'espace. Une variété d'activités prend place sur les six quais investis par le projet.

Les aménagements du bord du canal de Lachine et du square Saint-Patrick sont actuellement supports à la seule activité de promenade. Le projet du Brooklyn Bridge Park nous démontre les possibilités des aménagements linéaires en bordure de rive. Le potentiel d'aménagement des rives du canal de Lachine pour relever davantage les vues vers le centre-ville, créer des liens entre le canal et la ville ou héberger des activités suscitant un achalandage soutenu est présent.

PARC ET PLACE PUBLIQUE DU CANAL, WELLAND, CANADA

Janet Rosenberg & Studio, 2003-2005

La place publique et le parc du canal de Welland a été conçu pour renforcer les liens entre la ville et le canal, réorganiser l'espace public et encourager les déplacements piétons. L'espace accueille un anneau de glace en hiver, un marché public temporaire et des espaces de rassemblement. Des passerelles, des rampes, des plateformes d'observation se projettent par-dessus le mur historique du canal.

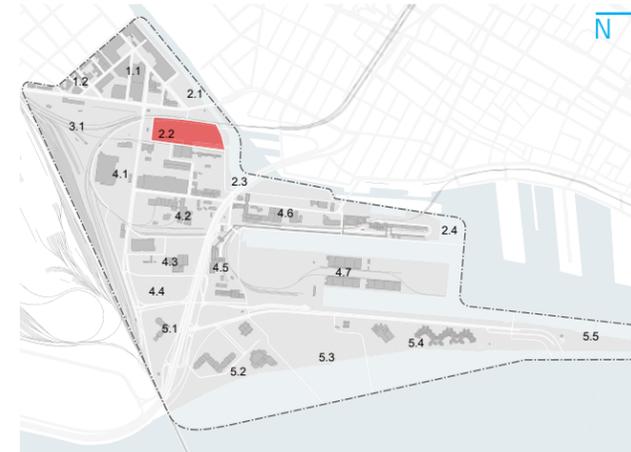
Le projet illustre comment des éléments patrimoniaux structurants sont exploités dans une programmation d'espace public. Des usages temporaires et une dynamisation de l'espace public encouragent son utilisation en exploitant le patrimoine et son contexte. Dans le secteur du lieu historique du Canal-de-Lachine et du Square Saint-Patrick, les témoins patrimoniaux importants (présence du canal et des moyens de franchissements) sont, en comparaison, peu mis en valeur par les aménagements actuels.

UNITÉ 2.2 BASSIN WELLINGTON

DESCRIPTION ET ANALYSE



Unité de paysage sur orthophotographie (Communauté métropolitaine de Montréal, 2005-2013)



Localisation de l'unité dans la zone d'étude

Description sommaire

L'unité de paysage se situe approximativement dans les limites de l'ancien Bassin Wellington. Elle est délimitée par la propriété de Parcs Canada longeant le canal de Lachine au nord, une entreprise de remorquage sise sur la rue Bridge au sud, les rails desservant la minoterie P&H Milling Group à l'est et le talus des voies ferrées menant au centre-ville à l'ouest. Le bassin remblayé dans les années 1970 prend l'aspect d'une friche avec un petit bras d'eau donnant sur le canal. Des vestiges de bâtiments, des dalles de béton principalement, sont présents sur son flanc ouest. Les pierres de taille de l'ancien mur du bassin sont visibles au nord-est de l'unité, le long d'une petite section non-remblayée. L'accès à l'unité de paysage est restreint par des clôtures de maille ou des blocs de béton.

Usages

Aucune activité n'est présente sur le site. Une installation artistique, probablement à caractère temporaire, était en place lors du relevé terrain.

Caractéristiques d'implantation

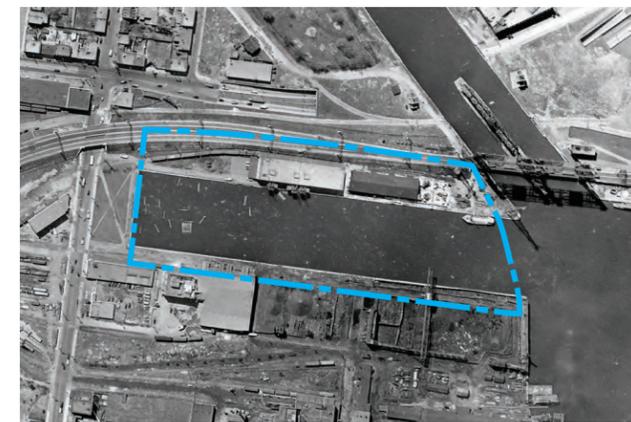
L'emprise de l'ancien bassin Wellington, en majeure partie remblayée, s'étire perpendiculairement à la rive du canal de Lachine. À l'ouest, les fondations de bâtiments indiquent que des hangars étaient implantés parallèlement au bassin, immédiatement à ses abords. Le centre de l'unité de paysage est restée libre de bâtiments.

Ambiance et vues

Les vestiges et la friche créent une impression de lieu reculé, cloisonné, méconnu. Des blocs de béton restreignant l'accès, le terrain vague donne une impression de secteur marginal. L'emprise du bassin Wellington est une vitrine sur le mouvement des trains traversant le canal et desservant l'entreprise de production agroalimentaire adjacente. Les éléments construits des environs pointent à travers des herbes hautes et des jeunes arbres de la friche: le silo no.5, la minoterie ADM, les gratte-ciels du centre-ville, etc. Une vue plus dégagée vers le centre-ville de Montréal est possible depuis une butte de remblais au nord du site.

Éléments caractéristiques du paysage urbain

- Les vestiges du bassin et des hangars associés;
- La section non-remblayée du bassin Wellington;
- Les rails bordant l'unité à l'est, en lien avec le transit des marchandises agroalimentaires;
- L'ouverture visuelle remarquable sur les éléments construits des environs;
- La friche sur remblais;
- La contiguïté avec le canal.



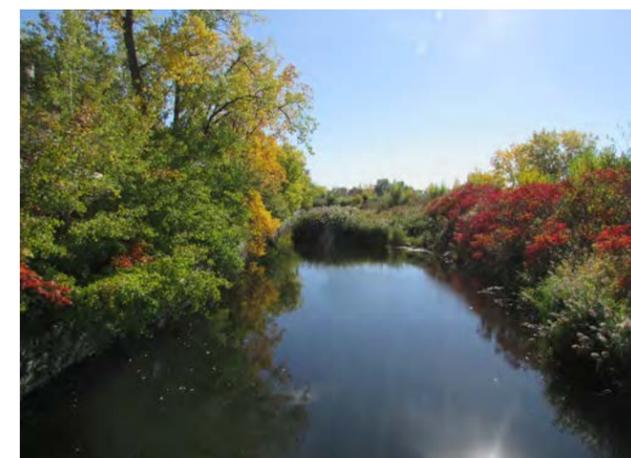
(Archives de la Ville de Montréal)



1. Vestiges à l'ouest de l'unité paysagère



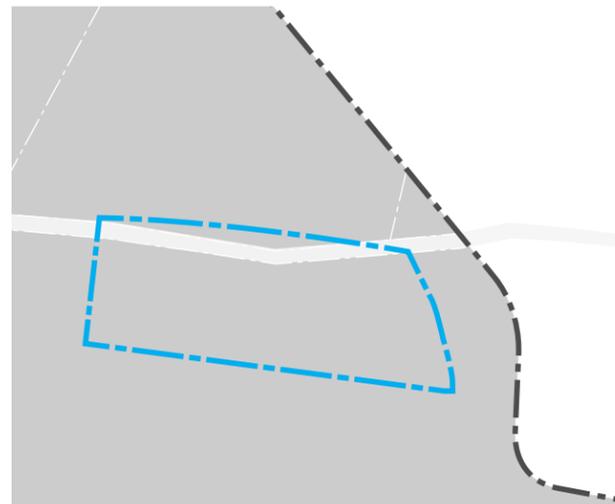
2. Installation artistique dans l'unité paysagère



3. Vestige du bassin Wellington, au nord-est de l'unité paysagère

UNITÉ 2.2 BASSIN WELLINGTON ÉVOLUTION URBAINE

La séquence des cartes ci-contre, tirée de l'exercice de cartographie diachronique réalisé pour l'ensemble du secteur Bridge-Wellington, permet de zoomer en neuf temps sur l'évolution urbaine propre à l'unité. Les couches du parcellaire, du viaire et du bâti, ainsi que l'évolution de la rive sont amalgamées et offrent une lecture progressive de la forme urbaine et ses transformations.



Période 1 : --- à 1825



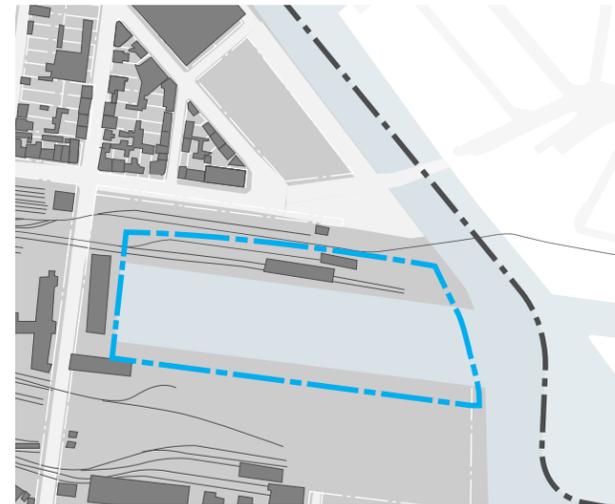
Période 4 : 1879 à 1896



Période 7 : 1959 à 1970



Période 2 : 1825 à 1848



Période 5 : 1896 à 1920



Période 8 : 1970 à 1992



Période 3 : 1848 à 1879



Période 6 : 1920 à 1959



Période 9 : 1992 à ---

Légende:

- Cadastre
- Chemin de fer
- Voie
- Bâtiment

UNITÉ 2.2 BASSIN WELLINGTON

TÉMOINS MATÉRIELS, VESTIGES ET PERSISTANCES

Témoins matériels

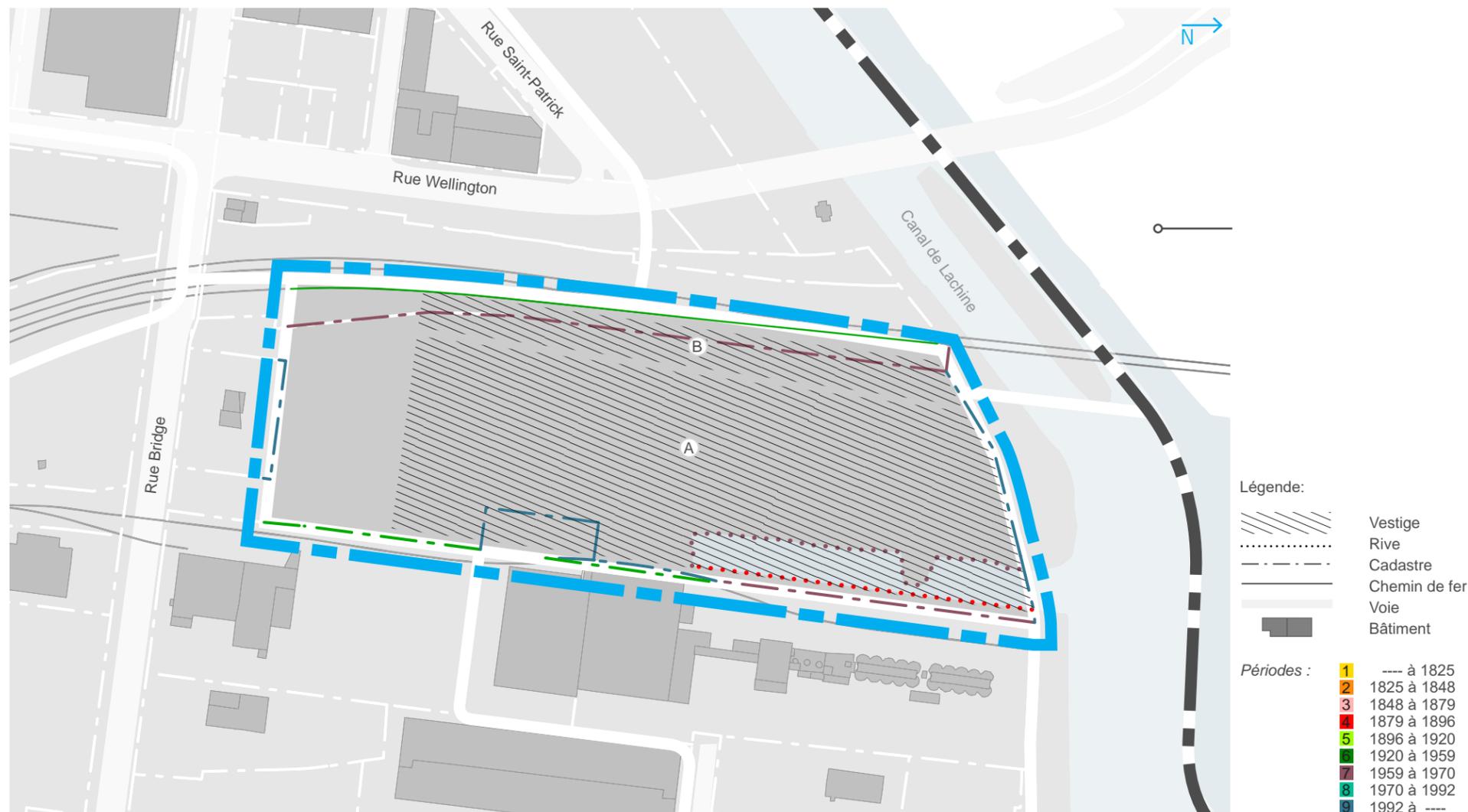
Aucun.

Vestiges

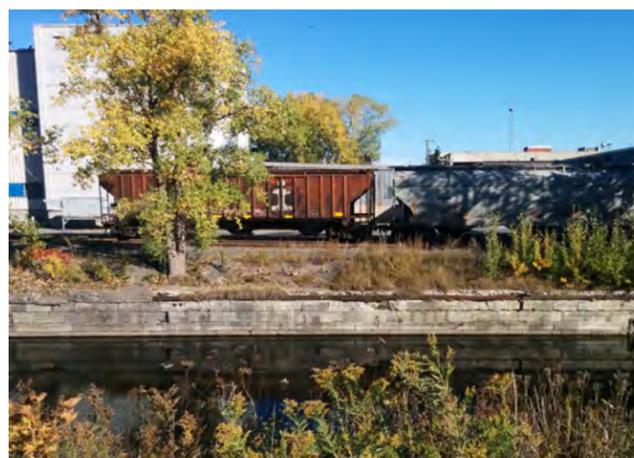
- (A) **Bassin Wellington** Le bassin Wellington forme, avec les bassins Peel et Ottawa, le premier port intérieur de Montréal. Durant plus 150 ans, ce sera le centre névralgique de l'activité industrielle et du transport maritime et ferroviaire au Canada.
- (B) **Grues de la Dominion Coal** Pendant plusieurs décennies, la Dominion Coal se sert du bassin Wellington pour le transbordement du charbon, produit essentiel pour le fonctionnement des équipements industriels à vapeur. Les grues servant à ces opérations de transbordement marquaient le paysage par leur échelle monumentale.

Persistances

- L'espace dégagé actuellement en friche correspondant approximativement aux limites du bassin Wellington, soit 20.5 acres;
- Le mince bras d'eau non remblayé.



Datation des éléments construits dans l'unité paysagère



4. Vue du mur du bassin dans sa section non-remblayée



5. Friche sur le bassin Wellington



Chargement du charbon au bassin Wellington

UNITÉ 2.2 BASSIN WELLINGTON

ORIENTATIONS DE DESIGN

Les potentiels et contraintes listés ci-dessous offrent une synthèse des principales conditions physiques à considérer pour orienter la mise en valeur de l'unité. La liste des objectifs de mise en valeur formule par la suite les meilleures pistes d'aménagement dans le respect de l'évolution urbaine de l'unité et des témoins patrimoniaux, vestiges et persistances qui subsistent. Les projets exemples illustrés ci-contre fournissent des précédents pertinents qui pourront alimenter la réflexion.

Potentiels

- Le terrain, libre de toute construction et à proximité du centre-ville, possède un potentiel de mise en valeur de l'histoire du canal de Lachine;
- Les vestiges du bassin Wellington, pour la plupart enfouis, peuvent être mis en valeur par de nouveaux aménagements;
- La position centrale du site, à proximité des rues Mill, Bridge, Wellington et Saint-Patrick, favorise les opportunités de requalification et désigne l'espace comme potentiel constructible;
- Des vues sont offertes depuis l'emprise du bassin vers le centre-ville.

Contraintes

- Les activités industrielles adjacentes peuvent être source de nuisances (poussière, bruit) pour l'insertion d'autres usages dans l'unité, de même que la présence du corridor ferroviaire menant vers le centre-ville;
- Actuellement, la fermeture physique du nord de l'unité par les clôtures de mailles isole l'espace du domaine public et nuit au sentiment de sécurité sur le site;
- Les sols sont probablement contaminés et doivent être caractérisés.

Objectifs de mise en valeur

- Tirer profit, dans l'aménagement du site, des accès physiques vers le canal et des percées visuelles sur la ville;
- Tisser une trame urbaine plus perméable autour du bassin Wellington, liant le canal aux rues Bridge et Oak, pour augmenter la part des modes de transport actifs et décloisonner l'unité de paysage;
- Insérer d'autres usages compatibles avec la présence de P&H Milling Group, tels que du commerce, de l'industrie légère ou autre usage pouvant composer avec les nuisances générées;
- Marquer / rappeler / interpréter le périmètre du bassin Wellington, rendre la forme du bassin lisible dans sa relation historique avec le canal;
- Rappeler la présence de la Dominion Coal.



Mise en valeur du tracé du bassin à bois, parc du Bassin-à-Bois (Olivier Blouin)



Plan directeur de l'écoquartier des Rives de la Haute Deûle (Atelier de paysages Bruel Delmar)



Bassin de biorétention, rue Basin (Olivier Blouin)



Maquette du plan d'ensemble (Denis Farley)



Ecoquartier des Rives de la Haute Deûle (Atelier de paysages Bruel Delmar)



BASSINS DU NOUVEAU HAVRE, MONTRÉAL (CANADA) :

Cardinal Hardy, Urban Soland, 2009-2013

De l'autre côté du canal de Lachine, un projet immobilier d'envergure de la Société immobilière du Canada et de l'Arrondissement le Sud-Ouest tire parti de la présence des vestiges de bassins similaires au bassin Wellington dans son offre d'espaces publics. Le concept d'aménagement propose une analogie de l'ancien lit du bassin, logeant sur des plans abaissés des nouveaux usages : parc pour enfants, places urbaines et bassin de biorétention gérant les eaux de ruissellement du secteur. De nouvelles voies piétonnes longent ces bassins, créant de nouveaux îlots urbains dans le site en requalification.

Ce précédent illustre la volonté des propriétaires riverains du canal de Lachine d'enrichir l'expérience et la mixité par de nouveaux espaces urbains. Par rapport au bassin Wellington, il serait intéressant de voir comment un nouveau projet d'envergure peut mettre en valeur les vestiges et les artefacts, insérer ces usages et maintenir la présence industrielle agroalimentaire.

ÉCOQUARTIER DES RIVES DE LA HAUTE DEÛLE, LILLE, FRANCE

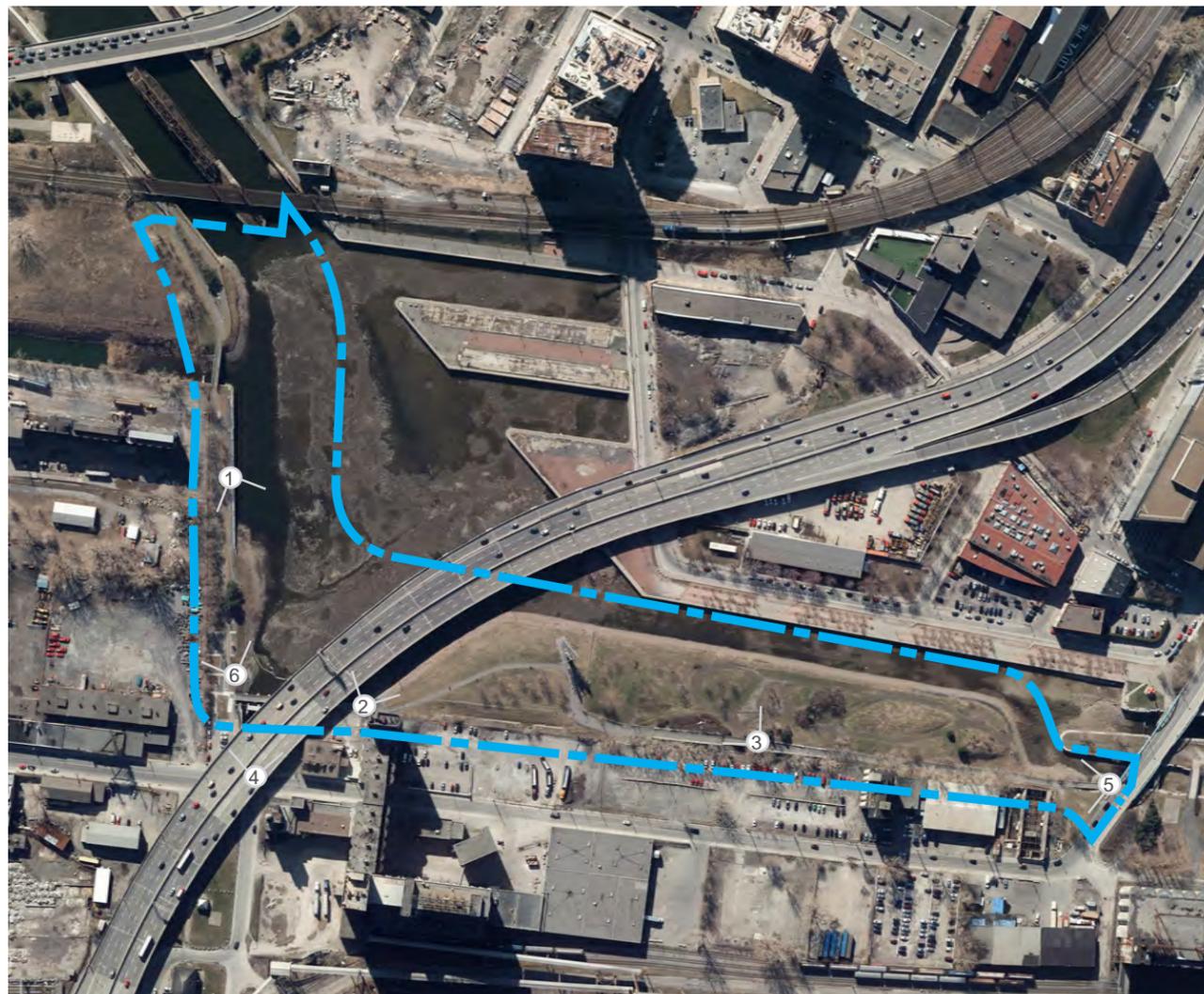
Atelier de paysages Bruel Delmar, 2005-2016

Tirant parti des traces historiques du site, le projet de développement des rives de la Haute Deûle utilise comme lien fédérateur la présence du canal et des anciennes digues d'irrigation pour structurer les espaces publics. Des jardins d'eau, des marais, un nouveau pont à levés et les différents ouvrages de gestion des eaux sur le site participent à l'ambiance paysagère du nouveau développement.

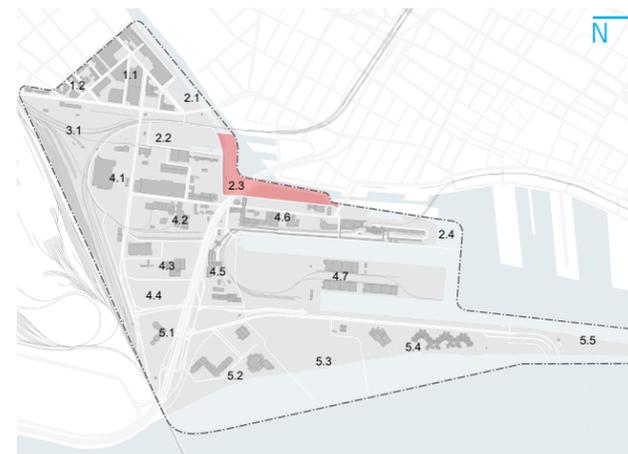
Le redéveloppement des rives de la Haute Deûle peut inspirer un projet urbain d'envergure autour de l'emprise du bassin Wellington. Les traces historiques du bassin et du canal peuvent être célébrées dans un parti pris audacieux, conjuguant des espaces publics de qualité avec des fonctions de services écologiques.

UNITÉ 2.3 BASSIN PEEL ET DÉVERSOIR

DESCRIPTION ET ANALYSE



Unité de paysage sur orthophotographie (Communauté métropolitaine de Montréal, 2005-2013)



Localisation de l'unité dans la zone d'étude

Description sommaire

L'unité de paysage est circonscrite entre le pont ferroviaire du CN et le pont de la rue Mill, plus au nord. Elle inclut la bande de terrain le long du canal appartenant à Parcs Canada. Le long de la piste cyclable parcourant l'unité, du sud au nord, on traverse d'abord le bassin Wellington partiellement remblayé et le bassin Tate exprimé par un marquage au sol. Un passage est aménagé devant le déversoir vis-à-vis la rue Riverside, sous l'autoroute Bonaventure surélevée. La piste longe ensuite le secteur industriel de la rue Mill, sur des remblais gazonnés dans le canal de Lachine, traverse sous le pont de la rue Mill avant de s'y engager. Une friche végétale s'est installée par endroits dans la partie nord-est de l'unité de paysage, sur les remblais dans le canal.

Usages

L'unité est support aux principales activités de loisirs permises par les aménagements du lieu historique du Canal-de-Lachine, soit la navigation de plaisance, la promenade, le cyclisme et le jogging. Un espace en bordure du canal (remblais dans le canal) reste non-aménagé et accueille du stockage et une enseigne publicitaire géante.

Caractéristiques d'implantation

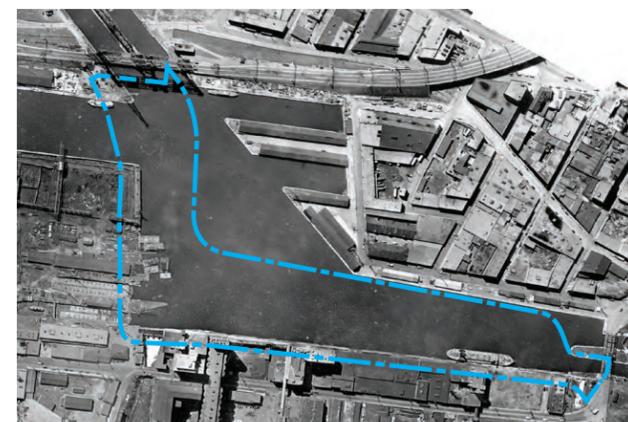
La piste cyclable chemine parallèlement à la rive du Canal, en passant sous les ponts. Les autres espaces sont soit gazonnés, soit en friche contrôlée.

Ambiance et vues

La vue est très dégagée tout le long de l'unité. L'autoroute Bonaventure, les silos de la rue Mill et l'enseigne de Farine Five Roses sont côtoyés de près par la piste cyclable. Des vues dramatiques sont offertes depuis le dessous ou près de la structure de l'autoroute, ou directement sous l'enseigne. La vue sur la silhouette du centre-ville est particulièrement mise en valeur depuis le tracé de la piste. L'ambiance près du déversoir, directement sous l'autoroute, est particulièrement marquante. La chute d'eau s'engouffrant ensuite dans un conduit, la position particulière de la passerelle dans l'espace sur l'entrée d'eau sous un pont, la proximité des silos et les nombreuses intersections créent un espace singulier dans l'unité de paysage. Depuis le marquage du bassin Tate, une vue vers le sommet Westmount du mont Royal est possible.

Éléments caractéristiques du paysage urbain

- Linéarité et connectivité du corridor cyclable longeant le canal de Lachine;
- Espace singulier près du déversoir;
- Vues panoramiques sur le centre-ville;
- Proximité de l'icône industrielle montréalaise « Farine Five Roses ».



(Archives de la Ville de Montréal)



1. Piste cyclable au sud-ouest de l'unité de paysage



2. Vue depuis le déversoir vers l'ouest



3. Piste cyclable au nord-est de l'unité de paysage

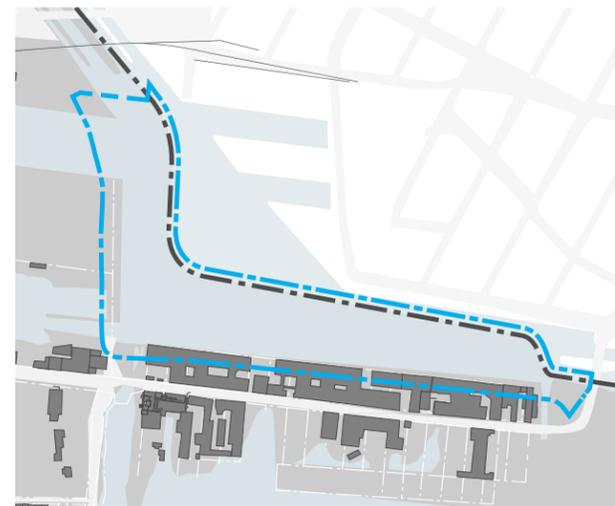
UNITÉ 2.3 BASSIN PEEL ET DÉVERSOIR

ÉVOLUTION URBAINE

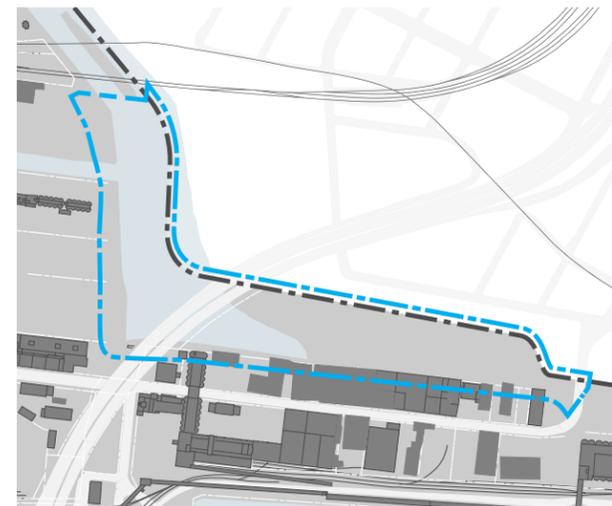
La séquence des cartes ci-contre, tirée de l'exercice de cartographie diachronique réalisé pour l'ensemble du secteur Bridge-Wellington, permet de zoomer en neuf temps sur l'évolution urbaine propre à l'unité. Les couches du parcellaire, du viaire et du bâti, ainsi que l'évolution de la rive sont amalgamées et offrent une lecture progressive de la forme urbaine et ses transformations.



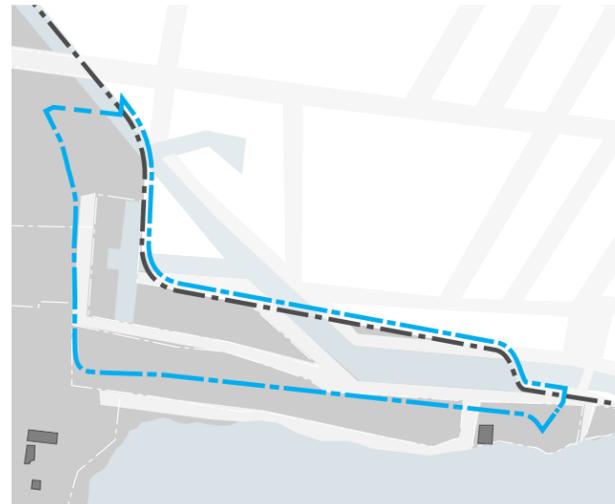
Période 1 : --- à 1825



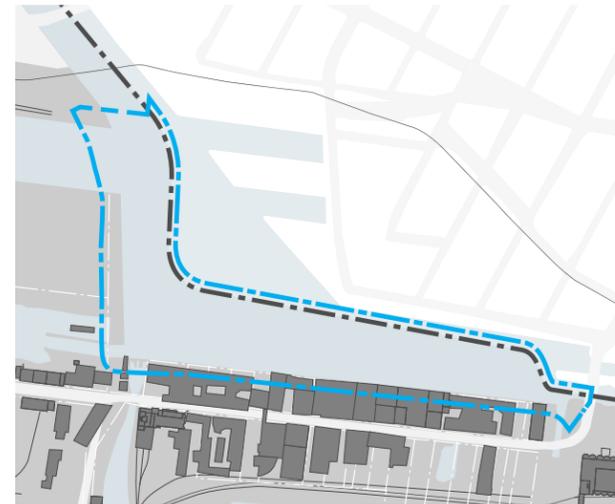
Période 4 : 1879 à 1896



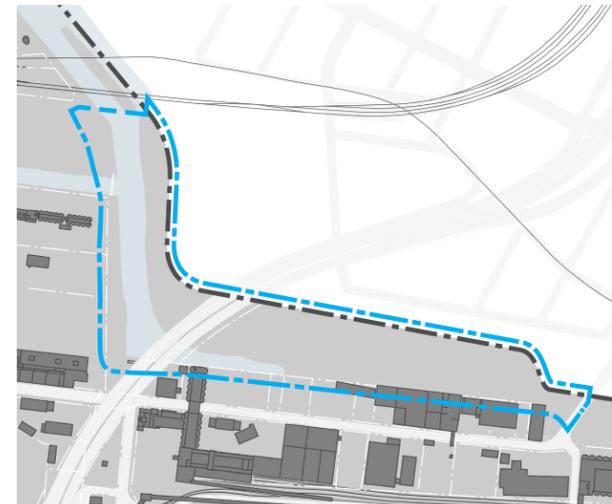
Période 7 : 1959 à 1970



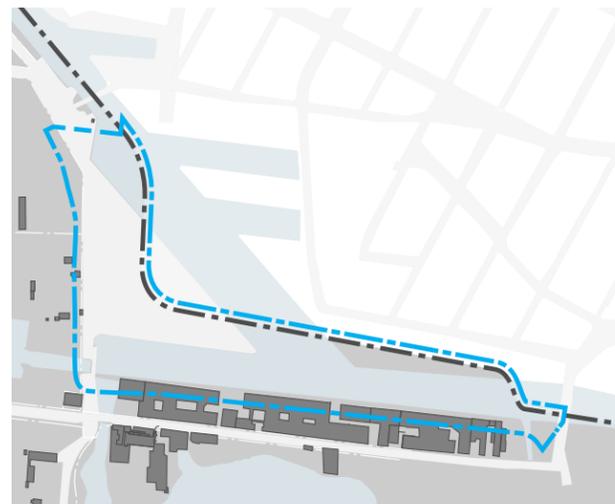
Période 2 : 1825 à 1848



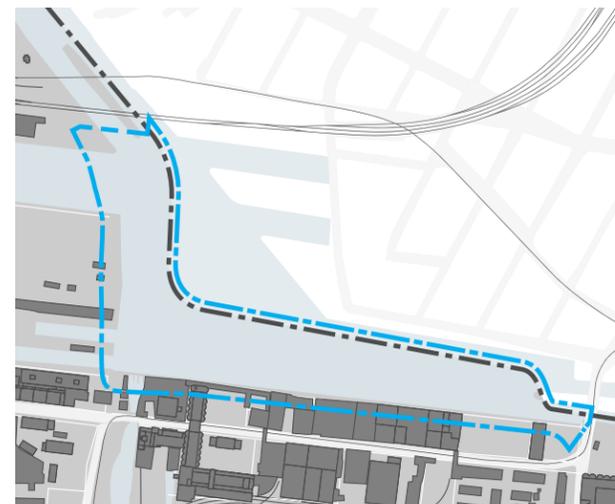
Période 5 : 1896 à 1920



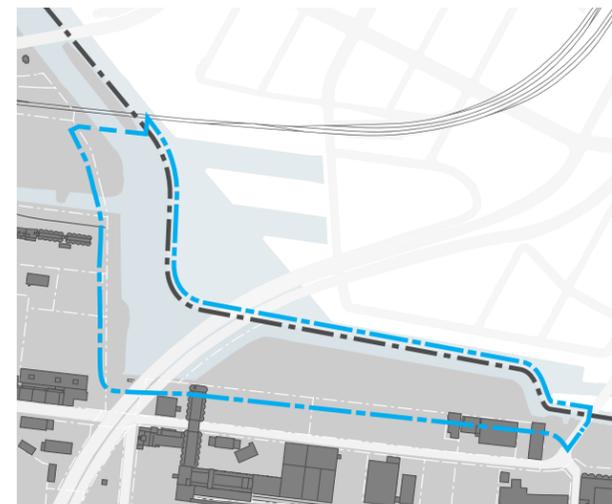
Période 8 : 1970 à 1992



Période 3 : 1848 à 1879



Période 6 : 1920 à 1959



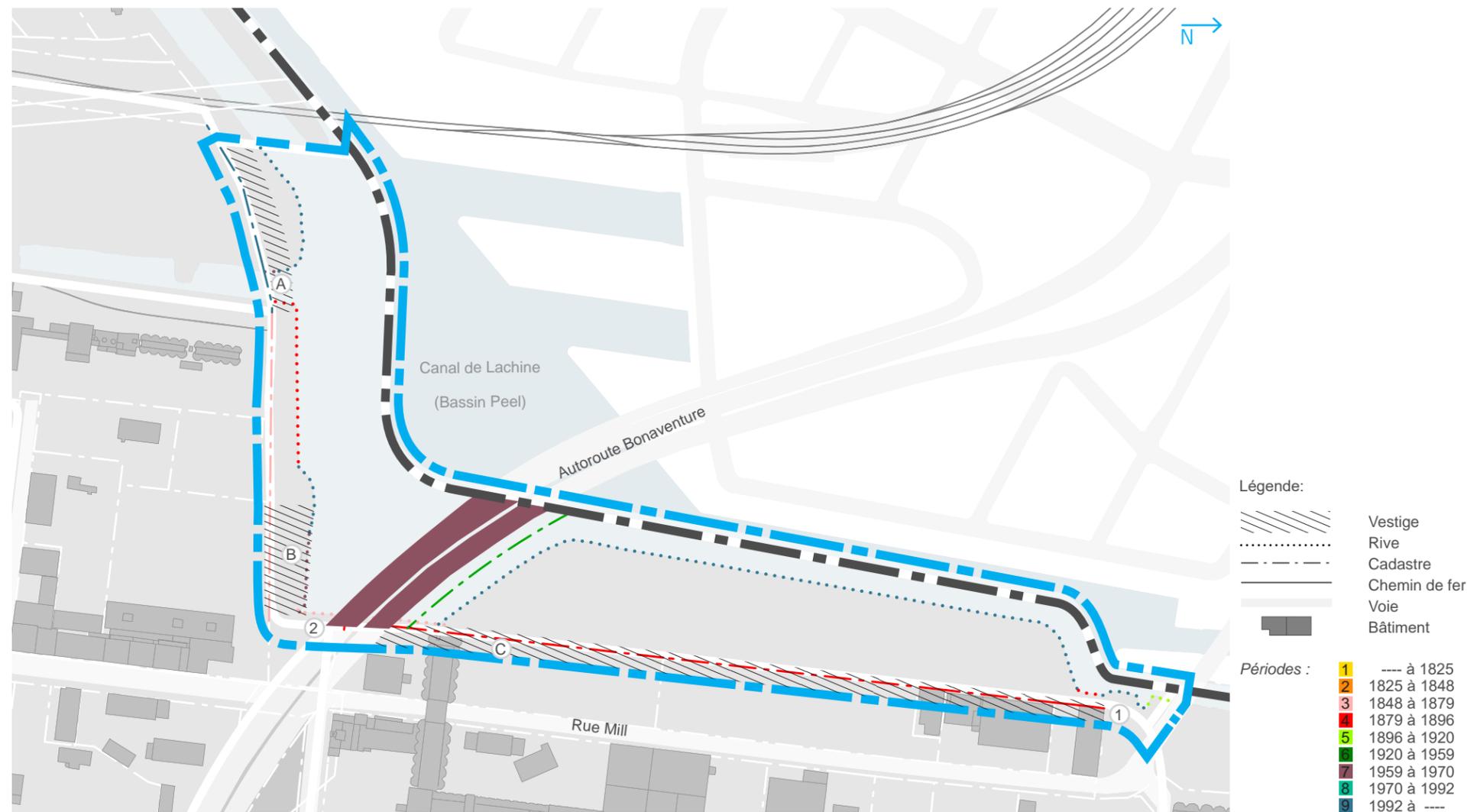
Période 9 : 1992 à ---

Légende:

- Cadastre
- Chemin de fer
- Voie
- Bâtiment

UNITÉ 2.3 BASSIN PEEL ET DÉVERSOIR

TÉMOINS MATÉRIELS, VESTIGES ET PERSISTANCES



Datation des éléments construits dans l'unité paysagère

Témoins matériels

- ① **Déversoir 1** Composante intégrante du système régulant le niveau d'eau du canal Lachine, le déversoir 1 sert à évacuer le trop-plein vers le fleuve. Il est construit lors du premier élargissement du canal.
- ② **Déversoir 2** Composante intégrante du système régulant le niveau d'eau du canal Lachine, le déversoir 2 sert à évacuer le trop-plein vers le fleuve. Il est construit lors du premier élargissement du canal.

Vestiges

- A Entrée du bassin Wellington** Le bassin Wellington forme, avec les bassins Peel et Ottawa, le premier port intérieur de Montréal. Durant plus de 150 ans, ce sera le centre névralgique de l'activité industrielle et du transport maritime et ferroviaire au Canada.
- B Écluse de la cale sèche Tate** L'écluse est une composante essentielle au fonctionnement de la cale sèche. Elle permet aux bateaux d'accéder au bassin qui est ensuite vidé pour pouvoir inspecter la coque de ceux-ci.
- C Pertuis d'alimentation** Les pertuis, toujours présents en sous-sol, rappellent les activités industrielles utilisant l'énergie hydraulique comme force motrice.

Persistances

- L'impact auditif de la chute d'eau du déversoir 2;
- L'eau, le canal et le caractère naval de l'endroit.



4. Déversoir no.2



5. Ancien mur du canal et ancien pertuis



6. Interprétation des vestiges du bassin Tate par Parcs Canada

UNITÉ 2.3 BASSIN PEEL ET DÉVERSOIR

ORIENTATIONS DE DESIGN

Les potentiels et contraintes listés ci-dessous offrent une synthèse des principales conditions physiques à considérer pour orienter la mise en valeur de l'unité. La liste des objectifs de mise en valeur formule par la suite les meilleures pistes d'aménagement dans le respect de l'évolution urbaine de l'unité et des témoins patrimoniaux, vestiges et persistances qui subsistent. Les projets exemples illustrés ci-contre fournissent des précédents pertinents qui pourront alimenter la réflexion.

Potentiels

- La bande de terrain longeant le canal de Lachine présente des vues remarquables sur plusieurs icônes montréalaises;
- La piste cyclable accentue l'intelligibilité des rives du canal en lien avec la présence industrielle du secteur;
- Les vestiges de canaux d'amenée, de bassins et de cales sèches, bien que peu ou pas mis en valeur, matérialisent les liens historiques entre le canal de Lachine et la ville et l'importance pour le développement industriel à l'échelle municipale, provinciale et nationale;
- Les remblais dans le canal de Lachine sont des espaces non-aménagés pouvant accueillir une diversité d'activités consolidant sa fonction de parc.

Contraintes

- Le peu d'accès depuis la rive du canal vers les rues environnantes nuit au sentiment de sécurité.

Objectifs de mise en valeur

- Augmenter la connectivité avec les rues Mill, Bridge et Oak pour améliorer le sentiment de sécurité et l'accessibilité de l'unité;
- Aménager en espace public la friche sur les remblais du canal;
- Mettre en valeur davantage les vestiges archéologiques des bassins Tate, des pertuis d'alimentation et du déversoir no.1 dans le cheminement piéton et cyclable par un aménagement plus substantiel;
- Tirer profit de la configuration spatiale apportée par la section surélevée de l'autoroute Bonaventure dans l'aménagement de l'espace;
- Mettre en valeur le déversoir no.2.



Rue Basin (Olivier Blouin)



Brooklyn Bridge Park (designingyen.wordpress.com)



Allée piétonne (Olivier Blouin)



Allée piétonne (Olivier Blouin)



Brooklyn Bridge Park (Michale Van Valkenburgh)



Brooklyn Bridge Park (Michale Van Valkenburgh)

PLAN DIRECTEUR DES BASSINS DU NOUVEAU HAVRE, MONTRÉAL, CANADA Cardinal-Hardy, 2005-2006

Le plan directeur du projet immobilier d'envergure de la Société immobilière du Canada et de l'Arrondissement le Sud-Ouest tire parti de la proximité du canal de Lachine et des traces historiques des aménagements pour créer un nouveau quartier dense. Les chemins piétonniers et les aménagements du parc du Canal de Lachine forment une nouvelle trame urbaine liant le canal au quartier adjacent. Les nouvelles voies piétonnes intègrent un vocabulaire formel et matériel fédérateur, issu d'une typologie navale. Les vestiges des bassins de chargement connectant au canal de Lachine sont interprétés par les nouveaux aménagements.

La création de nouveaux liens piétons et cyclables entre les rues avoisinantes, accueillant potentiellement une nouvelle densité et mixité d'usages, et l'unité de paysage permettrait d'améliorer le sentiment de sécurité perçue tout en dynamisant les abords du canal de Lachine. Le vocabulaire formel et matériel fédérateur ainsi que la manifestation des traces historiques en bordure du canal sont d'excellents moyens pour créer une identité propre au lieu dans de nouveaux aménagements. Ce type d'aménagement aiderait à mieux saisir le lien entre chaque composante du canal, des bassins et des anciennes industries qui les bordent toujours.

BROOKLYN BRIDGE PARK, NEW YORK, ÉTATS-UNIS Michael Van Valkenburgh, 2003-2016

Dans la conception du Brooklyn Bridge Park, la vue vers l'île de Manhattan et sa célèbre silhouette est utilisée comme toile de fond. Le parc riverain linéaire utilise un registre propre aux aménagements portuaires pour déployer ses formes et accommoder des usages.

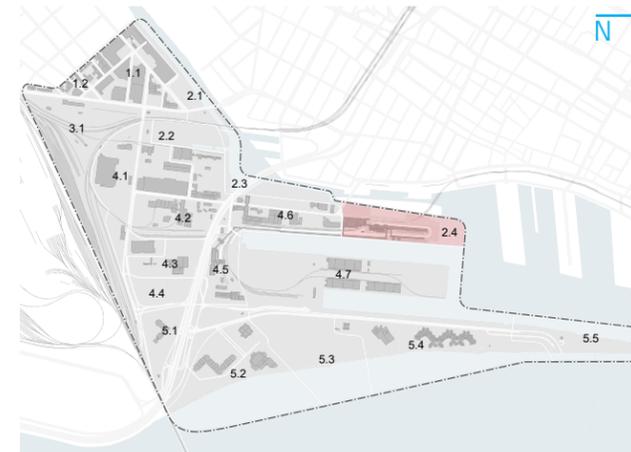
La portion du lieu historique du Canal-de-Lachine située dans l'unité de paysage peut reprendre un registre formel et matériel pour intégrer des aménagements. Les vues vers le centre-ville et les aménagements linéaires le long des rives du canal peuvent accueillir de nombreuses activités, comme des projections en plein air, le pique-nique, des manifestations culturelles ou des infrastructures sportives. L'occasion de lier formellement les élévateurs à grains, les silos, le jardin des écluses et la pointe du moulin peut être saisie.

UNITÉ 2.4 POINTE-DU-MOULIN

DESCRIPTION ET ANALYSE



Unité de paysage sur orthophotographie (Communauté métropolitaine de Montréal, 2005-2013)



Localisation de l'unité dans la zone d'étude

Description sommaire

L'unité de paysage de la Pointe-du-Moulin englobe la langue de terre au nord du pont de la rue Mill, entre le canal de Lachine et le bassin de la Pointe-du-Moulin. Le bâti se résume essentiellement aux silos, aux élévateurs à grain no.5 et aux convoyeurs en lien avec le transit y ayant anciennement cours. Les silos sont alignés dans l'axe de la rue Mill, en relation avec le bord du bassin pour les activités de transbordement qui ont aujourd'hui cessées. Ces activités ont cessé. Une voie ferrée traverse l'unité, liant l'antenne Forfar au Vieux-Port. Une descente de bateau est aménagée près du bout de la pointe. La rive du canal de Lachine et le bout de la pointe semblent déjà avoir été paysagés, probablement lors de l'exposition Floraliés. Actuellement le secteur présente une apparence de friche, à l'exception des abords du canal gazonnés. Des aménagements plus substantiels mais peu accessibles au bout de la pointe sont remarqués : lampadaires, escaliers, bords de quai. La sculpture « Fonte modulaire monumentale » de Robert Roussil (1974) domine le talus au bout de pointe.

Usages

La mise à l'eau de la pointe est utilisée par les véhicules touristiques amphibies. Le transit ferroviaire entre l'antenne Forfar et le Vieux-Port est faible. Les infrastructures ferroviaires contribuent à un effet de coupure. Malgré l'apparence abandonnée de l'unité, l'endroit est fréquenté par des promeneurs et des photographes.

Caractéristiques d'implantation

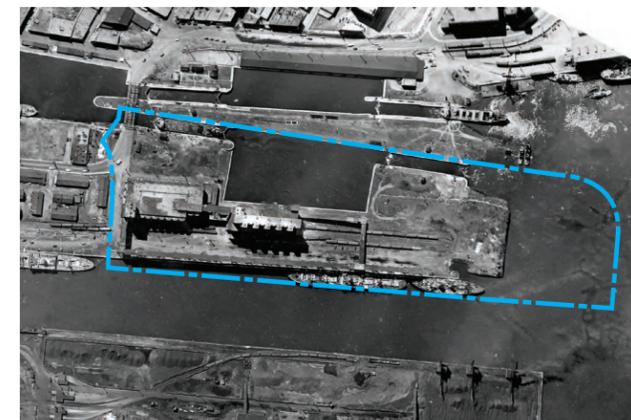
Les silos sont construits afin d'effectuer le chargement du grain dans les bateaux accostés au bassin de la Pointe-du-Moulin. Deux tours marines, hautes de plusieurs étages et montées sur rails, ponctuent les convoyeurs le long du bord du bassin. Des vestiges de rail subsistent entre les convoyeurs et les silos, en lien avec le transfert depuis les wagons vers les bateaux du grain. Cette relation a cessé depuis la désaffectation des élévateurs à grain.

Ambiance et vues

Malgré la désaffectation des bâtiments et l'état de quasi-abandon des aménagements, l'expérience sensorielle en est très riche. La végétation abondante, en contraste avec la présence imposante des silos, apporte de la texture et du volume à l'espace. Le bruit de l'eau cascade des écluses du canal contribue également à l'ambiance de l'unité. Des vues remarquables vers le centre-ville, le Vieux-Montréal et le complexe d'habitation Habitat 67 s'offrent depuis le bout de la pointe. D'autres, plus intimistes, s'ouvrent dans la perspective du chemin bordant les silos, le long des convoyeurs ou en percées sur le canal, ses écluses et son bassin.

Éléments caractéristiques du paysage urbain

- Alignement des silos et des convoyeurs aériens le long de la langue de terre;
- Verticalité des silos, des élévateurs à grains et des tours marines;
- Végétation mature contribuant à l'expérience sensorielle de l'unité;
- Canal et écluses, accessibilité à l'eau;
- Vue panoramique exceptionnelle et peu connue sur le centre-ville, le Vieux-Montréal, le fleuve, la jetée MacKay et Habitat 67 depuis la pointe.



(Archives de la Ville de Montréal)



1. Vue vers le canal et les silos de la pointe depuis le pont de la rue Mill



2. Vue vers les convoyeurs et les silos depuis le bout de la pointe

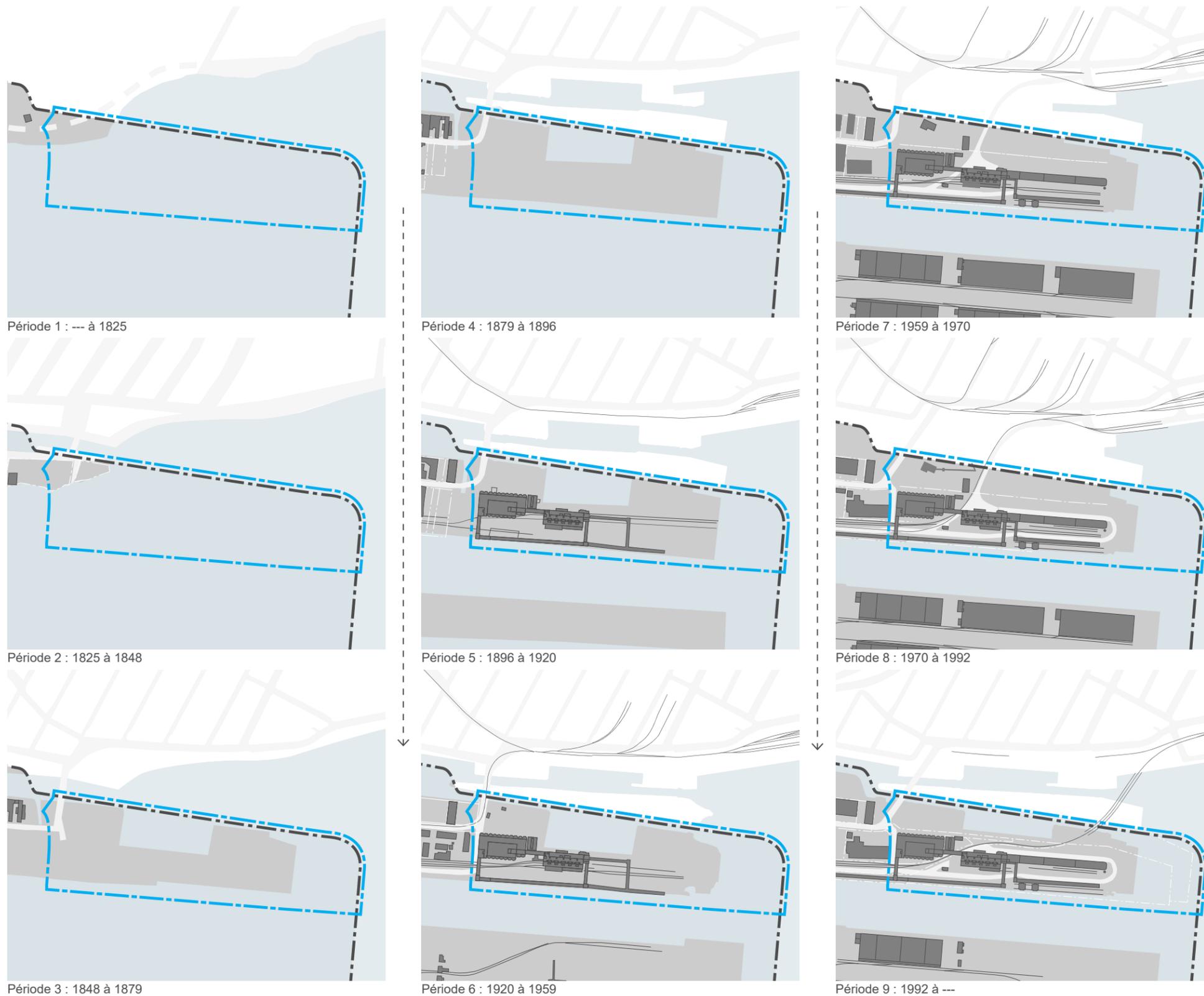


3. Sculpture Fonte modulaire (Robert Roussil, 1974), Pointe-du-Moulin

UNITÉ 2.4 POINTE-DU-MOULIN

ÉVOLUTION URBAINE

La séquence des cartes ci-contre, tirée de l'exercice de cartographie diachronique réalisé pour l'ensemble du secteur Bridge-Wellington, permet de zoomer en neuf temps sur l'évolution urbaine propre à l'unité. Les couches du parcellaire, du viaire et du bâti, ainsi que l'évolution de la rive sont amalgamées et offrent une lecture progressive de la forme urbaine et ses transformations.



- Légende:
- Cadastre
 - Chemin de fer
 - Voie
 - Bâtiment

UNITÉ 2.4 POINTE-DU-MOULIN

TÉMOINS MATÉRIELS, VESTIGES ET PERSISTANCES

Témoins matériels

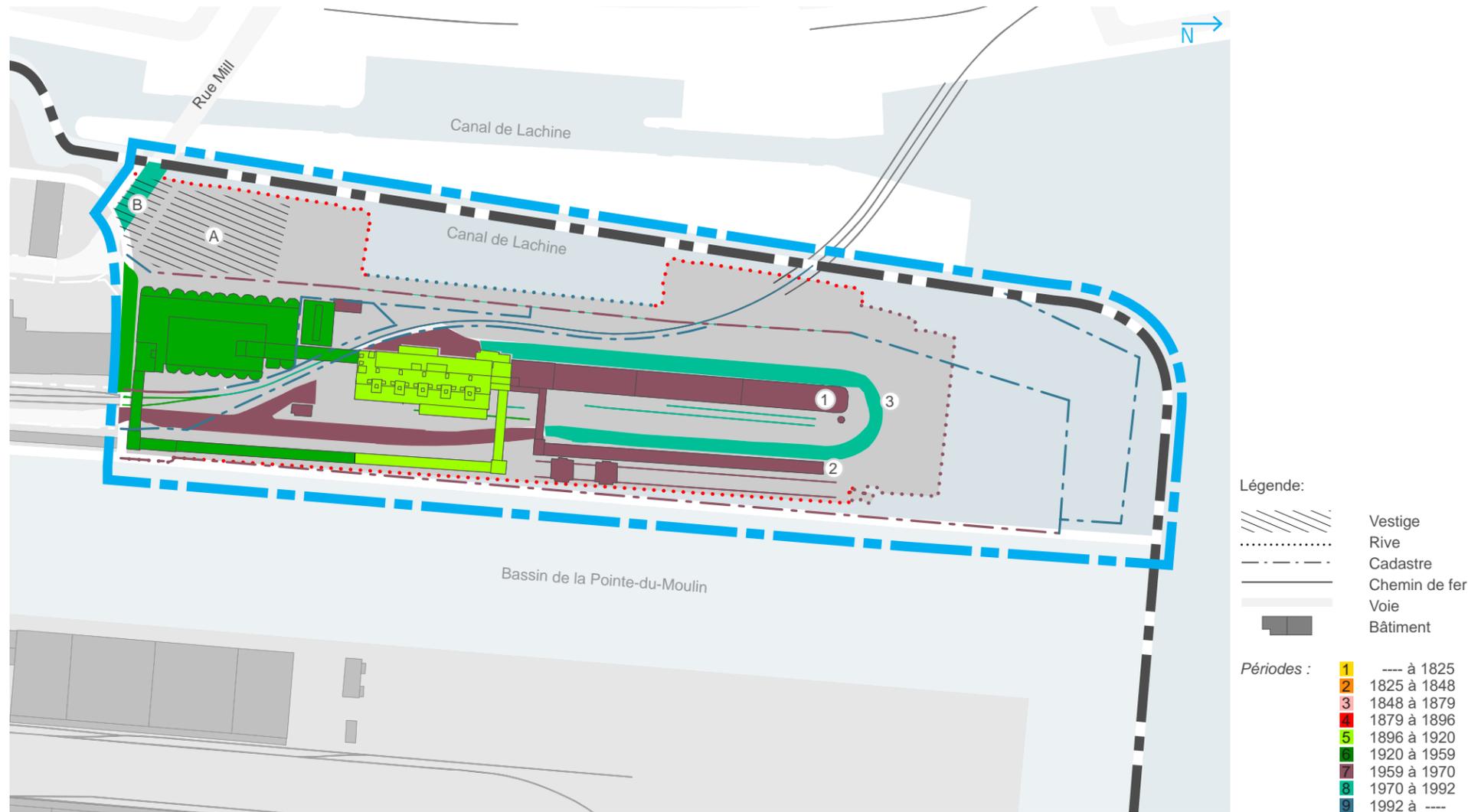
- ① **Élévateur à grains n°5 et ses silos** Immeuble industriel monumental marquant le paysage, il illustre le rôle de plaque tournante mondiale du commerce de céréales qu'a eu Montréal du début du XXe siècle.
- ② **Convoyeur aérien** Construction métallique monumentale faisant partie du système de transbordement des céréales transformées.
- ③ **Fonte modulaire de Robert Roussil** Œuvre monumentale de Robert Roussil, sculpteur ayant eu une carrière internationale.

Vestiges

- Ⓐ **Moulin à vent / Morgue** Ce moulin, érigé par les Sulpiciens, est un des sept moulins à vent présents dans le secteur au cours du XVIIIe siècle. Il est utilisé comme morgue jusqu'au milieu des années 1870. Il laisse sa trace dans la toponymie du quai où ses vestiges se trouvent.
- Ⓑ **Ancien Black Bridge** Pont pivotant permettant de relier les industries installées le long de la rue Mill à la ville.

Persistances

- La présence du fleuve et du canal;
- Le chemin de fer;
- La présence des vestiges du moulin à vent dans la toponymie.



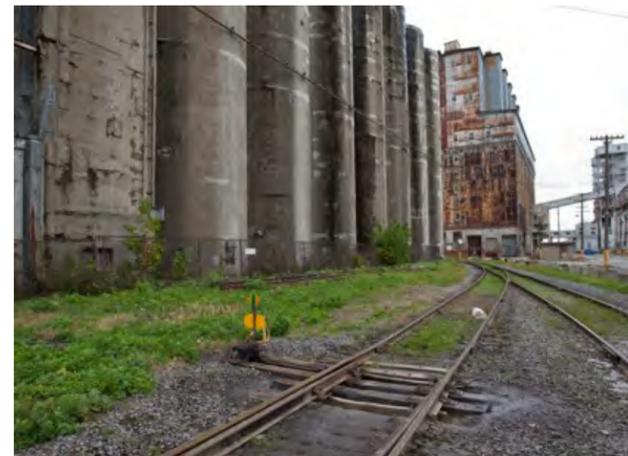
Datation des éléments construits dans l'unité paysagère



4. Sculpture Fonte Modulaire de Robert Roussil



5. Convoyeur aérien (Yves Lacombe, 2010)



6. Antenne ferroviaire du Port de Montréal (Yves Lacombe, 2010)

UNITÉ 2.4 POINTE-DU-MOULIN

ORIENTATIONS DE DESIGN

Les potentiels et contraintes listés ci-dessous offrent une synthèse des principales conditions physiques à considérer pour orienter la mise en valeur de l'unité. La liste des objectifs de mise en valeur formule par la suite les meilleures pistes d'aménagement dans le respect de l'évolution urbaine de l'unité et des témoins patrimoniaux, vestiges et persistances qui subsistent. Les projets exemples illustrés ci-contre fournissent des précédents pertinents qui pourront alimenter la réflexion.

Potentiels

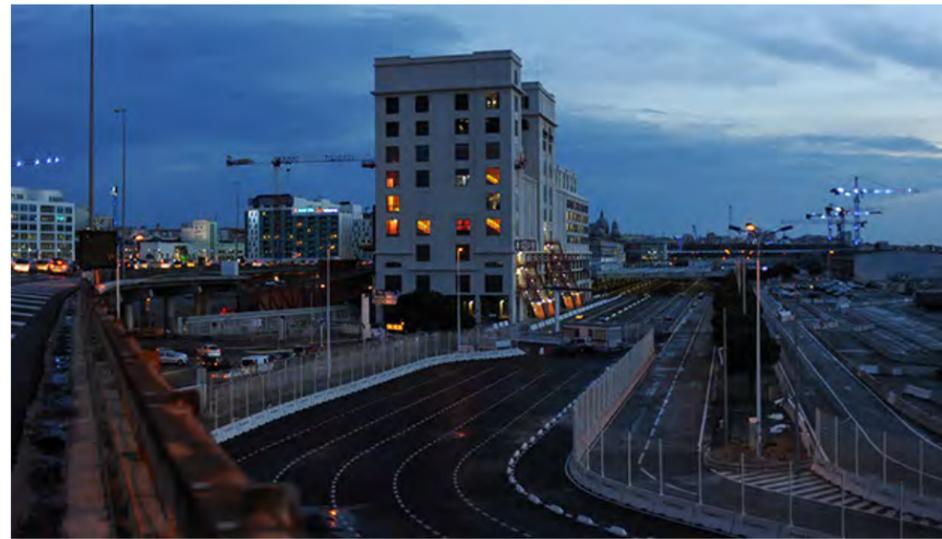
- La monumentalité du bâti, la présence d'une œuvre d'art public, la proximité du canal, l'aire végétalisée le long du canal et sur la pointe, les vues et l'accès à l'eau sont inégalables ailleurs à Montréal;
- La proximité et l'accès à l'eau sont également des potentiels remarquables.;
- De surcroît, les bâtiments du silo no.5 sont des icônes industrielles montréalaises.

Contraintes

- La proximité de l'imposante structure industrielle abandonnée, la friche incontrôlée et l'isolement de l'unité de paysage nuit au sentiment de sécurité ressentie;
- Le passage très étroit et courbe de la piste cyclable sous le pont de la rue Mill présente des importantes lacunes sécuritaires : courbe étroite, peu de visibilité depuis la rue et parcours prévisible;
- Le lieu est difficile d'accès.

Objectifs de mise en valeur

- Tirer parti des vues, des murs de quais, des écluses du canal, de la proximité des rives et du fleuve dans tout nouvel aménagement;
- Exploiter le caractère monumental de l'existant (volumes lisses et verticaux, encadrement de la rue Mill) dans tout projet touchant à la Pointe-du-Moulin;
- Trouver un usage à l'élévateur à grains n°5 et ses silos compatible avec sa valeur patrimoniale;
- Favoriser l'accès à la sculpture de Robert Roussil et la mettre en valeur;
- Rappeler la présence du moulin à vent/morgue et du premier Black Bridge.



Silo d'Arenc (Carta Associés)



Silo d'Arenc (Mapio.net)



Silo d'Arenc (Philippe Conti)



Parco Dora (Latz und Partner)



Parco Dora (Latz und Partner)



Parco Dora (Latz und Partner)

SILO D'ARENCE, MARSEILLE, FRANCE

Roland Carta, 2006

La conversion du silo d'Arenc fait partie d'un projet plus global de rénovation urbaine le long de la façade maritime de Marseille, démarré au tournant du vingtième siècle. La conversion du silo est venu marquer le début du projet en dotant le secteur d'une importante infrastructure culturelle, couplée à des espaces de bureaux générant un pôle d'emploi. Le recyclage de la structure a été mené pour manifester le plus possible l'ancienne vocation industrielle de l'icône portuaire de Marseille.

L'exemple du silo d'Arenc illustre comment le projet générateur d'achalandage a stimulé la mise en œuvre du plan directeur pour la requalification des berges. Dans le cas de la Pointe-du-Moulin, les valeurs patrimoniales associées au bâti industriel doivent être prises en compte dans un projet de recyclage des structures existantes.

PARCO DORA, TORINO, ITALIE

Latz + Partner, 2012

Partie du projet à grande échelle Torino, Città d'Acqua, le Parco Dora est un parc et espace culturel en plein air récupérant les friches industrielles de part et d'autre du fleuve Dora. La récupération des vestiges de l'aciérie Vitali i Corso Mortara forme le centre du parc. Des hangars ont été ouverts et partiellement démontés pour accommoder des usages dans le parc. Les colonnes monumentales et les fondations de béton forment les assises d'une nouvelle grille paysagère, où des passerelles et de l'art urbain relèvent les qualités spatiales du lieu.

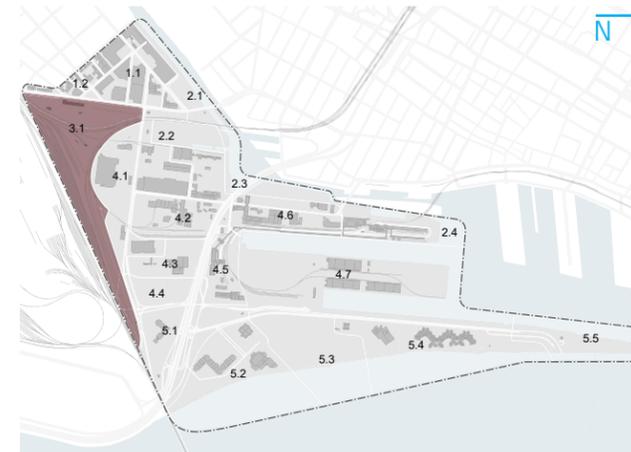
La récupération des vestiges de la Vitali i Corso Mortara illustre comment tirer parti d'une monumentalité post-industrielle dans un nouvel aménagement. La transformation en espace civique et support culturel des vestiges transmet une certaine vision romantique du post-industriel. Dans le cas de la Pointe-du-Moulin, des similitudes peuvent être observées avec les convoyeurs, silos et tours marines, porteurs de qualités spatiales pouvant être relevées par l'usage public du lieu.

UNITÉ 3.1 RAILS, DÉPÔTS ET COURS

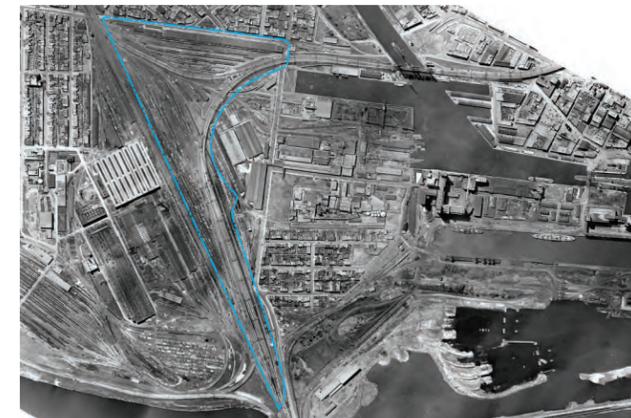
DESCRIPTION ET ANALYSE



Unité de paysage sur orthophotographie (Communauté métropolitaine de Montréal, 2005-2013)



Localisation de l'unité dans la zone d'étude



(Archives de la Ville de Montréal)

Description sommaire

L'unité de paysage regroupe les cours de triage et les dépôts ferroviaires du secteur à l'étude, soit toutes les voies ferrées au sud entre la rue Wellington et le pont Victoria et le dépôt bordant la rue Wellington jusqu'à la rue Bridge. La totalité du secteur à l'étude se situe sur des propriétés privées à accès restreint. Les rails, les cours de triage, les aires de virement et de stockage, des bâtiments annexes et des empilements de conteneurs forment l'essentiel du paysage. Un tunnel piéton, maintenant condamné, menait les employés depuis la rue Bridge vers les cours de triage et les ateliers du CN. Des viaducs permettent d'enjamber les rues Bridge et Wellington. Les voies cheminent la plupart du temps sur des talus, surélevées par rapport à la rue.

Usages

Les activités liées au fret, de transbordement, de stockage et les opérations d'aiguillage sont exclusives dans l'unité de paysage.

Caractéristiques d'implantation

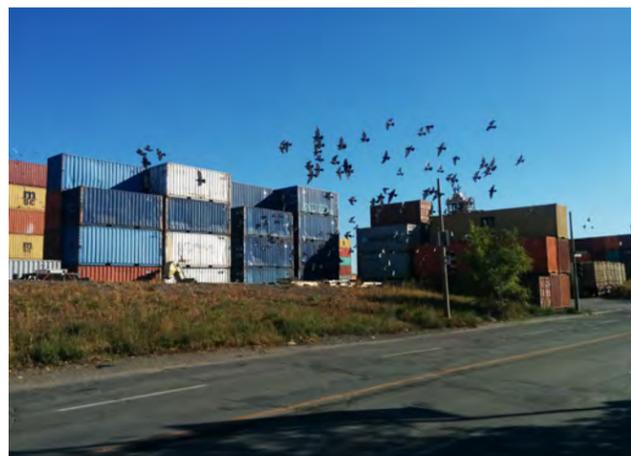
Les corridors ferroviaires, dépôts et gares de triage sont arrivés en réponse à l'industrialisation de la ville au XIXe et XXe siècle en marge des secteurs déjà établis. Les infrastructures ferroviaires sont apparues dans le contexte de l'industrialisation du secteur, créant des liaisons locales et reliant les industries aux marchés régionaux via le pont Victoria, l'axe Wellington, le Port de Montréal ou le corridor du Grand Trunk vers l'ouest. Les grands rayons de virage des trains, les voies parallèles, les viaducs et les antennes d'aiguillage conditionnent l'emprise nécessaire aux opérations ferroviaires. Aucune rue ne traverse l'unité, le réseau ferroviaire étant une barrière physique très marquante dans le paysage urbain.

Ambiance et vues

Le passage des trains, le mouvement des wagons, des camions-remorque et des équipements d'entretien dicte l'ambiance particulière de l'unité. On note particulièrement l'odeur des traverses de bois créosotées et le bruit des convois passant le long des rues Wellington et Bridge. Une friche herbacée et parfois arbustive meuble les talus aux abords des voies. Sur la rue Wellington, l'alignement de quais de chargement et les empilements de conteneurs exposent les activités liées au fret. Le dépôt de conteneur participe à un encadrement volumétrique de la rue Wellington. Une zone tampon de talus végétalisé longe la rue plus au sud.

Éléments caractéristiques du paysage urbain

- Infrastructures ferroviaires, linéarité des corridors, mouvement des trains, odeur créosotée;
- Aucune accessibilité physique ou visuelle, de par la surélévation des voies et par les avis écrits;
- Fonctions de stockage et de fret le long de la rue Wellington.



1. Dépôt de conteneurs rue Wellington



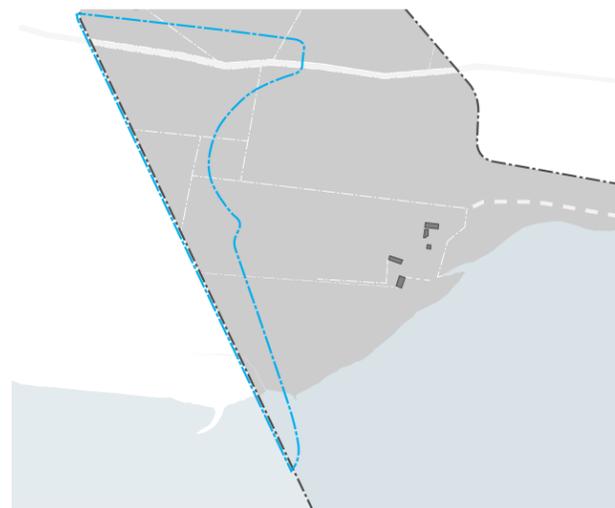
2. Quais de marchandise rue Wellington



3. Dépôt de conteneurs rue Wellington

UNITÉ 3.1 RAILS, DÉPÔTS ET COURS ÉVOLUTION URBAINE

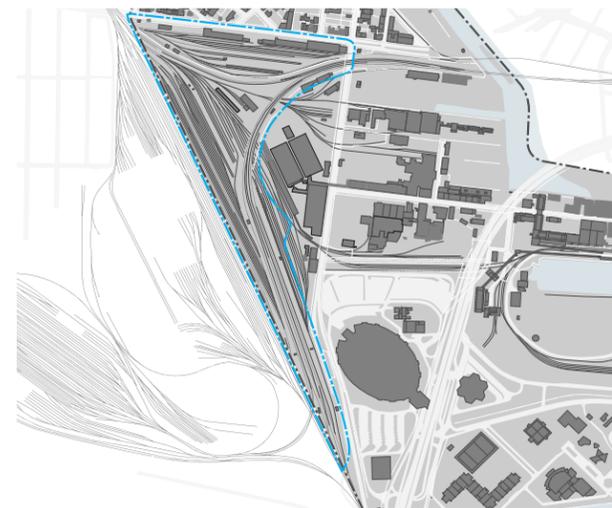
La séquence des cartes ci-contre, tirée de l'exercice de cartographie diachronique réalisé pour l'ensemble du secteur Bridge-Wellington, permet de zoomer en neuf temps sur l'évolution urbaine propre à l'unité. Les couches du parcellaire, du viaire et du bâti, ainsi que l'évolution de la rive sont amalgamées et offrent une lecture progressive de la forme urbaine et ses transformations.



Période 1 : --- à 1825



Période 4 : 1879 à 1896



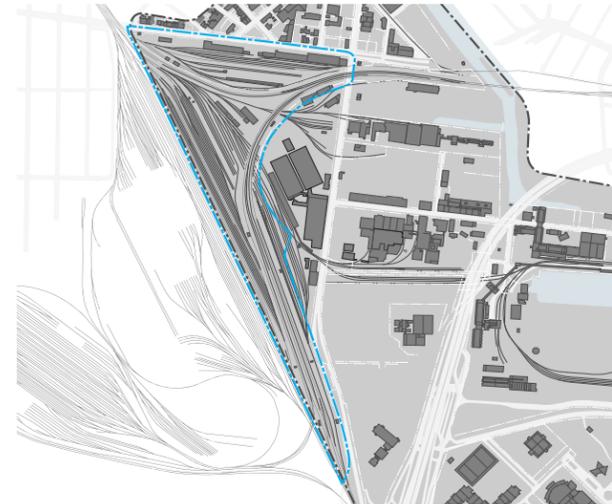
Période 7 : 1959 à 1970



Période 2 : 1825 à 1848



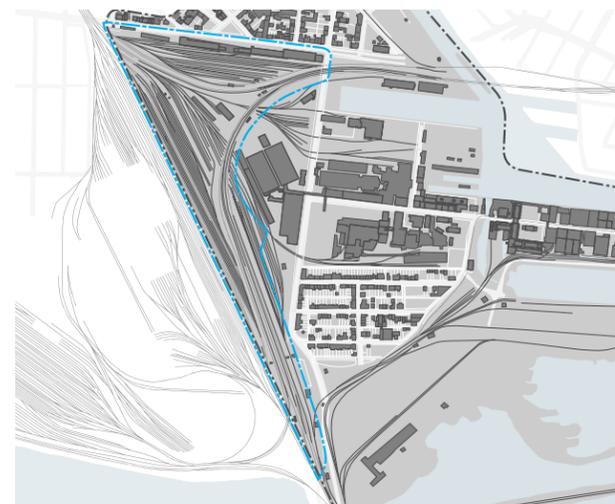
Période 5 : 1896 à 1920



Période 8 : 1970 à 1992



Période 3 : 1848 à 1879



Période 6 : 1920 à 1959



Période 9 : 1992 à ---

Légende:

- Cadastre
- Chemin de fer
- Voie
- Bâtiment

UNITÉ 3.1 RAILS, DÉPÔTS ET COURS

TÉMOINS MATÉRIELS, VESTIGES ET PERSISTANCES

Témoins matériels

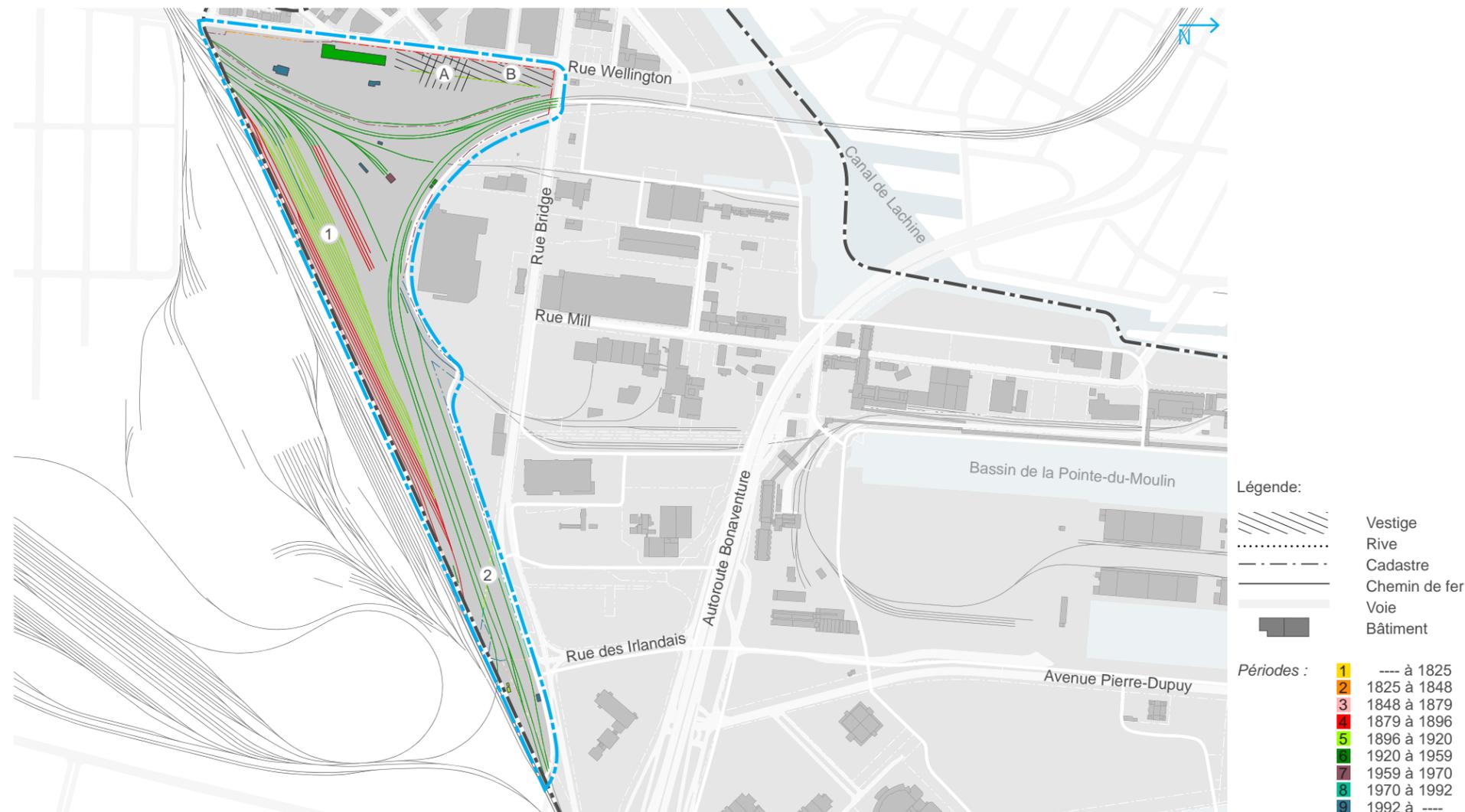
- ① **Rails** L'installation des ateliers du Grand Tronc à cet endroit au cours des années 1850 et l'ouverture du pont Victoria en 1859 transforment l'endroit en carrefour ferroviaire de premier plan dans le réseau de transport pancanadien et nord-américain.
- ② **Tunnel de Victoriatown** Composante d'une gare (Bridge st. Station) ouverte au cours des années 1940. Elle sert aux employés des ateliers du CN voyageant entre leur domicile et leur lieu de travail en train. Le tunnel permet aussi aux ouvriers résidant à Victoriatown de se rendre sécuritairement aux ateliers.

Vestiges

- A **École / Samuel Belcher et Grace Episcopal Church** Cette école et cette église forment, au tournant des années 1870, un noyau institutionnel à l'angle des rues Wellington et Du Centre, desservant la population installée sur les lots de l'ancienne ferme des Prêtres.
- B **Entrepôts du fret du Grand Tronc, 500, rue Bridge** Le site du Grand Tronc à la Pointe-Sainte-Charles sert non seulement d'ateliers mais aussi de point de chute pour tout le transport du fret. Au tournant du XXe siècle, la compagnie ferroviaire réorganise ses cours pour consacrer l'espace à proximité de la rue Wellington à cette fonction. Cet immeuble ayant une forte présence sur rue illustre ce tournant.

Persistances

- Infrastructures ferroviaires;
- Activités liées au fret organisées le long de la rue Wellington.



Datation des éléments construits dans l'unité paysagère



4. Tunnel piétonnier de Victoriatown sur la rue Bridge



5. Viaduc ferroviaire enjambant la rue Bridge

UNITÉ 3.1 RAILS, DÉPÔTS ET COURS

ORIENTATIONS DE DESIGN

Les potentiels et contraintes listés ci-dessous offrent une synthèse des principales conditions physiques à considérer pour orienter la mise en valeur de l'unité. La liste des objectifs de mise en valeur formule par la suite les meilleures pistes d'aménagement dans le respect de l'évolution urbaine de l'unité et des témoins patrimoniaux, vestiges et persistances qui subsistent. Les projets exemples illustrés ci-contre fournissent des précédents pertinents qui pourront alimenter la réflexion.

Potentiels

- Le talus végétalisé du tronçon sud de la rue Wellington contribue à atténuer les nuisances pour le quartier résidentiel adjacent (unité de paysage 1.2);
- La rue Wellington et les terrains la longeant présentent l'espace disponible pour une requalification du domaine public et la mise en place d'un encadrement bâti.

Contraintes

- La présence du dépôt sur la rue Wellington est un important générateur de transport lourd, engendrant des nuisances avec l'interface résidentielle (bruit, poussière) et nuit au sentiment de sécurité autour de la pratique des modes de transport actif (transport lourd cohabitant avec les cyclistes dans la rue);
- L'absence de trottoir empêche le parcours piéton sur le côté est de la rue Wellington.

Objectifs de mise en valeur

- Insérer des aménagements dans le domaine public liant au contexte urbain les tracés structurants des rues Wellington et Bridge;
- Dans la conceptualisation des futurs aménagements, attester de l'apport historique des infrastructures ferroviaires;
- Consolider le cadre bâti du quartier en construisant le terrain du dépôt longeant la rue Wellington;
- Souligner la présence du tunnel piétonnier de Victoriatown.



Paseo Verde (Jeffrey Totaro)



Paseo Verde (Wallace Roberts & Todd)



Paseo Verde (Jeffrey Totaro)



Rue Saint-Grégoire, à l'angle de la rue Gerry-Boulet (imganuncios.mitula.net)



Mur coupe-son, avenue Pauline Julien (Flora urbana) Rue Saint-Grégoire (Cécile Baird)

PASEO VERDE, PHILADEPHIA, ÉTATS-UNIS

Wallace Roberts & Todd, 2013

Le développement domiciliaire communautaire Paseo Verde intègre une grande densité d'habitation à proximité d'un corridor ferroviaire. Accumulant trois certifications LEED, le développement intègre des espaces semi-publics à l'intérieur de l'îlot. Un mur-corridor relie les quatre bâtiments du développement tout en agissant comme écran visuel et sonore avec les rails. Depuis la station de train adjacente, le mur du bâtiment participe à l'environnement visuel des quais.

À l'ouest de l'unité de paysage, bordant la rue Wellington, se trouve une grande cour de dépôt appelée à être requalifiée à moyen terme. La construction de cet îlot de taille permettrait une nouvelle densité aux abords de l'artère et un cadrage plus consistant de la voie publique. Ces nouveaux bâtiments pourraient également générer de l'achalandage pour d'éventuels commerces de proximité.

DENSIFICATION AUX ABORDS DE LA RUE SAINT-GRÉGOIRE, MONTRÉAL, CANADA

Circa 1990-2000

La désaffectation du secteur industriel conscrit entre la rue Saint-Grégoire et la voie ferrée limitant l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal a permis de libérer des terrains. De petites rues locales ont été tracées et des édifices de condominiums de quatre étages en moyenne y ont été construits. Les nuisances causées par la proximité de la voie ferrée ont été atténuées par un mur pare-bruit doublé d'un écran végétal sur un talus.

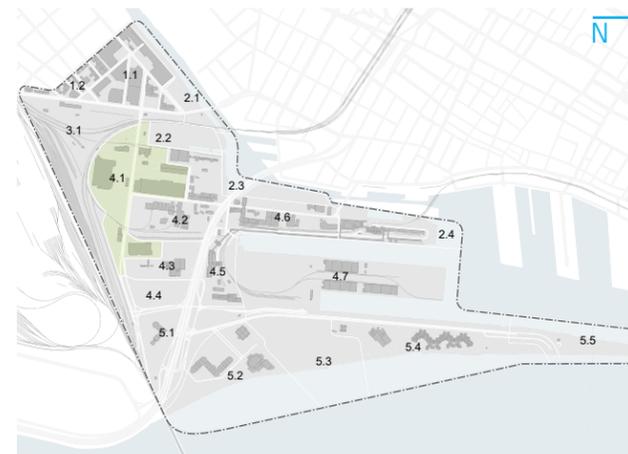
L'exemple des développements immobiliers aux abords de la rue Saint-Grégoire démontre la possibilité de gérer les nuisances aux abords d'un corridor ferroviaire. Le lotissement et l'implantation de bâtiments sur le dépôt bordant la rue Wellington permettrait de densifier le secteur tout en participant à l'encadrement de la voie.

UNITÉ 4.1 GRANDES SURFACES COMMERCIALES

DESCRIPTION ET ANALYSE



Unité de paysage sur orthophotographie (Communauté métropolitaine de Montréal, 2005-2013)



Localisation de l'unité dans la zone d'étude

Description sommaire

L'unité de paysage englobe les édifices commerciaux bordant la rue Bridge, depuis le viaduc à l'ouest jusqu'au centre de tri postal de Postes Canada à l'est, incluant le terrain de Costco au sud et les bâtiments de Loto Québec au nord. La rue Bridge dessert ces lieux. Un important trafic automobile entre la rive sud et le centre-ville de Montréal via le pont Victoria est observé en heure de pointe. Outre les anciens bureaux de Montreal Stock Yard, initialement construits par le Canadien National et maintenant désaffectés, le cadre bâti est récent.

Usages

Des usages spécialisés et assez variés se trouvent dans l'unité : bureaux, centres de distribution et commerce en gros de charcuterie, remorquage automobile, commerce au détail, autocars, service de garde, construction et ingénierie. À l'arrière de plusieurs commerces se situent des quais de livraison pour les besoins de transport de marchandise des entreprises.

Caractéristiques d'implantation

Typiquement, les bâtiments commerciaux ont un recul assez varié par rapport à la rue. Certains bâtiments sont implantés plus près de la rue et d'autres comportent un important recul, comme le magasin Costco flanqué d'un immense stationnement. Les bâtiments étendus de deux étages au toit plats sont plutôt orientés vers leurs stationnements que vers la rue. De grands lots et des quais de livraison accommodent les usages y ayant cours. La rue Bridge d'organise pas le territoire de l'unité, la logique ferroviaire engendrant l'implantation des bâtiments plutôt que la rue.



(Archives de la Ville de Montréal)

Ambiance et vues

L'unité de paysage est résolument tournée vers le transit automobile, la livraison par camion et l'achalandage véhiculaire. Les anciens bureaux de Montreal Stock Yard trônent près de l'intersection au cœur du secteur, un peu déconnecté du contexte depuis sa désindustrialisation et l'implantation du magasin Costco et de son stationnement. Dans l'axe de la rue Bridge, une vue vers le sommet Westmount s'ouvre par-dessus le viaduc. Près de l'antenne Forfar, à l'est de l'unité, une superposition des différentes structures industrielles sur plusieurs plans crée un point de vue intéressant. Actuellement, seuls les anciens bureaux de Montreal Stock Yard et les bureaux actuels de Loto-Québec donnent un encadrement de qualité à la rue Bridge.

Éléments caractéristiques du paysage urbain

- Ouverture du corridor visuel obtenu par la largeur de la rue Bridge et l'implantation en recul de la rue des bâtiments;
- Grands espaces de stationnement et nombreux quais de chargement à l'arrière des bâtiments;
- Cadre bâti récent, à l'exception des anciens bureaux de Montreal Stock Yard (vacant mais en bon état);
- Terrains sous-utilisés;
- Absence de trame de rues orthogonale complète et de découpage urbain en îlots, forme urbaine héritée de l'occupation ferroviaire.



1. Rue Bridge, vue vers l'ouest



2. Intersection des rues Bridge et Mill, vue vers le sud-est



3. Rue Bridge vue vers l'est

UNITÉ 4.1 GRANDES SURFACES COMMERCIALES ÉVOLUTION URBAINE

La séquence des cartes ci-contre, tirée de l'exercice de cartographie diachronique réalisé pour l'ensemble du secteur Bridge-Wellington, permet de zoomer en neuf temps sur l'évolution urbaine propre à l'unité. Les couches du parcellaire, du viaire et du bâti, ainsi que l'évolution de la rive sont amalgamées et offrent une lecture progressive de la forme urbaine et ses transformations.



Période 1 : --- à 1825



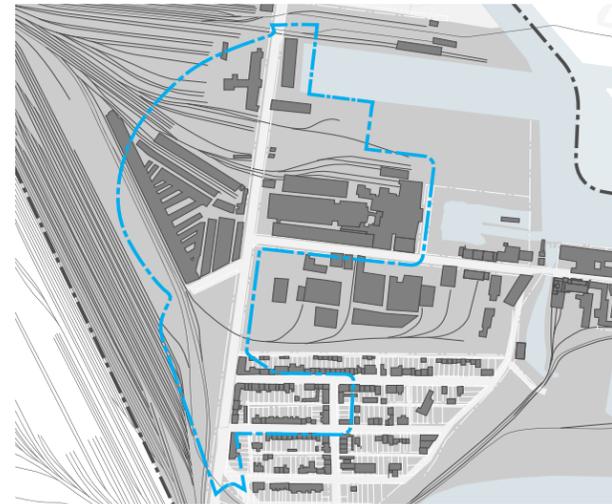
Période 4 : 1879 à 1896



Période 7 : 1959 à 1970



Période 2 : 1825 à 1848



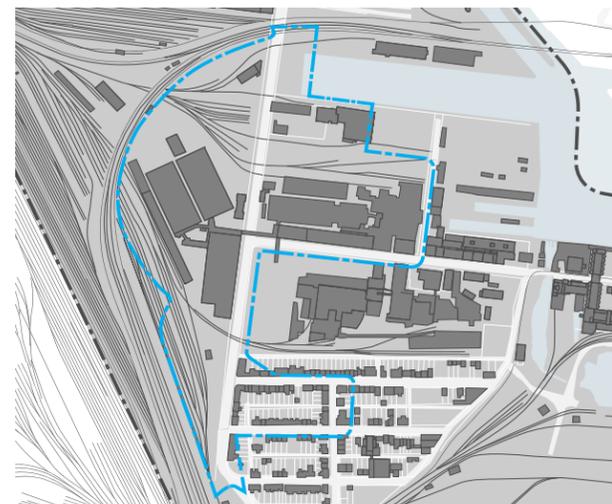
Période 5 : 1896 à 1920



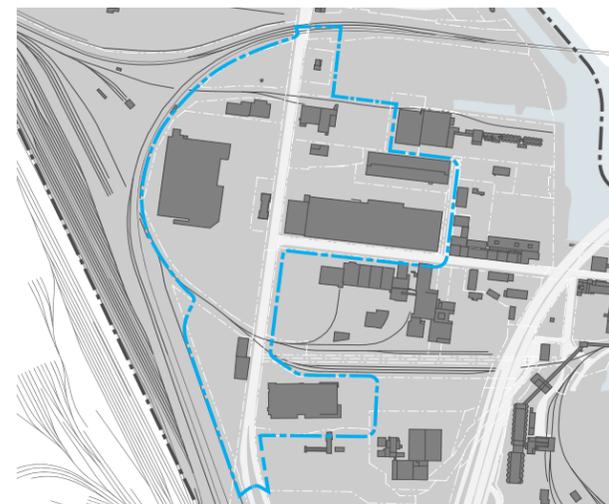
Période 8 : 1970 à 1992



Période 3 : 1848 à 1879



Période 6 : 1920 à 1959

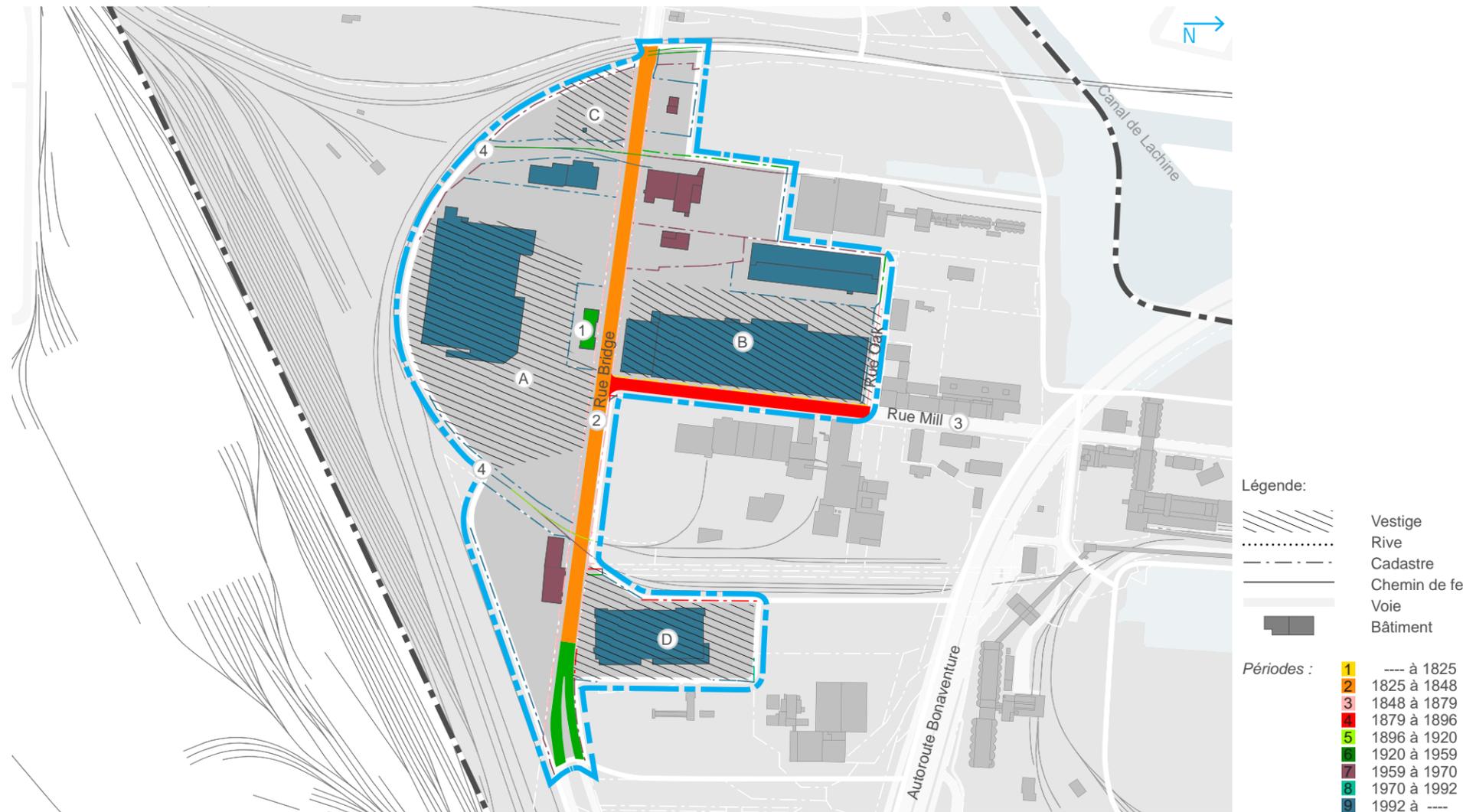


Période 9 : 1992 à ---

Légende:

- Cadastre
- Chemin de fer
- Voie
- Bâtiment

UNITÉ 4.1 GRANDES SURFACES COMMERCIALES TÉMOINS MATÉRIELS, VESTIGES ET PERSISTANCES



Datation des éléments construits dans l'unité paysagère

Témoins matériels

- ① **316, rue Bridge** Immeuble administratif construit par le Canadien National vers 1930, celui-ci sert à toutes les opérations de commerce de bétail qui a lieu à cet endroit. Il est un des derniers témoins de ces activités.
- ② **Tracé de la rue Bridge (Saint-Étienne)** Cette rue fait partie des premières voies tracées sur le territoire de l'ancienne ferme Saint-Gabriel en 1846. Elle est un axe structurant du secteur divisant les ateliers du Grand Tronc, et ses cours de triage, de Victoriatown, en plus de devenir une voie de circulation importante lors de l'ouverture du pont Victoria à la circulation automobile dans les années 1950.
- ③ **Tracé de la rue Mill** Cette rue apparaît suite au premier agrandissement du canal et à l'ouverture de lots hydrauliques à la location. Elle se trouve donc au cœur du développement industriel du secteur dès la première moitié du XIXe siècle. Son toponyme témoigne des premières industries qui s'installent sur ses abords.
- ④ **Voies ferrées** L'installation des ateliers du Grand Tronc à cet endroit au cours des années 1850 et l'ouverture du pont Victoria en 1859 transforment l'endroit un carrefour ferroviaire de premier plan dans le réseau de transport pancanadien et nord-américain.

Vestiges

- Étables du Grand Tronc/CN** Au sein du complexe du Grand Tronc/CN, la section des terrains de la compagnie ferroviaire en bordure de la rue Bridge est un important centre de commerce de bétail pendant plus de 100 ans dont fait partie ces étables.
- Montreal Stock Yards** Vaste complexe servant à l'hébergement d'animaux de boucherie et à leur transformation. Son implantation est intimement liée à la présence des étables du Grand Tronc.
- Immeuble à bureau du G.T.R. (vers 1890)** Immeuble prestigieux de la rue Saint-Étienne, face au bassin Wellington, il est le siège social de cette importante compagnie ferroviaire pendant quelques années avant son déménagement sur la rue McGill.
- Victoriatown** Petit quartier ouvrier érigé au pied du pont Victoria, dont il tire son toponyme. Il est un lieu de mémoire pour les communautés irlandaise et italienne, qui ont formé l'essentiel de sa population. Il est disparu suite à une opération de rénovation urbaine au cours des années 1960.

Persistances

- Infrastructures ferroviaires;
- Vastes îlots hérités de la logique ferroviaire;
- Activités liées au transport.



4. 316 rue Bridge (Google Streetview)



5. Antenne ferroviaire desservant P&H Milling Group



6. Antenne ferroviaire desservant P&H Milling Group

UNITÉ 4.1 GRANDES SURFACES COMMERCIALES

ORIENTATIONS DE DESIGN

Les potentiels et contraintes listés ci-dessous offrent une synthèse des principales conditions physiques à considérer pour orienter la mise en valeur de l'unité. La liste des objectifs de mise en valeur formule par la suite les meilleures pistes d'aménagement dans le respect de l'évolution urbaine de l'unité et des témoins patrimoniaux, vestiges et persistances qui subsistent. Les projets exemples illustrés ci-contre fournissent des précédents pertinents qui pourront alimenter la réflexion.

Potentiels

- Les rues Bridge, Wellington, Saint-Patrick et Mill sont à l'origine de la formation d'îlots ouverts et de grande dimension;
- La présence des anciens bureaux de Montreal Stock Yard, édifice aujourd'hui vacant, peut agir comme point de départ à la restructuration du front bâti de la rue Bridge;
- Les aménagements piétons sont complets, avec fosses d'arbres et trottoirs légèrement séparés de la chaussée;
- Beaucoup d'espaces sont construisibles le long de la rue Bridge, apportant un potentiel de densification du secteur;
- Le corridor de transit agit comme potentiel d'achalandage important pour le commerce au détail du secteur.

Contraintes

- Des nuisances sont causées par la proximité des corridors ferroviaires et des activités de production et de fret (poussière, bruit);
- La rue Bridge est un corridor de transit important entre le centre-ville et la rive-sud via le pont Victoria apportant un volume de trafic perçu comme une nuisance à l'expérience piétonne et cycliste du lieu;
- Le réseau viaire n'est pas suffisamment riche pour structurer la forme urbaine.

Objectifs de mise en valeur

- Souligner l'apport historique des activités ferroviaires et améliorer leur interface avec le domaine public;
- Rappeler l'histoire du transit, du commerce, de l'abattage du bétail et de la transformation de la viande ainsi que des complexes hébergeant ces activités comme particularité propre au lieu;
- Ajouter une dimension conviviale à la rue Bridge via la mise en valeur du tracé et du bâti ancien en introduisant un cadre bâti cohérent encadrant la rue Bridge;
- Manifester le tracé des antennes ferroviaires, désaffectées ou encore en fonction, dans le nouvelle trame urbaine, en lien avec les unités de paysage 2.2, 2.3 et 4.2;
- Rétablir l'occupation du 316, rue Bridge par un usage compatible.



The Steel Yards (Kopfler Martin Design Group)



The Steel Yards (Kopfler Martin Design Group)



The Steel Yards (Kopfler Martin Design Group)

STEEL YARDS, PROVIDENCE, ÉTATS-UNIS

Kopfler Martin Design Group, 2009

Le projet Steel Yards de Providence vise la requalification environnementale et sociale des legs industriels. Le projet reprend une friche industrielle et y investit les lieux avec des espaces publics et une occupation dynamique. L'initiative entend répondre aux problématiques typiques de la désindustrialisation, dont la dévitalisation urbaine et la contamination des sols.

L'exemple de The Steel Yard s'adresse au paysage bordant la rue Bridge dans sa manière de tisser des liens et ouvrir des espaces à l'intérieur des îlots urbains, tout en investissant l'espace avec des activités d'apprentissage, de métiers traditionnels et d'animation urbaine.



Passeig de Sant-Joan (Lola Domenech)



Passeig de Sant-Joan (Lola Domenech)



Passeig de Sant-Joan (Lola Domenech)

PASSEIG SANT JOAN, BARCELONA, ESPAGNE

Lola Domenech, 2010-2011

L'aménagement du mail et des abords du boulevard Sant Joan, hérité du plan Cerdà de 1859 et prolongé par la suite, célèbre les alignements de bâtiments et d'arbres structurant la voie publique. Le projet remanie les cheminements piétons et cyclables dans des aménagements de qualité tout en respectant le tracé de Cerdà et en le connectant aux espaces publics adjacents. L'espace alloué à la circulation automobile est réduit, la piste cyclable séparée des cheminements piétons et le bâti est mis en valeur.

Ce projet de réaménagement d'un boulevard urbain illustre comment un concept contemporain, sensible et minimaliste peut rehausser la qualité du domaine public et manifester la trame urbaine en place. Le corridor de la rue Bridge se prêterait bien à un réaménagement de son emprise, manifestant son importance dans l'établissement du secteur et accompagnant l'entrée de ville depuis le pont Victoria.

UNITÉ 4.2 NOYAU INDUSTRIEL ANCIEN

DESCRIPTION ET ANALYSE



Unité de paysage sur orthophotographie (Communauté métropolitaine de Montréal, 2005-2013)



Localisation de l'unité dans la zone d'étude

Description sommaire

Située dans la section centrale du territoire à l'étude, l'unité de paysage est circonscrite entre l'autoroute surélevée, l'ancien bassin Wellington, le secteur commercial de la rue Bridge et l'antenne ferroviaire du Port de Montréal. Le caractère industriel, par son architecture fonctionnelle et sa matérialité brute, domine le cadre bâti. La rue Mill traverse l'unité, desservant les entreprises du secteur. La rue Oak, en cul-de-sac et perpendiculaire à la rue Mill, pénètre l'îlot et permet l'accès aux cours adjacentes, à la minoterie du groupe P&H Milling et ses silos. Les antennes ferroviaires est et ouest, les dépôts routiers et les traces des anciens bassins Tate et Wellington participent à la compréhension de l'organisation du bâti dans l'unité de paysage. Ceux-ci lient les fonctions industrielles, les espaces de chargement et de stockage aux réseaux de transport.

Usages

Les industries de fabrication et de commerce en gros dominent. Les quais de chargement témoignent des activités de fret nécessaires aux activités industrielles. L'Espace Verre, logé dans l'ancienne caserne de pompiers (1200 rue Mill), tranche par son architecture institutionnelle, par le caractère artisanal de ses activités et par son ouverture au public.

Caractéristiques d'implantation

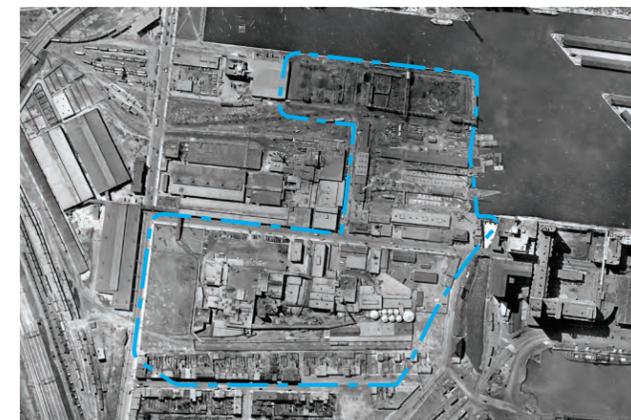
La plupart des bâtiments sont implantés sans marge de recul par rapport au trottoir, donnant une forte impression d'encadrement aux rues Mill et Oak malgré leur bâti disparate. On remarque une séquence d'implantation sur les lots, depuis la rue vers le fond de lot : d'abord la façade du bâtiment sur la rue annonce parfois l'entreprise, puis des espaces de production et d'entreposage occupent le bâtiment, ensuite à l'arrière des quais de déchargement, des chemins d'accès pour camions, des aire de stationnement et d'entreposage extérieur s'étendent jusqu'à la limite cadastrale. L'antenne ferroviaire du Port de Montréal pose une division franche au milieu de la famille d'unités de paysage numéro 4, pôle d'emplois.

Ambiance et vues:

La structure surélevée de l'autoroute Bonaventure, superposée aux silos ADM, crée un cadrage poignant dans l'axe de la rue Mill. La rue Oak semble pénétrer davantage à l'intérieur de l'unité et de ses dynamiques. Les rares percées visuelles depuis la rue Mill vers les cours arrière permettent d'entrevoir le mouvement des camions, la poussière levant des stationnements de gravier, les quais de chargement et les infrastructures nécessaires aux opérations des entreprises du secteur. Ces percées, en plus du transit important des véhicules motorisés par la rue Mill, définit l'ambiance de l'unité. La végétation, spontanée, est surtout présente en fond de lot et participe peu à l'expérience du territoire, principalement minéralisé. Un trafic automobile soutenu est remarqué en période de pointe à travers l'unité, créé par le transit entre la Rive-Sud du Saint-Laurent via le pont Victoria et le Vieux-Montréal par la rue Mill.

Éléments caractéristiques du paysage urbain :

- L'encadrement serré des rues Mill et Oak créé par le bâti et l'autoroute surélevée;
- La perspective sur les silos et l'autoroute surélevée dans l'axe de la rue Mill;
- La caserne no.21 et sa tour de séchage comme repère sur la rue Mill;
- Les connexions du bâti avec les réseaux de transport routier (quais de chargement), ferroviaire (antennes ferroviaires, partiellement abandonnées) et maritime (bassins, sous forme de vestiges);
- Le contraste des différents matériaux, hauteurs et volumes du bâti dans le corridor des rues Mill et Oak.



(Archives de la Ville de Montréal)



1. Seuil de l'unité paysagère 4.2 marqué par l'autoroute surélevée



2. L'édifice de l'Espace verre comme repère sur la rue Mill



3. Perspective dans l'axe de la rue Mill, vers le nord.

UNITÉ 4.2 NOYAU INDUSTRIEL ANCIEN

ÉVOLUTION URBAINE

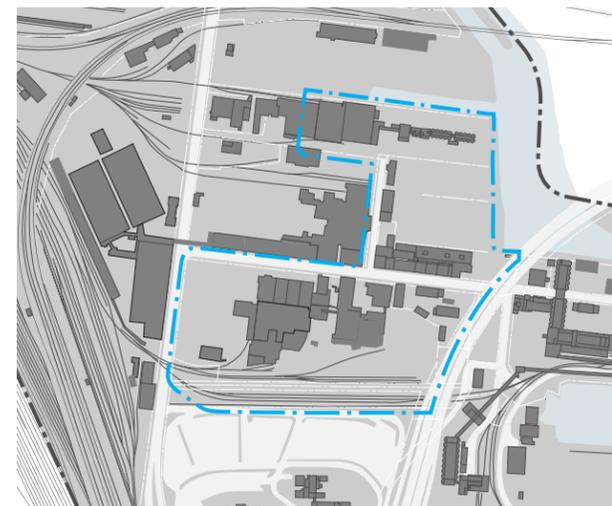
La séquence des cartes ci-contre, tirée de l'exercice de cartographie diachronique réalisé pour l'ensemble du secteur Bridge-Wellington, permet de zoomer en neuf temps sur l'évolution urbaine propre à l'unité. Les couches du parcellaire, du viaire et du bâti, ainsi que l'évolution de la rive sont amalgamées et offrent une lecture progressive de la forme urbaine et ses transformations.



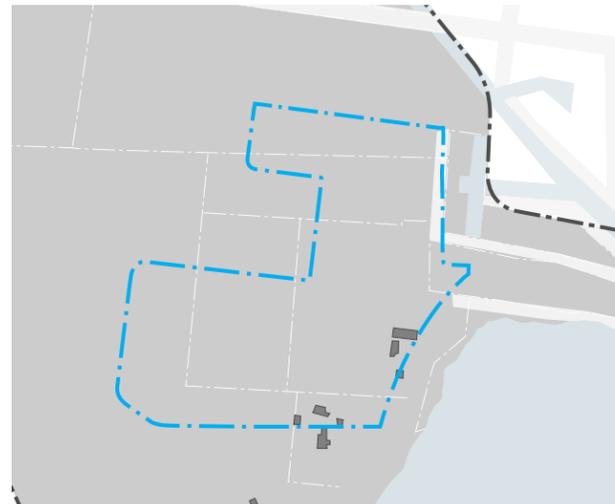
Période 1 : --- à 1825



Période 4 : 1879 à 1896



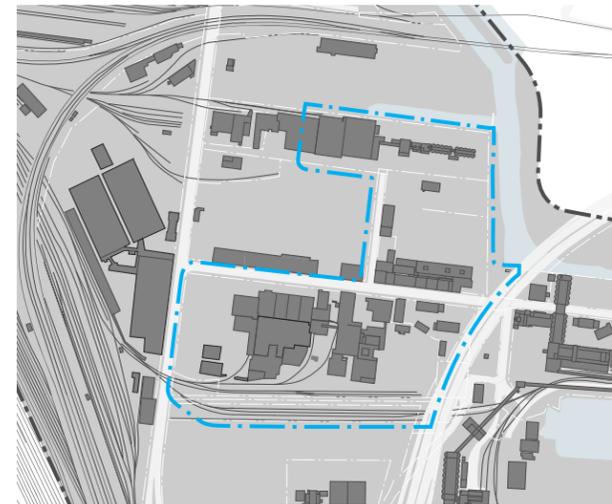
Période 7 : 1959 à 1970



Période 2 : 1825 à 1848



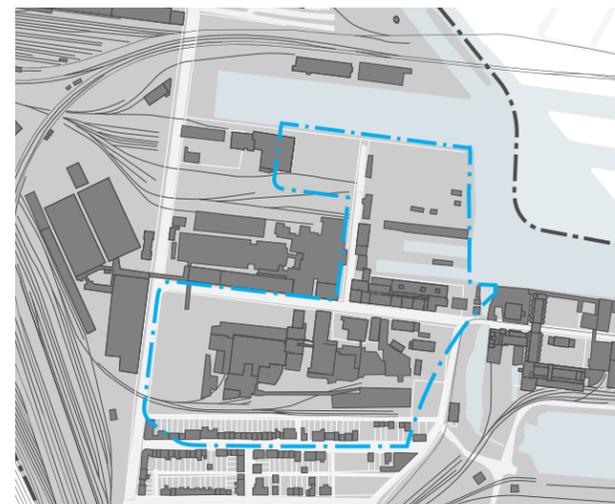
Période 5 : 1896 à 1920



Période 8 : 1970 à 1992



Période 3 : 1848 à 1879



Période 6 : 1920 à 1959



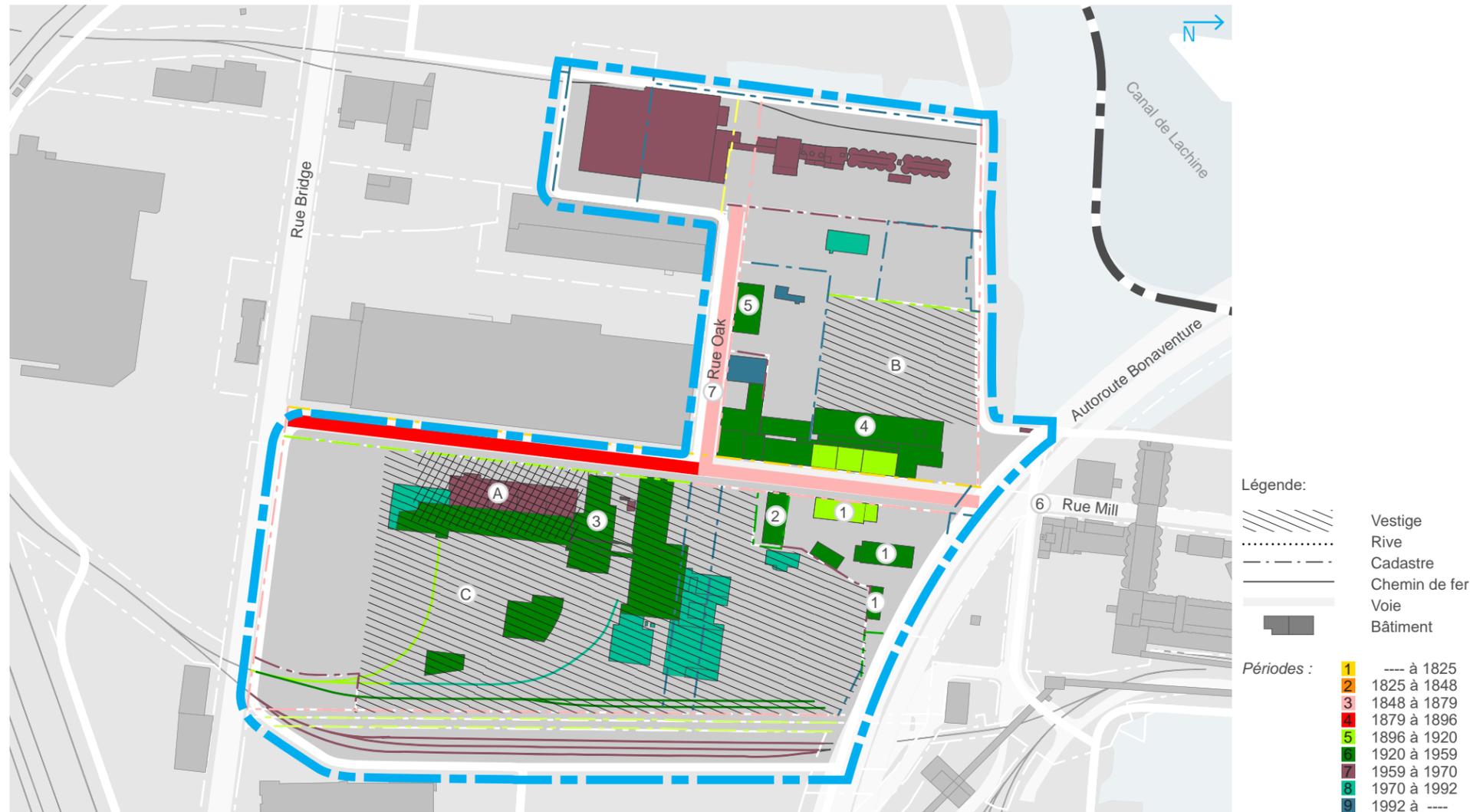
Période 9 : 1992 à ---

Légende:

- Cadastre
- Chemin de fer
- Voie
- Bâtiment

UNITÉ 4.2 NOYAU INDUSTRIEL

TÉMOINS MATÉRIELS, VESTIGES ET PERSISTANCES



Datation des éléments construits dans l'unité paysagère

Témoins matériels

- ① **1156, rue Mill (Ateliers du canal)** Les bureaux et ateliers du Canal sont associés à l'aménagement et à l'entretien des voies navigables qui font partie du réseau national de canaux du Canada, plus spécifiquement au canal de Lachine et au développement industriel de la ville et du pays.
- ② **1200, rue Mill (Caserne de pompiers no.21)** Aujourd'hui recyclée, la caserne rappelle l'époque où le quartier Sainte-Anne est le plus important secteur industriel de l'île de Montréal.
- ③ **1260, rue Mill (Canada Packers)**. La Canada Packers est représentative de la troisième phase d'industrialisation du canal de Lachine. Aujourd'hui en majeure partie disparue, les installations relatent l'importance du transport et de la transformation du bétail au pays.
- ④ **1151, rue Mill (Montreal Dry Dock)** Atelier d'assemblage du chantier maritime de la Montreal Dry Dock (sur le site de l'ancien chantier Tate), il perpétue l'usage de réparation de navires.
- ⑤ **331, rue Oak (Chaufferie Montreal Dry Dock)** Chaufferie de l'ancien chantier maritime, associée à l'usage traditionnel du site.
- ⑥ **Tracé de la rue Mill** Cette rue apparaît suite au premier agrandissement du canal et à l'ouverture de lots hydrauliques à la location. Elle se trouve donc au cœur du développement industriel du secteur dès la première moitié du XIXe siècle. Son toponyme témoigne des premières industries qui s'installent sur ses abords.
- ⑦ **Tracé de la rue Oak.** Limite d'anciens lots du XVIIIe siècle.

Vestiges

- A **Exchange Hôtel et écuries / Piste de course** Complexe hôtelier servant au commerce de chevaux, il est intimement lié à la présence des étables du Grand Tronc.
- B **Bassin Tate** - Chantier maritime Tate Cale(s) sèche(s) pour les travaux de radoub des bateaux. Les vestiges témoignent de l'ancien chantier maritime des frères Tate implanté à partir de 1851.
- C **Canada Packers (Laing, etc, jusqu'à Maple Leaf)** Usine de transformation de viande intimement liée à la présence des étables du Grand Tronc et des activités de commerce de bétail qui s'y tiennent.

Persistances

- Trame urbaine / tracé des rues et lotissement;
- Caractère industriel / commandant une typologie architecturale spécifique aux besoins de l'industrie en place / usages, architecture;
- Convergence des modes de transports complémentaires : Train, automobile, bateau;
- Alignement rapproché des immeubles. Forte présence sur rue;
- Matériaux dominants, maçonnerie de brique (et de pierre);
- Gabarit de 1 à 3 étages de hauteur;
- Implantation en enfilade sur les lots. Agrandissement successifs limitrophes et communicant (?);
- Activités agroalimentaires et maritimes.



4. 1151 rue Mill



5. Ateliers du canal, 1156 rue Mill



6. Chaufferie, 331 rue Oak

UNITÉ 4.2 NOYAU INDUSTRIEL ANCIEN

ORIENTATIONS DE DESIGN

Les potentiels et contraintes listés ci-dessous offrent une synthèse des principales conditions physiques à considérer pour orienter la mise en valeur de l'unité. La liste des objectifs de mise en valeur formule par la suite les meilleures pistes d'aménagement dans le respect de l'évolution urbaine de l'unité et des témoins patrimoniaux, vestiges et persistances qui subsistent. Les projets exemples illustrés ci-contre fournissent des précédents pertinents qui pourront alimenter la réflexion.

Potentiels

- La présence de vestiges d'infrastructures industrielles tels que les bassins ou les antennes ferroviaires peuvent servir d'appui à l'interprétation du lieu;
- La matérialité du bâti ancien industriel (brique, pierre, béton) et sa «patine» possède des qualités esthétiques recherchées;
- Le cadre bâti du secteur peut être consolidé, plusieurs espaces le long des rues Mill et Oak étant vacants;
- De nouvelles fonctions peuvent tirer parti des activités déjà en place ou des infrastructures disponibles. Des activités artisanales ont pris place dans l'unité ou à proximité de l'unité (Espace verre, Forges de Montréal);
- Additionné au bâti patrimonial du secteur, le corridor de la rue Mill possède un fort potentiel déambulatoire (textures, matériaux, variété du bâti et lisibilité des couches historiques).
- Contrairement à la rue Bridge, la rue Mill organise le territoire, les dessertes à l'arrière des bâtiments permettent une réelle interaction avec la rue.

Contraintes

- L'occupation industrielle génère des nuisances au sein de l'unité : les poussières, le trafic intense et le passage de véhicules lourds rendent les déplacements inconfortables pour le piéton, le cycliste et potentiellement l'automobiliste dans l'espace public;
- Le secteur devient complètement désert hors des heures d'affaires, diminuant le sentiment de sécurité, surtout dans le cul-de-sac de la rue Oak;
- Les nombreuses façades aveugles et bâtiments anonymes ne participent pas à la compréhension de la dynamique du secteur, à l'animation de la rue et au sentiment de sécurité;
- La présence de quais de chargement à l'avant du 1260 rue Mill rend la promenabilité du piéton ardue et dégrade l'interface caractéristique entre le bâti et les réseaux de transport;
- La présence du bâti industriel de faible qualité, le bruit et la poussière générés par les activités de fret peuvent agir comme obstacle à l'introduction d'usages dans le secteur;
- L'absence d'une trame de rues cohérente et de perméabilité avec les secteurs limitrophes est causée par la présence de nombreuses barrières physiques telles que le réseau ferroviaire et le canal de Lachine;
- On constate une disparition d'éléments construits affaiblissant la compréhension de la formation et de l'organisation spatiale du secteur. (cadre bâti, antennes ferroviaires desservant les bâtiments, bassin Tate).



Caserne no.21, 1200 rue Mill



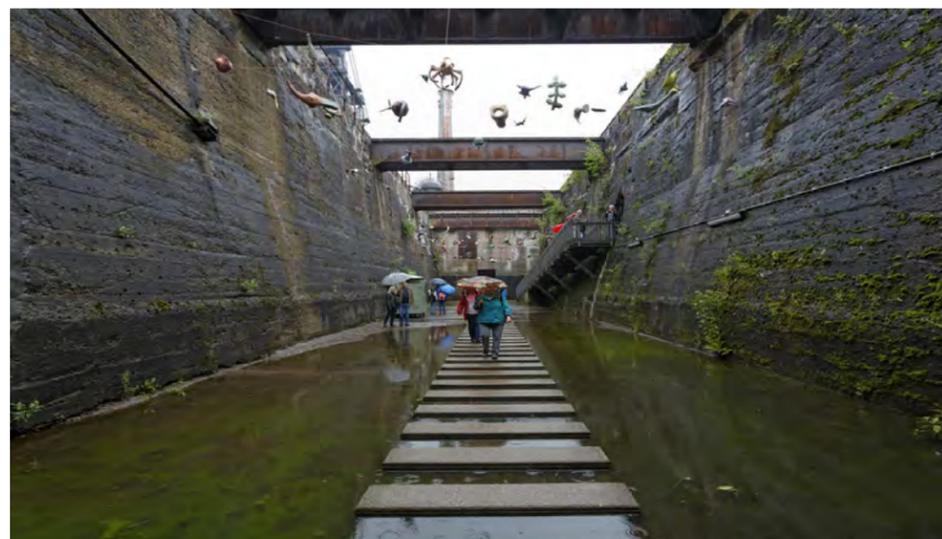
1260 rue Mill

UNITÉ 4.2 NOYAU INDUSTRIEL ANCIEN

ORIENTATIONS DE DESIGN

Orientations de mise en valeur

- Maintenir les industries présentes et introduire de nouveaux usages compatibles avec ceux déjà en place (industrie légère, bureaux, commerces en gros ou au détail);
- Maintenir l'occupation des immeubles par des usages appropriés (industries légères tirant profit des structures existantes), n'exerçant pas de pression spéculative sur le cadre bâti d'intérêt;
- Mettre en valeur les usages traditionnels de production et de transbordement ainsi que leurs impacts sur la morphologie urbaine;
- Percer les îlots de grande taille par des voies publiques secondaires, favoriser la perméabilité vers le canal via le site Tate;
- Consolider la qualité d'encadrement de la rue Mill en permettant l'introduction de nouveaux bâtiments contemporains de volume similaire au bâti en place;
- Réaménager la rue Mill en misant sur son potentiel déambulatoire, son échelle humaine et son lien possible avec le canal;
- Assurer la continuité d'occupation du bâti d'intérêt patrimonial réaffecté, vacant ou présentement en vente (331 rue Oak, 1151, 1156 et 1200 rue Mill);
- Préserver et mettre en valeur les traces et les témoins matériels visibles établissant l'historique d'occupation;
- Préserver l'espace dégagé occupé par les anciennes cales sèches et explorer les moyens de mise en valeur des vestiges, considérer la réhabilitation des bâtiments en lien avec les cales sèches et mettre en valeur ce site comme un ensemble;
- Éviter la démolition et, le cas échéant, documenter les immeubles voués à disparaître;
- Souligner la présence de la limite cadastrale ancienne longeant l'antenne ferroviaire du Port de Montréal, correspondant à la limite de la ferme des Soeurs Grises.



Parc paysager de Duisburg-Nord (Latz und Partners)



Parc paysager de Duisburg-Nord (Latz und Partners)

PARC PAYSAGER, DUISBURG-NORD (ALLEMAGNE) :

Latz + Partners, 1992-2002

Le Parc paysager est un projet de réhabilitation sociale, économique et environnementale d'un site industriel désaffecté dans le cadre d'une exposition internationale (International Building Exhibition Emscher Park). On y explore la poésie du matériau brut, en relation avec des éléments paysagers et le caractère post-industriel.

Le caractère de l'espace public est donné par la réutilisation des équipements de production de la fonte. La patine des matériaux, la brutalité des installations et la végétation spontanée sont exploités afin d'exprimer le caractère du lieu. Différents espaces regroupant une variété de fonctions (gestion des eaux, installations sportives et culturelles, jardins thématiques, jeux pour enfants) s'insèrent dans des soutes, des emprises ferroviaires, autour des hauts-fourneaux et dans la friche environnante.

Il est aisé de tracer des liens entre le parc paysager et le secteur Bridge-Wellington, possédant une quantité importante d'infrastructures industrielles et urbaines pouvant présenter des problématiques et des qualités esthétiques similaires. L'autoroute surélevée, le bassin Tate remblayé ou les espaces industriels en cours de réaffectation peuvent agir comme ressource construite à un projet semblable.



FRAC Nord-Pas-de-Calais (Lacaton Vassaal)



FRAC Nord-Pas-de-Calais (Lacaton Vassaal)

LE FRAC NORD-PAS-DE-CALAIS, DUNKERQUE (FRANCE)

Lacaton Vassaal, 2013

Le Fonds Régional d'Art Contemporain réutilise un ancien site de chantier naval en y aménageant ses espaces d'exposition. Le hangar du chantier naval, structure patrimoniale et seul témoin des activités portuaires du secteur, est doublé d'un volume contemporain accueillant une institution culturelle.

L'exemple de la construction du FRAC dans un site naval en conversion est conditionnelle à l'abandon de la vocation première des lieux. Des bâtiments industriels sont toujours en fonction, sur l'avancée de la pointe vers l'océan (en arrière-plan ci-dessus), en même temps que se construisent aux environs des immeubles d'habitation et des places publiques.

L'insertion contemporaine du FRAC dans le site portuaire tire parti de la volumétrie du bâti, célébrée par la construction des architectes Lacaton & Vassal. Dans une optique d'apport de mixité dans les occupations du secteur, il serait intéressant d'étudier les possibilités d'insertion contemporaines dans le corridor de la rue Mill en respect et en lien avec le bâti en place.