

## UNITÉ 4.3 NOYAU INDUSTRIEL RÉCENT

### 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

Le noyau industriel récent englobe la cimenterie Lafarge, la distillerie Sazerac et le stationnement de Postes Canada. La rue Bridge, l'antenne ferroviaire du Port de Montréal, l'autoroute Bonaventure et le stationnement de Casino de Montréal délimitent l'unité. Outre les installations nommées précédemment, on y retrouve de petites zones tampon végétalisées, des clôtures opaques ou transparentes et des voies d'accès.

#### Usages

L'unité concentre des usages de production et de commerce en gros. Les espaces de stationnement, les quais de livraison et les voies d'accès accommodent ces usages. Les entreprises bénéficient d'un accès direct à l'autoroute.

#### Caractéristiques d'implantation

La distillerie Sazerac est construite et agrandie selon une trame orthogonale héritée de Victoriatown. Au nord du complexe de la distillerie se trouve toujours l'ancien cadastre de la rue Riverside, marquant l'ancien rivage du fleuve Saint-Laurent. Les autres aménagements de l'unité (bâtiments, aires d'opérations et de stationnement) sont implantés dans une logique plus pragmatique, sans lien avec une trame urbaine définie.

#### Ambiance et vues

Les grands espaces de stationnement permettent des vues vers l'arrière des industries de la rue Mill, l'autoroute surélevée et vers les silos bordant la rue Riverside au nord. Les espaces extérieurs sont dédiés entièrement au transit automobile, les aménagements piétons étant absents.

#### Éléments caractéristiques du paysage urbain

- Fonctionnalisme de l'espace;
- Ouverture des vues sur les éléments environnants;
- Vocation de production et de commerce en gros dominante;
- Aménagements automobiles prédominants;
- Absence de trame de rues.



(Archives de la Ville de Montréal)



1. Vue vers la brasserie Sazerac depuis le stationnement de Postes Canada



2. Vue vers l'autoroute surélevée depuis le stationnement de Postes Canada



3. Vue vers la cimenterie depuis le stationnement du Casino de Montréal

## UNITÉ 4.3 NOYAU INDUSTRIEL RÉCENT

### 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



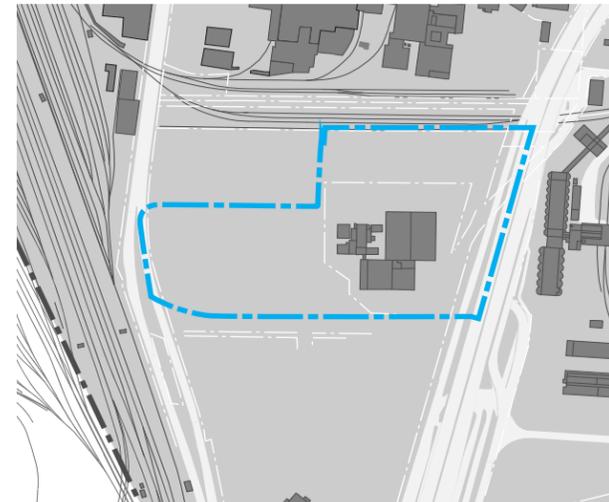
Période 7 : 1959 à 1970



Période 2 : 1825 à 1848



Période 5 : 1896 à 1920



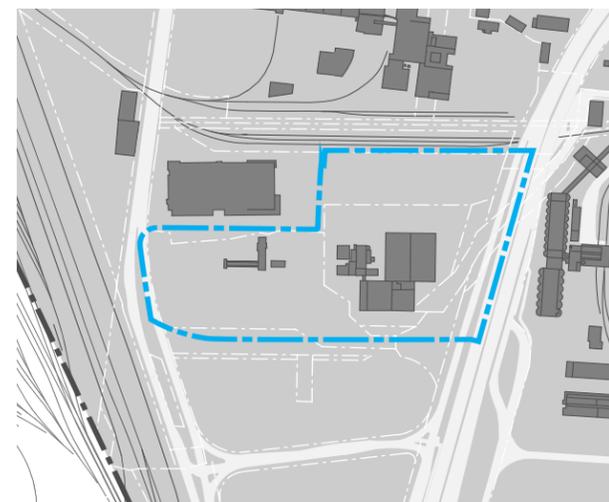
Période 8 : 1970 à 1992



Période 3 : 1848 à 1879



Période 6 : 1920 à 1959



Période 9 : 1992 à ---

Légende:

- Cadastre
- Chemin de fer
- Voie
- Bâtiment

## UNITÉ 4.3 NOYAU INDUSTRIEL RÉCENT

### TÉMOINS MATÉRIELS, VESTIGES ET PERSISTANCES

#### Témoins matériels

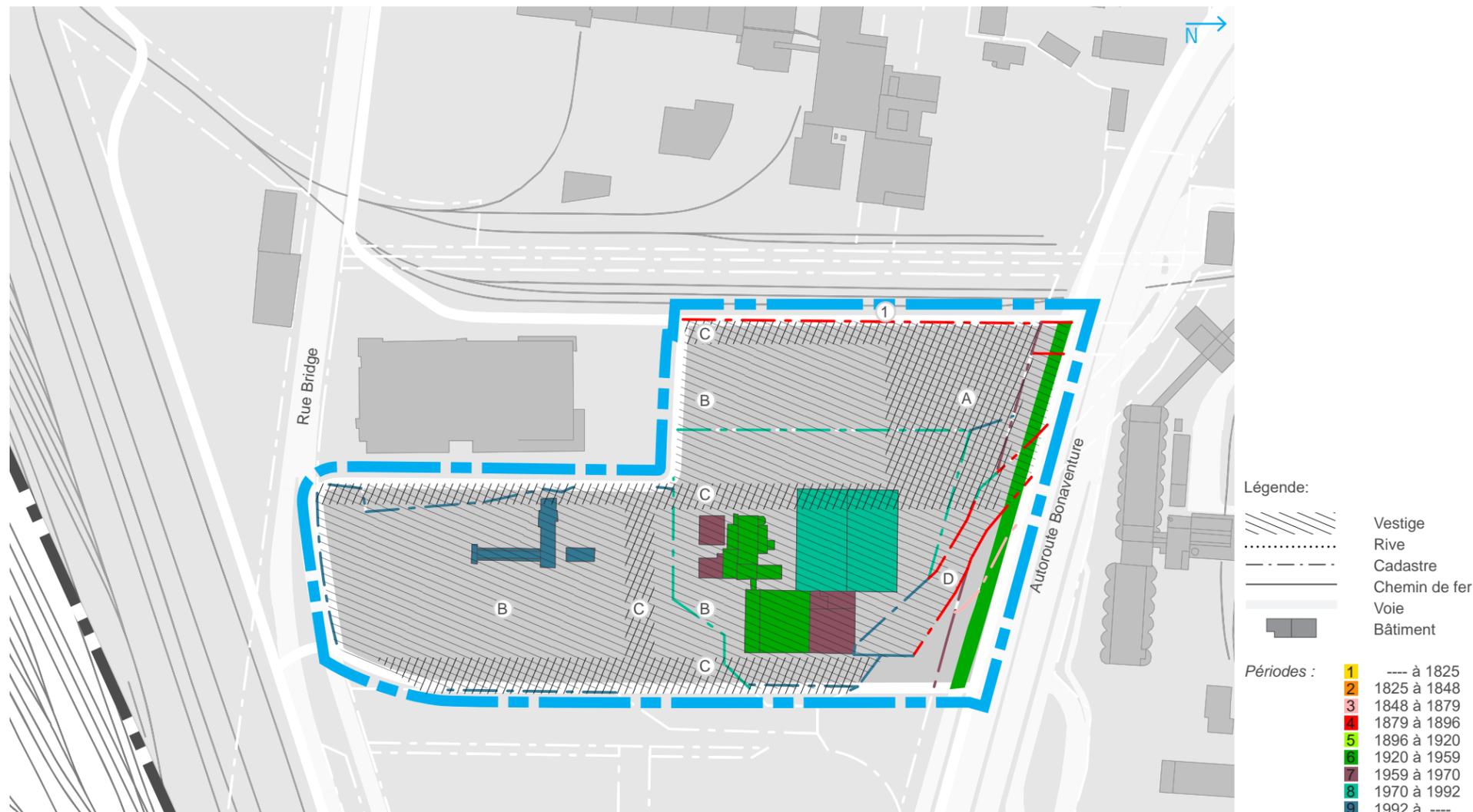
- ① **Limite arrière des lots des rues Mill et Forfar** Limite cadastrale délimitant des propriétés agricoles au XVIII<sup>e</sup> siècle.

#### Vestiges

- Ⓐ **Bâtiments de ferme des Sœurs Grises** Ensemble de bâtiments agricoles associés à la première période d'occupation du territoire par les communautés religieuses.
- Ⓑ **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.
- Ⓒ **Tracés des rues Forfar, Conway, Menai** Trame de rues orthogonale tracée au cours des décennies 1860 et 1870, ces voies accueillent une majorité de bâtiments résidentiels, contrairement aux rues avoisinantes.
- Ⓓ **Tracé de la rue Riverside** Le tracé primitif de la rue Riverside illustre l'emplacement de la rive du fleuve et témoigne de la topographie particulière de l'endroit avant les multiples campagnes de remblaiement.

#### Persistances

- Les limites cadastrales anciennes telles que celle formant la ligne de la ferme des Sœurs Grises ou celle marquant le périmètre de la rue Riverside.



Datation des éléments construits dans l'unité paysagère



4. Vue de l'antenne Forfar (limite cadastrale)

## UNITÉ 4.3 NOYAU INDUSTRIEL RÉCENT

### 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 entreprises du secteur tirent parti de la proximité de l'autoroute et des grands espaces disponibles;
- Le départ annoncé de la cimenterie Lafarge libérera un terrain propice à la consolidation du pôle d'emploi;
- Les stationnements abondants de la distillerie et du bâtiment de Postes Canada sont également des espaces constructibles;
- La persistance de la trame d'implantation de Victoriatown dans l'implantation de la distillerie serait à exploiter dans la densification du secteur;
- Le cadastre de la rue Riverside et de l'ancienne rive du fleuve sont des traces d'éléments structurants du secteur, potentiellement à mettre en valeur dans de futurs aménagements.

#### Contrainte

- La proximité des grands axes de transport routiers conditionnent les accès aux installations au détriment des modes de transport actifs.

#### Objectifs de mise en valeur

- Manifester le tracé de la rue Riverside et de l'ancienne rive du fleuve dans un plan directeur de développement, en continuité de la planification des unités de paysage adjacentes;
- Construire davantage l'unité, en insérant des usages compatibles avec ceux existants (bureaux, commerces);
- Développer une trame fine à l'intérieur de l'unité de paysage reprenant le tracé des rues de Victoriatown;
- Insérer des aménagements pour les modes de transport actifs, en lien avec la planification des unités voisines;
- Rappeler la présence de Victoriatown et de la ferme des Sœurs grises;
- Préserver la limite cadastrale ancienne, correspondant à la limite de la ferme des Sœurs Grises.



Cité du multimédia (Provencher Roy)



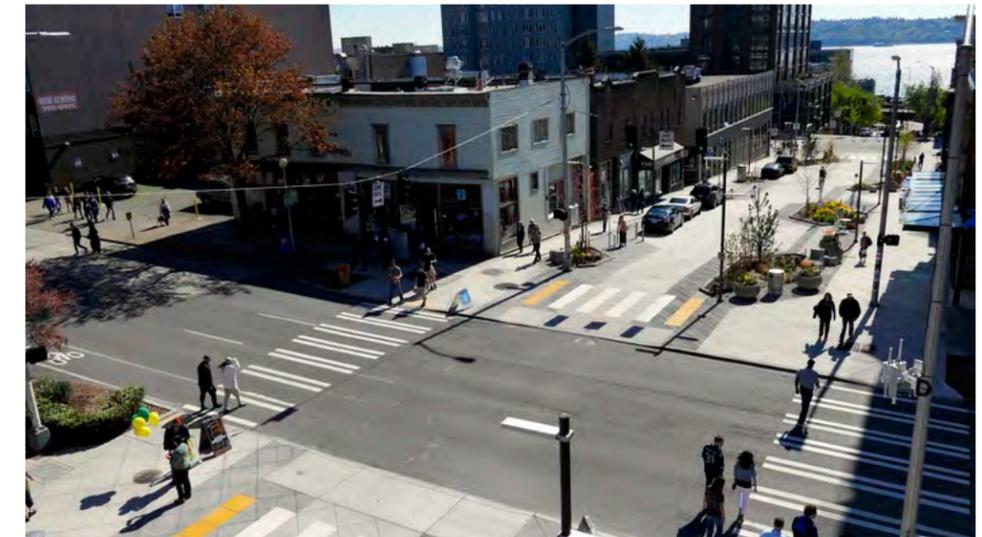
Cité du multimédia phase 8 (Mendès Shooner Cité du multimédia (Radio-Canada) Dagenais Létourneux)

#### CITÉ DU MULTIMÉDIA, MONTRÉAL, CANADA

*Cardinal Hardy, Menkès Shooner Dagenais Létourneux, 2005-*

Le projet de la Cité du Multimédia présente une façade en tête d'îlot urbain donnant sur l'autoroute Bonaventure. La construction d'espaces de bureaux en haute densité dans l'extension historique du Vieux-Montréal structure l'entrée dans le centre-ville.

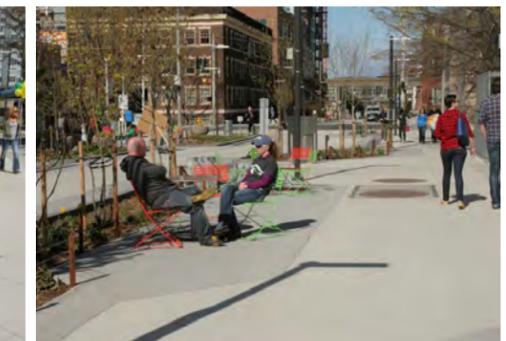
L'unité de paysage 4.3 détient un potentiel de construction important pour structurer l'entrée de ville à ce niveau. Des édifices de fort gabarit, présentant une architecture de qualité et répondant efficacement aux contraintes du site permettraient également d'accroître l'achalandage du secteur.



Bell Street Park (SrVDesign)



Bell Street Park (SrVDesign)



Bell Street Park (SrVDesign)

#### BELL STREET PARK, SEATTLE, ÉTATS-UNIS

*SvR Design, 2009-2014-*

Bell street est transformé en une rue partagée sécuritaire, dynamique et écologique. Courant sur quatre blocs, l'hybridation entre la rue et la place urbaine introduit des fonctions palliant au manque de parcs aux environs. Le langage formel intégré au pavage, aux fosses de plantation, au mobilier urbain et aux autres structures de l'aménagement crée une unité tout le long du tronçon de rue réaménagé. Les propriétaires de commerces, les résidents et la Ville de Seattle sont tous engagés dans l'animation du lieu.

Dans l'optique d'un ou plusieurs projets immobiliers d'envergure sur le site de l'unité de paysage 4.3, une trame d'espaces publics plus fine doit être développée. Une cohérence dans la hiérarchie de ces espaces permettrait d'introduire des aménagements de qualité et des fonctions urbaines recherchées.

## UNITÉ 4.4 DES IRLANDAIS

### 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 la rue des Irlandais, une section de la rue Bridge et le stationnement de Casino de Montréal. Les limites de l'unité sont l'autoroute Bonaventure, la voie ferrée, le poste de transformation d'Hydro-Québec et les entreprises de l'unité de paysage 4.3. Le stationnement est parsemé d'arbres, un abri est présent au centre de l'espace et ses abords sont végétalisés. Trois voies d'accès desservent ce stationnement depuis le chemin des Moulins, longeant l'autoroute, et la rue des Irlandais. Trois monuments commémoratifs sont présents dans l'unité : le Roc irlandais, sur un terre-plein au milieu de la rue Bridge, la plaque Site historique national de génie civil du pont Victoria et le Monument aux Braves de Victoriatown. Un peu plus à l'est du Roc irlandais se trouve un tunnel piéton désaffecté ayant permis aux employés habitant Victoriatown de traverser les voies ferrées vers les ateliers ferroviaires.

#### Usages

L'unité joue le rôle d'espace de transit et de stationnement. La présence des trois monuments relève l'importance commémorative du site. Le Roc irlandais est le but d'une procession et d'une cérémonie chaque année depuis plus de 100 ans.

#### Caractéristiques d'implantation

Le stationnement comporte des formes arrondies épousant le tracé des bretelles d'accès autoroutières et une bande végétalisée à son pourtour, absorbant les dénivellations du terrain. Les monuments commémoratifs se trouvent de part et d'autre du Roc irlandais, au bord de la rue Bridge. Des vestiges cadastraux datant des périodes 4, 5 et 6 en lien avec la présence de Victoriatown traversent le stationnement, sans lien avec les aménagements.

#### Ambiance et vues

Le trafic routier soutenu de la rue Bridge et la rue des Irlandais en période de pointe nuit à l'appréciation des monuments commémoratifs. Le Roc irlandais ne peut être vu que depuis le côté opposé de la rue Bridge puisqu'aucun aménagement ne permet de traverser de manière sécuritaire la bretelle. La plaque Site historique national de génie civil se perd un peu dans la végétation, tandis que le Monument aux Braves de Victoriatown passe inaperçu entre l'alignement d'arbres et le trottoir. Depuis la rue des Irlandais, l'architecture du poste de transformation d'Hydro-Québec peut être observée de près.

#### Éléments caractéristiques du paysage urbain

- Aire ouverte de stationnement, légèrement végétalisée, avec zone tampon;
- Concentration de monuments commémoratifs le long de la rue Bridge;
- Caractère routier du secteur.



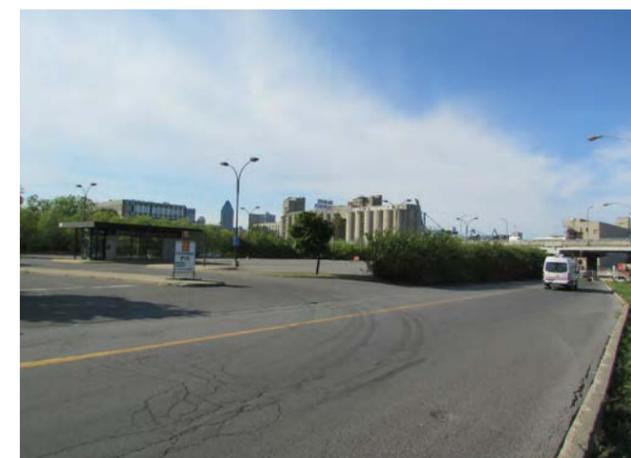
(Archives de la Ville de Montréal)



1. Vue vers le poste d'Hydro-Québec depuis le stationnement du Casino de Montréal



2. Roc irlandais (Montreal Irish Monument), rue Bridge, vu vers l'est



3. Rue des Irlandais, vue vers le nord

## UNITÉ 4.4 DES IRLANDAIS

### ÉVOLUTION URBAINE

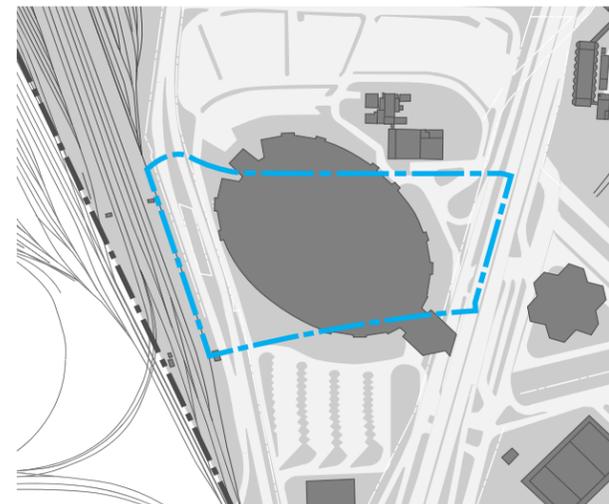
La séquence des cartes ci-contre, tirée de l'exercice de cartographie diachronique réalisé pour l'ensemble du secteur Bridge-Wellington, permet de zoomer en neuf temps sur l'évolution urbaine propre à l'unité. Les couches du parcellaire, du viaire et du bâti, ainsi que l'évolution de la rive sont amalgamées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



Période 1 : --- à 1825



Période 4 : 1879 à 1896



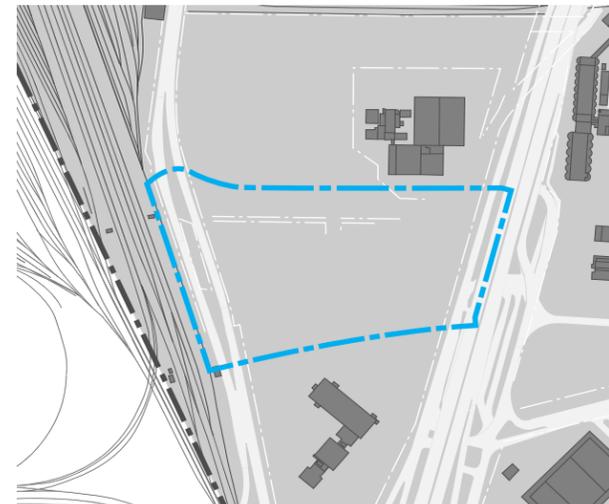
Période 7 : 1959 à 1970



Période 2 : 1825 à 1848



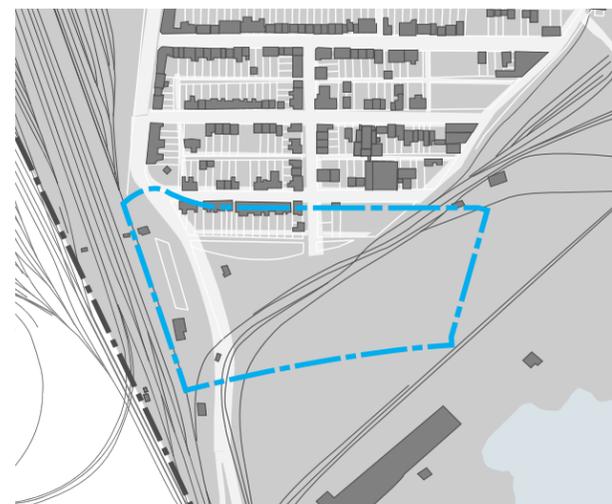
Période 5 : 1896 à 1920



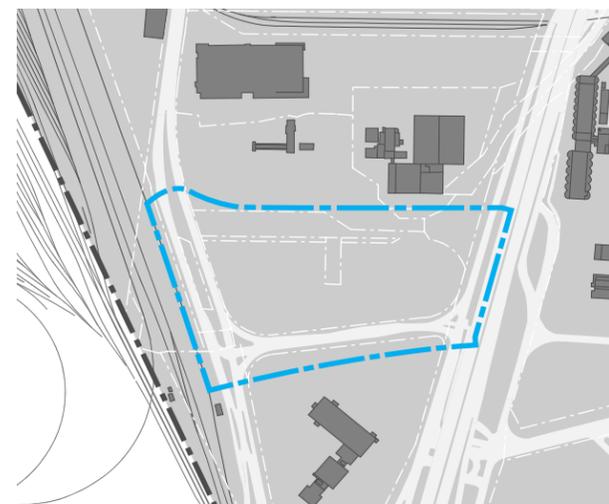
Période 8 : 1970 à 1992



Période 3 : 1848 à 1879



Période 6 : 1920 à 1959



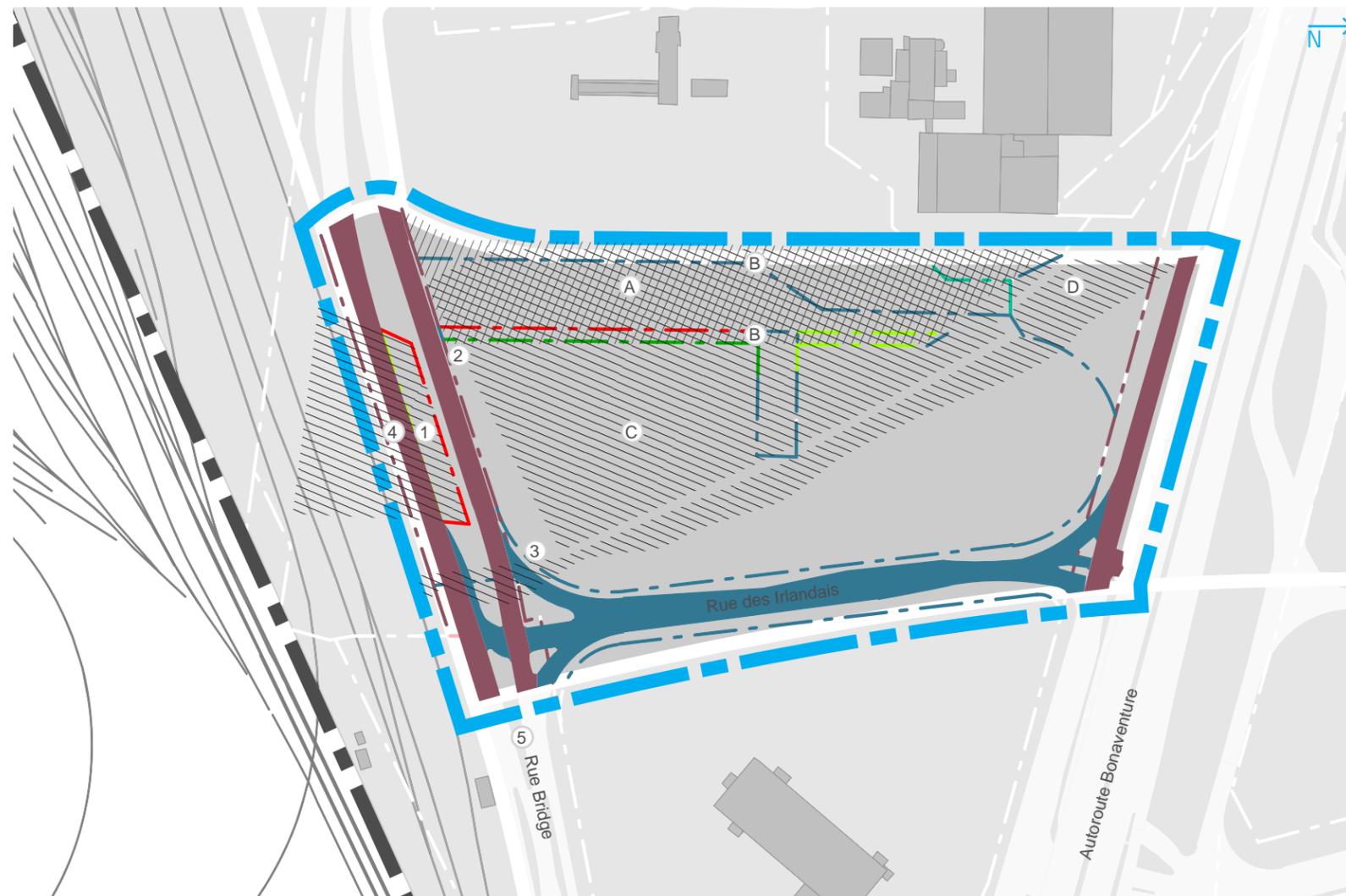
Période 9 : 1992 à ---

Légende:

- Cadastre
- Chemin de fer
- Voie
- Bâtiment

## UNITÉ 4.4 DES IRLANDAIS

### TÉMOINS MATÉRIELS, VESTIGES ET PERSISTANCES



Datation des éléments construits dans l'unité paysagère

#### Témoins matériels (rappeler/préciser témoignage)

- Roc irlandais** Bloc de granit extrait du lit du fleuve installé par les ouvriers construisant le pont Victoria pour commémorer la mémoire des victimes de l'épidémie de typhus.
- Monument aux Braves de Victoriatown** Stèle commémorative étant un des rares témoins matériels rappelant la présence de Victoriatown et de sa population.
- Plaque du Site historique national de génie civil du pont Victoria** Plaque commémorant l'importance de ce travail d'ingénierie dans l'histoire canadienne.
- Cimetière** Lieu de sépulture de nombreuses victimes de l'épidémie de typhus de 1847-1848 se trouvant sous la rue Bridge.
- 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.

#### Vestiges

- Victoriatown** Petit quartier ouvrier érigé au pied du pont Victoria, dont il tire son toponyme, il est un lieu de mémoire pour la communauté irlandaise, qui a formé l'essentiel de sa population. Il est disparu suite à une opération de rénovation urbaine au cours des années 1960.
- Tracés des rues Menai, Britannia et Riverside** Trame de rue orthogonale tracée au cours des décennies 1860 et 1870, ces voies accueillent une majorité de bâtiments résidentiels, contrairement aux rues avoisinantes.
- Baraques** Constructions temporaires formant un camp servant à héberger les immigrants irlandais victimes du typhus en 1847-1848. Elles servent ensuite à l'hébergement des ouvriers construisant le pont Victoria.
- Rivage** Le rivage «naturel» du fleuve disparaît dès le XIXe siècle lorsque les différentes campagnes de remplissage de la berge débutent.

#### Persistances

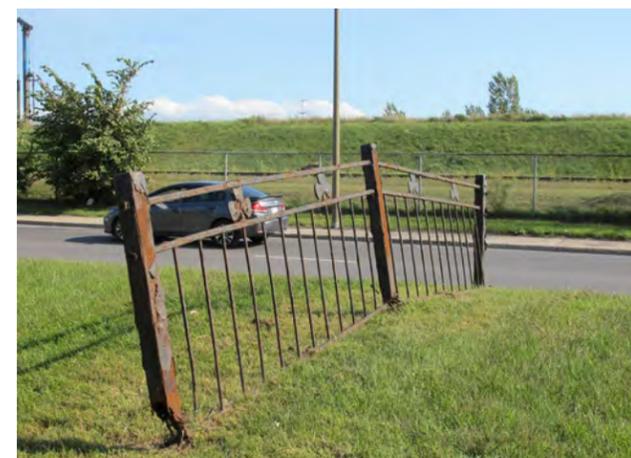
- La présence irlandaise;
- Le maintien des activités commémoratives à travers le temps;
- Les limites cadastrales anciennes telles que celles marquant le périmètre des rues et ruelles de Victoriatown.



4. Roc irlandais sur la rue Bridge



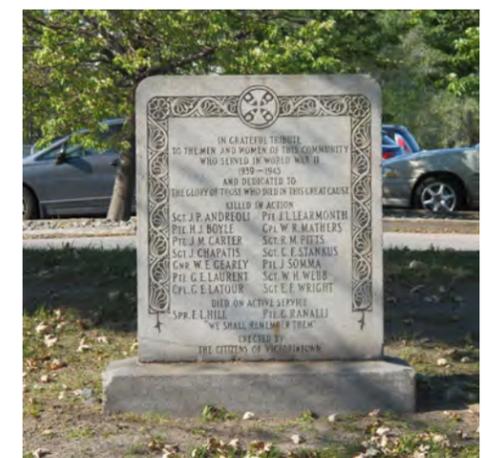
5. Roc irlandais



6. Clôture du Roc irlandais



7. Plaque Site historique national de génie civil du pont Victoria



8. Monument aux Braves de Victoriatown

## UNITÉ 4.4 DES IRLANDAIS

### 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 possède une forte connotation historique, faisant partie du grand récit de la Ville de Montréal et du Canada (apport de la communauté irlandaise);
- L'espace du stationnement peut être considéré comme disponible à l'introduction d'un espace de commémoration;
- La proximité d'éléments structurants dans les réseaux de transport régionaux (autoroute Bonaventure, pont Victoria, corridor ferroviaire) est une opportunité favorisant l'introduction de nouveaux usages.

#### Contraintes

- Les témoins matériels de ce récit sont malheureusement disparus en grande partie;
- L'absence d'aménagements piétons, les seuls trottoirs répertoriés longent seulement une partie de la rue Bridge;
- Aucune activité supportée par un cadre bâti ou un espace public de qualité ne peut susciter une fréquentation du secteur;
- Absence d'une trame de rue.

#### Objectifs de mise en valeur

- Tirer parti de la proximité d'éléments structurants pour consolider le secteur, comme la proximité du pont Victoria, de l'autoroute Bonaventure et du centre-ville de Montréal;
- Manifester l'apport de l'immigration irlandaise dans un discours narratif dans les aménagements urbains;
- Aménager un espace de commémoration mettant en valeur le Roc irlandais et pouvant accueillir les processions.



Bunker 599 (Atelier de Lyon)



Bunker 599 (Atelier de Lyon)

#### BUNKER 599, CULEMBOURG, PAYS-BAS

Atelier de Lyon et Raaaf, 2010

L'intervention architecturale utilisant un ancien bunker de la New Dutch Waterline s'inscrit dans la mise en valeur des 85km de son réseau. L'intervention révèle l'intérieur exigü de la structure, projeté de part et d'autre par une jetée et un escalier. Les dimensions réduites de l'habitable contrastent avec l'ouverture et l'étendue du paysage environnant. Le discours narratif entourant la New Dutch Waterline est intrinsèque à l'intervention. L'expérience de l'objet en relation avec l'espace et le paysage introduit d'autres moyens de commémoration.

Dans l'unité de paysage, la présence de trois monuments et d'une infrastructure désaffectée (tunnel piétonnier) est une opportunité de traiter les thèmes évoqués : la présence irlandaise, la construction du pont Victoria, les victimes du typhus et la présence de Victoriatown. L'articulation d'une trame narrative par l'aménagement d'un espace commémoratif serait un bon moyen de relever cette période particulière du secteur.



Mémorial aux victimes de violence au Mexique (Sandra Pereznieto)



Mémorial aux victimes de violence au Mexique (Sandra Pereznieto)

#### MÉMORIAL AUX VICTIMES DE VIOLENCE AU MEXIQUE, MEXICO, MEXIQUE

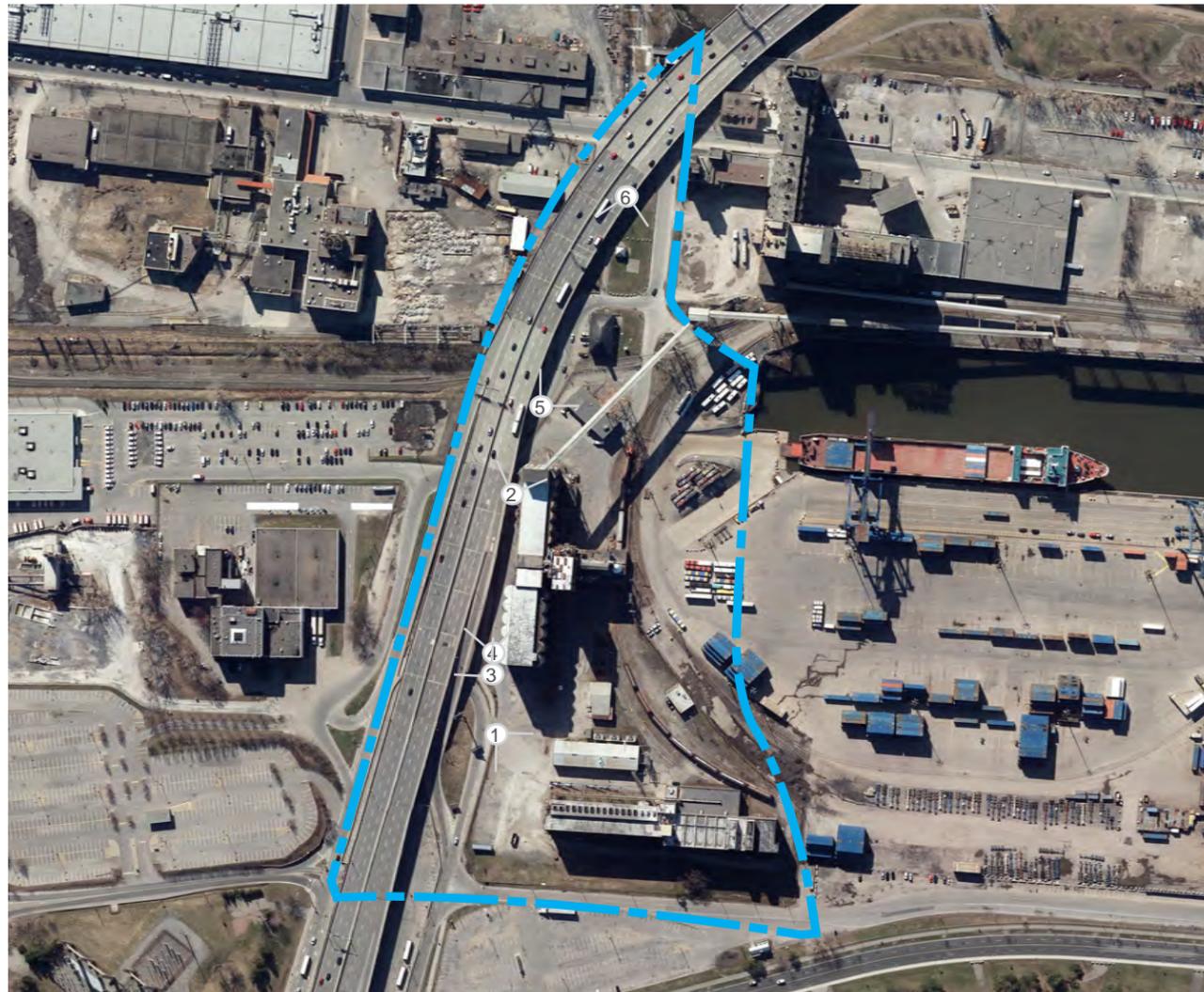
Gaeta Springall Architects, 2013

Au cœur d'une forêt dans le plus important parc de la ville de Mexico, l'aménagement met en relief un des plus importants problèmes sociétaux mexicains. Le projet, ouvert à la ville et à l'appropriation citoyenne, joue le rôle d'espace commémoratif et de place publique.

Les environs du Roc irlandais se prêtent bien à la mise en place d'un paysage commémoratif. L'espace libre du stationnement du Casino de Montréal et l'emprise des rues Bridge et des Irlandais peuvent être récupérés à cette fin.

## UNITÉ 4.5 SILOS ET AUTOROUTE SURÉLEVÉE

### 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 comprend l'autoroute Bonaventure jusqu'à la rue Mill ainsi que l'espace sous la structure, la rue Riverside, les silos de Canada Maltage longeant la rue Riverside et les bâtiments connexes. On y retrouve l'ancienne station de pompage Riverside, une piste cyclable reliant le canal de Lachine au parc Jean-Drapeau via la jetée MacKay et des voies ferrées desservant le port et l'entreprise Canada Maltage. Une section de la rue Riverside et de la piste cyclable se trouvent dans l'espace sous l'autoroute surélevée. À l'extrémité ouest de l'unité de paysage convergent les pistes cyclables, les rues Mill et Riverside au-dessus du déversoir du canal de Lachine.

#### Usages

L'unité comporte des activités de transformation agroalimentaire, de transport de marchandises, et d'artisanat (Forges de Montréal). L'ancienne station de pompage Riverside est le seul bâtiment accessible au public. Un espace au sud de l'autoroute Bonaventure est utilisé pour le déchargement de la neige en hiver.

#### Caractéristiques d'implantation

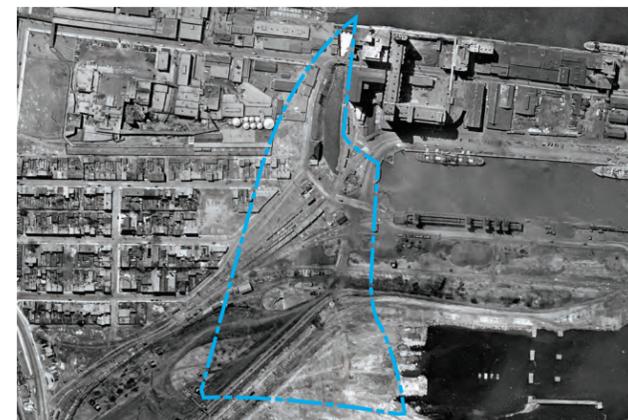
La rue Riverside, premier tracé de l'unité de paysage, suit approximativement l'ancienne rive du fleuve Saint-Laurent. La station de pompage Riverside est construite à l'origine sur le bord du canal de déversement du canal de Lachine. Le déversoir est maintenant canalisé en souterrain, traversant l'ouest de l'unité pour se déverser dans le bassin de la Pointe-du-Moulin. Les silos, les tours marines, les convoyeurs aériens et les voies ferrées sont implantées en relation avec les quais, assurant la liaison avec les équipements de levage pour le transbordement. Sous l'autoroute Bonaventure, l'organisation des voies de circulation est dictée par la séquence des piliers.

#### Ambiance et vues

Une tension se crée entre la courbe de l'autoroute et la paroi des silos, les structures se côtoyant sans se toucher. Cette relation s'expérimente surtout depuis la piste cyclable, où le cycliste se situe entre ces deux éléments. Une sensation d'écrasement est vécue sous la structure de l'autoroute Bonaventure. Depuis le haut de la structure de l'autoroute, des vues sur le centre-ville sont cadrées à l'est par les structures industrielles. L'enseigne lumineuse « Farine Five Roses » est bien visible depuis ce tronçon. On aperçoit la crête du mont Royal à gauche de la ligne des édifices du centre-ville. Des percées visuelles vers le bassin de la Pointe-du-Moulin et la jetée Bickerdike sont possibles au-travers des clôtures de maille bordant la rue Riverside. On aperçoit les conteneurs, les tours marines et les navires en transbordement (voir unité de paysage 4.7). L'espace sous la structure de l'autoroute Bonaventure est relativement vide, sombre, dénudé d'intérêt et présentant des problématiques de sécurité.

#### Éléments caractéristiques du paysage urbain

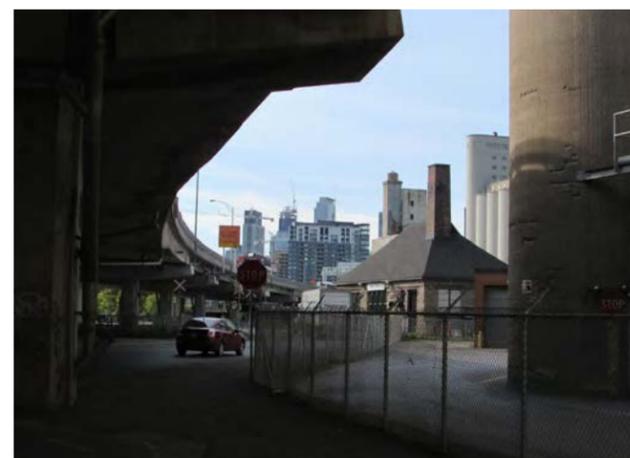
- Grandes infrastructures (silos, autoroute et convoyeurs aériens) issues de l'ère moderne procurant une échelle unique et monumentale à l'unité de paysage;
- Présence de la rue Riverside et de la station de pompage du même nom comme témoins matériels significatifs;
- Présence d'un centre de métier traditionnel dans un immeuble patrimonial (Forges de Montréal);
- Vues vers le centre-ville, le mont Royal et le port de Montréal (bassin de la Pointe-du-Moulin et la jetée Bickerdike).



(Archives de la Ville de Montréal)



1. Infrastructure portuaire, à l'est de l'unité de paysage



2. Station de pompage Riverside, entre l'autoroute surélevée et les silos



3. Piste cyclable sous l'autoroute surélevée

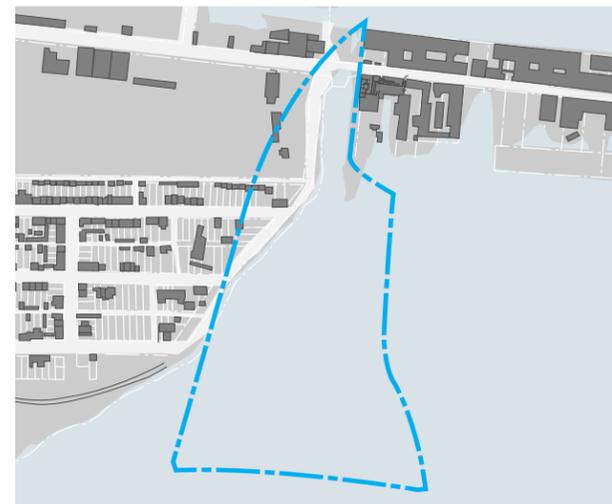
## UNITÉ 4.5 SILOS ET AUTOROUTE SURÉLEVÉE

### ÉVOLUTION URBAINE

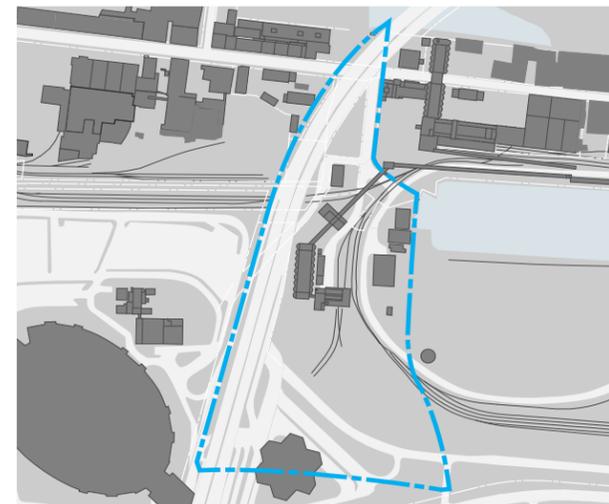
La séquence des cartes ci-contre, tirée de l'exercice de cartographie diachronique réalisé pour l'ensemble du secteur Bridge-Wellington, permet de zoomer en neuf temps sur l'évolution urbaine propre à l'unité. Les couches du parcellaire, du viaire et du bâti, ainsi que l'évolution de la rive sont amalgamées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



Période 1 : --- à 1825



Période 4 : 1879 à 1896



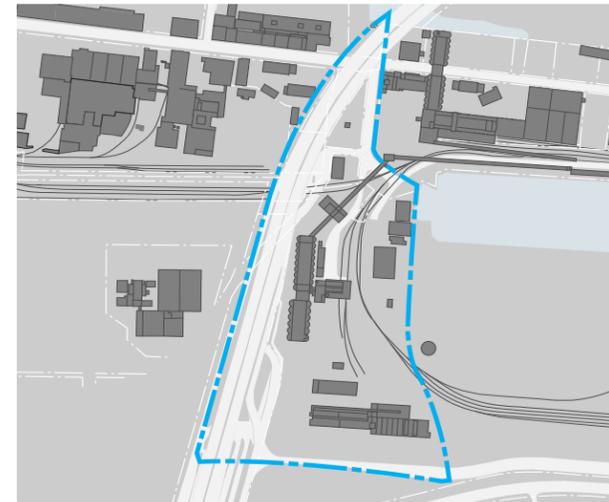
Période 7 : 1959 à 1970



Période 2 : 1825 à 1848



Période 5 : 1896 à 1920



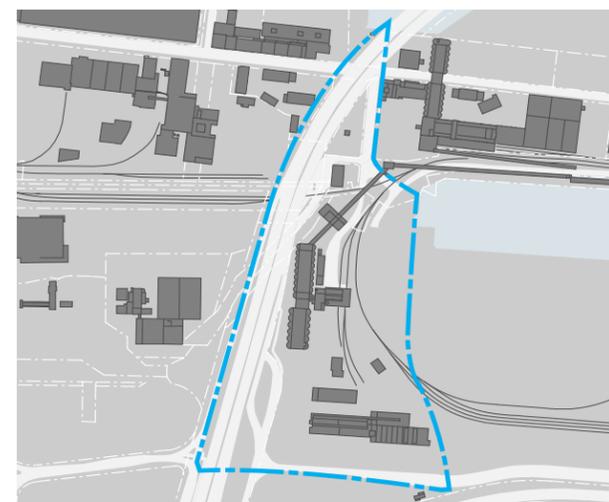
Période 8 : 1970 à 1992



Période 3 : 1848 à 1879



Période 6 : 1920 à 1959



Période 9 : 1992 à ---

Légende:

- Cadastre
- Chemin de fer
- Voie
- Bâtiment

## UNITÉ 4.5 SILOS ET AUTOROUTE SURÉLEVÉE

### TÉMOINS MATÉRIELS, VESTIGES ET PERSISTANCES



Datation des éléments construits dans l'unité paysagère

#### Témoins matériels

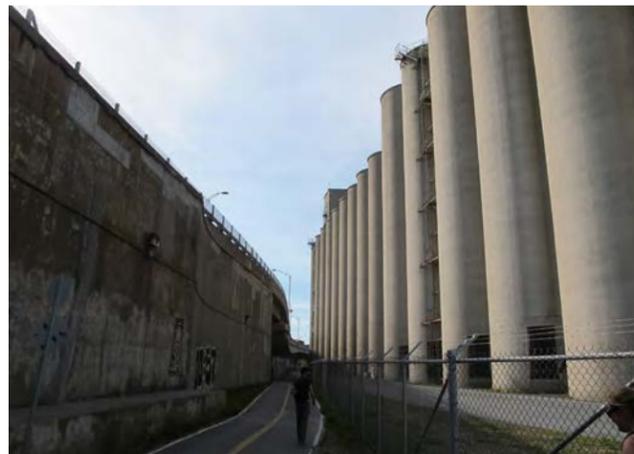
- ① **227, rue Riverside (Station de pompage Riverside)** Infrastructure municipale faisant partie d'un système visant à contrer les inondations du port et de la ville suite à la formation d'embâcles sur le fleuve. Elle est conçue par Henri-Maurice Perrault, architecte de renom.
- ② **Silo de la Malterie de la Canada Maltage, rue Riverside** Complexe industriel moderne installé à proximité du port de Montréal pour faciliter l'exportation du malt qui y est produit, construit par une entreprise installée aux abords du canal Lachine depuis le XIXe siècle, à l'écluse Saint-Gabriel.
- ③ **Conveyeur aérien** Construction métallique monumentale faisant partie du système de transbordement des céréales transformées.
- ④ **Tracé rue Riverside** Ancien chemin datant du XVIIe ou du XVIIIe siècle reliant la ferme des Sœurs Grises à l'Hôpital Général et la ville. Malgré que son tracé original longeant l'ancien rivage du fleuve Saint-Laurent ait été modifié, elle se trouve toujours au même endroit.

#### Vestiges

- A **Rivage** Le rivage «naturel» du fleuve disparaît dès le XIXe siècle lorsque les différentes campagnes de remplissage de la berge débutent.
- B **Tracé de la rue Riverside** La rue Riverside a été réaménagée suite à la construction de l'autoroute Bonaventure et à la disparition de Victoriatown.
- C **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. De nombreuses voies desservant le port contournent autrefois Victoriatown pour se rendre aux quais de la Pointe-du-Moulin et Bickerdike.
- D **Déversoir 2** Une partie du déversoir 2 est canalisée suite la construction du quai Bickerdike et de l'autoroute Bonaventure.

#### Persistances

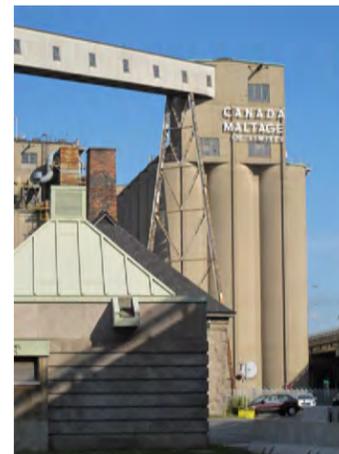
- La fonction industrielle de l'endroit;
- Les activités portuaires et agroalimentaires;
- La présence du fleuve.



4. Passage étroit entre l'autoroute Bonaventure et silos de Canada Maltage



5. Station de pompage Riverside



6. Silo et convoyeur aérien de Canada Maltage

## UNITÉ 4.5 SILOS ET AUTOROUTE SURÉLEVÉE

### 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

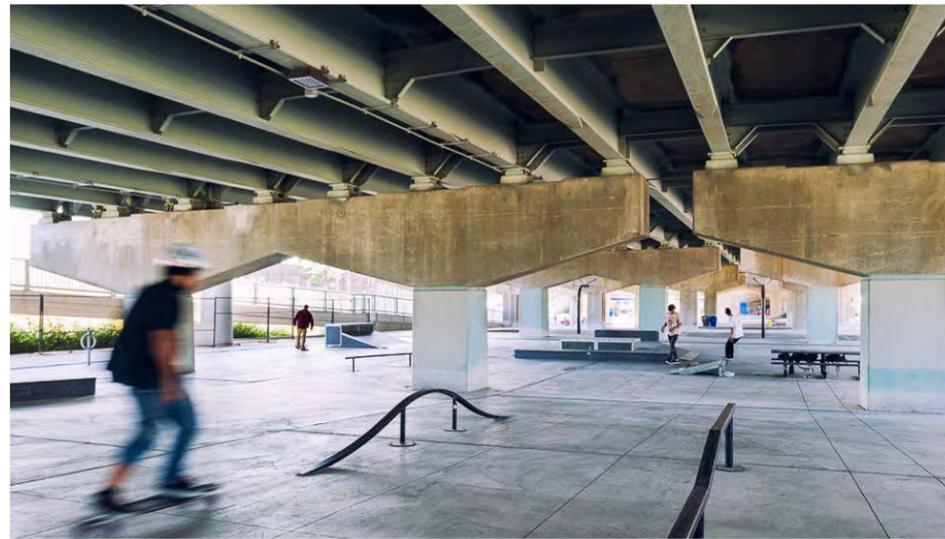
- Le potentiel déambulatoire du secteur permet d'évoquer une relation entre la rue Mill et d'autres lieux qui ont aussi ce potentiel.
- Le patrimoine bâti de l'unité 4.2 (ateliers du canal, Espace verre et les vestiges de la Montreal Dry Docks) s'ajoutent au potentiel déambulatoire du secteur;
- Les grandes infrastructures industrielles et urbaines marquent l'entrée de ville.

#### Contraintes

- Le fort volume véhiculaire engendre des nuisances de bruit et de poussière et nuit au sentiment de sécurité piéton et cycliste;
- La forte minéralité de l'unité contribue au phénomène d'ilôt de chaleur;
- Le passage de la piste cyclable dans le resserrement entre l'autoroute et la clôture de mailles pose problème au niveau du sentiment de sécurité sur trois points : le cheminement prévisible dans un passage obligé, les cachettes possibles ainsi que la cohabitation difficile entre les cyclistes et les piétons.

#### Objectifs de mise en valeur

- Tirer parti des grandes infrastructures en place dans la scénarisation de l'entrée de ville;
- Maintenir les fonctions industrielles de l'endroit et l'occupation des bâtiments par des usages compatibles;
- Transformer l'espace sous l'autoroute surélevée en un lieu plus convivial, sécuritaire et attrayant;
- Conserver et mettre en valeur l'ancienne station de pompage Riverside et son occupation artisanale actuelle;
- Mettre en valeur le tracé de la rue Riverside.



Underpass park (PFS Studio)



Underpass park (PFS Studio)



Underpass park (PFS Studio)



Square Dalhousie (cylcefun.blogspot.com)



Square Dalhousie (vieuxmontreal.qc.ca)



Square Dalhousie (Répertoire du patrimoine culturel du Québec)

### UNDERPASS PARK, TORONTO, CANADA

*PFS Studio, 2013*

L'Underpass Park est un réaménagement des espaces sous le Gardiner Expressway, autoroute surélevée traversant le centre-ville de Toronto. L'espace a été investi d'infrastructures sportives (skatepark, terrains de basketball, jeux pour enfants, place publique). Un traitement des surfaces des chambres sous la structure apporte de la convivialité à l'espace. L'aménagement a permis de convertir un espace sombre et négligé en une infrastructure publique recherchée.

Les espaces sous l'autoroute Bonaventure présentent ce même potentiel de conversion. Les différentes travées de l'autoroute et le passage de la piste cyclable sous la structure offrent des opportunités pour accueillir des infrastructures publiques. De plus, l'ancien tracé de la rive du Saint-Laurent, la rue Riverside et la station de pompage Riverside peuvent être exploités dans un aménagement pour investir le lieu d'une identité propre.

### SQUARE DALHOUSIE, MONTRÉAL, CANADA

*Ville de Montréal et Jocelyne Allouche, 2004*

Le square Dalhousie interprète les différentes périodes qu'a connues le site. Les traces de l'ancien square, des fortifications démolies et des aménagements ferroviaires de la gare se côtoient dans le traitement des surfaces. Le square relie le Vieux-Montréal au faubourg Québec et agit comme parvis de la gare Dalhousie, convertie pour accueillir le cirque Éloize et l'École Nationale de Cirque. Les aménagements du square Dalhousie interprètent la superposition de couches historiques. Les percées, les vues et la présence du bâti patrimonial sont utilisées dans l'aménagement du lieu. À proximité, l'espace Faubourg Québec, sous le viaduc de la rue Notre-Dame, proposent des activités à l'abri de la structure surélevée.

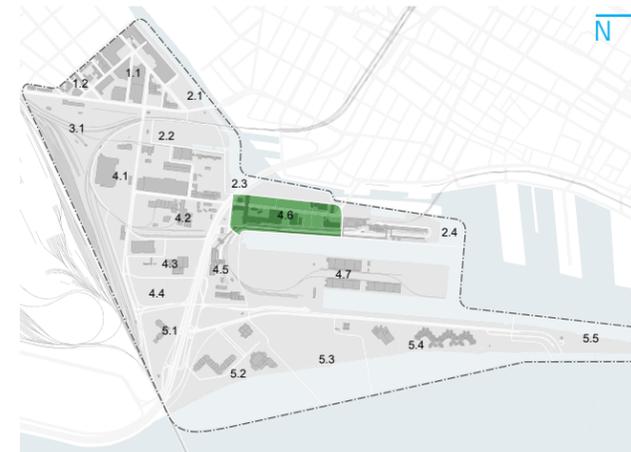
Les espaces autour de la station de pompage gagneraient à relever les particularités du site et ses traces patrimoniales à la manière du square Dalhousie. Le lieu est particulièrement approprié pour apprécier les structures industrielles et de transport monumentales, dans un cadre animé et célébrant son patrimoine.

## UNITÉ 4.6 RUE MILL

### 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 tronçon de la rue Mill circonscrit entre le pont traversant le canal et l'intersection avec la rue Riverside, depuis la rive du bassin de la Pointe-du-Moulin à l'est jusqu'à la limite ouest du cadastre bordant la rue Mill. La rue et la voie ferrée longeant le bassin de la Pointe-du-Moulin structurent l'organisation spatiale des industries du secteur. Des entrepôts, des convoyeurs, des quais de chargement, des stationnements clôturés, des silos et la minoterie ADM constituent le cadre bâti de l'unité. La présence des structures industrielles et des infrastructures de transport permet de comprendre l'importance du fret routier et ferroviaire pour les industries. Plusieurs terrains sont vacants dans l'unité. Une piste cyclable longe l'unité de paysage sur des remblais dans le canal de Lachine.

#### Usages

La minoterie ADM domine le paysage avec ses nombreux silos, ses entrepôts et ses édifices, dont celui coiffé de la célèbre enseigne en néons rouges « Farine Five Roses ». La célèbre enseigne qui couronne la minoterie ADM indique clairement la nature d'une des opérations de transformation de l'entreprise. Il y a présence également de commerces liés à la vente de produits maritimes, Seagulf et Clipper Ship Supply. Le fret généré par ces entreprises transite majoritairement par camion, les quais de chargement étant bien visibles le long de la rue Mill.

#### Caractéristiques d'implantation

La langue de terre héberge des industries de part et d'autre de la rue Mill. Celles-ci sont implantées en relation avec la présence de la voie ferrée et du canal. Les moyens de réception et d'expédition de marchandises privilégiés autrefois. Les quais de chargement donnant sur la rue Mill démontrent que le transport routier est dorénavant favorisé. Le bâti en place permet de lire les opérations industrielles ayant eu cours : les silos pour stocker le grain, les convoyeurs pour le déplacer, le charger ou le décharger vers les bateaux ou les wagons et les minoteries pour le transformer. Anciennement, les bâtiments occupaient pratiquement l'entièreté des lots jusqu'à la limite du canal, du bassin ou de la rue Mill. Aujourd'hui de nombreux espaces sont vacants le long de la rue Mill, déstructurant le cadre bâti en le rendant discontinu.

#### Ambiance et vues

L'unité est dominée par le transit véhiculaire sur la rue Mill, depuis le centre-ville vers la Rive-Sud du Saint-Laurent via le pont Victoria à proximité et par les activités industrielles. Les opérations de fabrication et de distribution de produits navals génèrent du transport lourd dans le corridor de la rue Mill. La vue dans l'axe de la rue Mill vers le sud est particulièrement poignante, les silos et le convoyeur formant un portail aux dimensions titanesques au-dessus de la rue. L'axe visuel vers le nord de la rue Mill se poursuit dans l'unité de paysage 2.4 (Pointe du Moulin) par l'alignement des silos désaffectés. Des percées perpendiculaires à travers des stationnements clôturés de part et d'autre de la rue Mill permettent de percevoir les remblais en friche du canal de Lachine d'un côté et les convoyeurs surélevés bordant le bassin de la Pointe-du-Moulin de l'autre.

#### Éléments caractéristiques du paysage urbain

- La vue dans l'axe de la rue Mill, est cadrée par les silos de la Linseed Oil et ADM. Un effet de « portail » est créé;
- Le bâti industriel de brique, béton et tôle, dont la volumétrie répond à la fonction;
- La lisibilité relative des usages par les formes bâties (silos, convoyeurs, élévateurs);
- La verticalité des silos en contraste avec l'horizontalité des convoyeurs aériens.



1. Clipper inc. et Silo no.5, rue Mill vue vers le nord



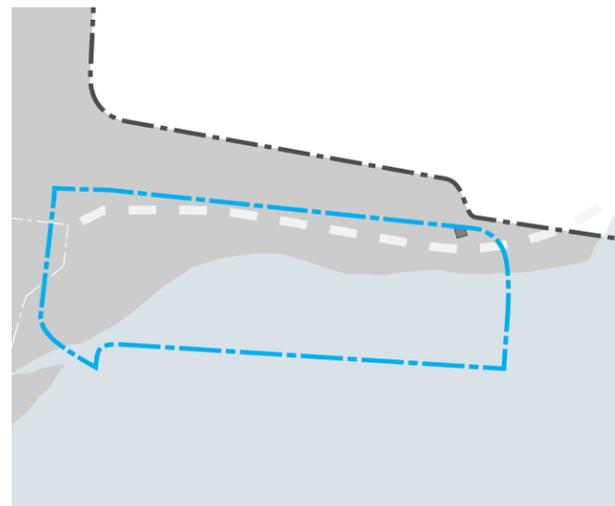
2. Silos Linseed Oil et ADM, rue Mill vue vers le sud



3. Percée visuelle sur les convoyeurs, vue vers l'est depuis la rue Mill.

## UNITÉ 4.6 RUE MILL ÉVOLUTION URBAINE

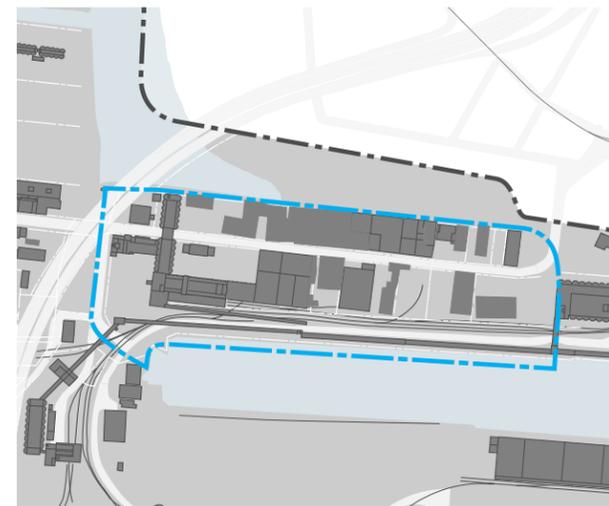
La séquence des cartes ci-contre, tirée de l'exercice de cartographie diachronique réalisé pour l'ensemble du secteur Bridge-Wellington, permet de zoomer en neuf temps sur l'évolution urbaine propre à l'unité. Les couches du parcellaire, du viaire et du bâti, ainsi que l'évolution de la rive sont amalgamées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



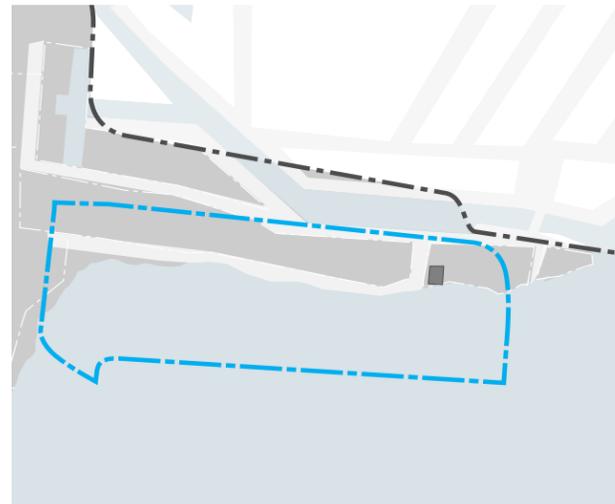
Période 1 : --- à 1825



Période 4 : 1879 à 1896



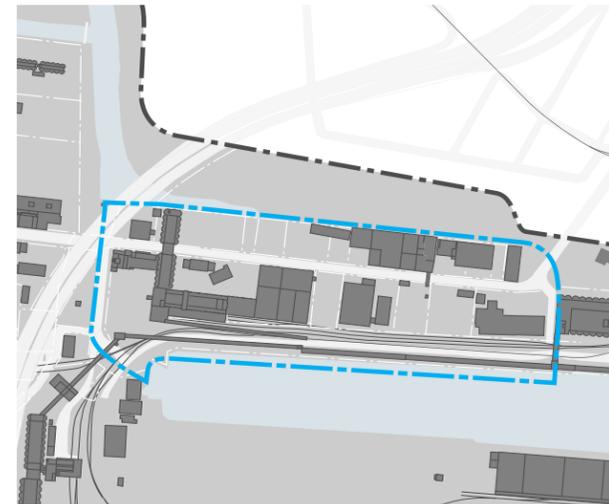
Période 7 : 1959 à 1970



Période 2 : 1825 à 1848



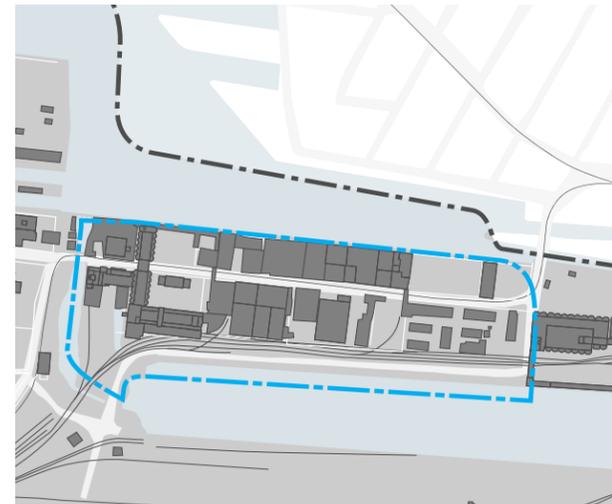
Période 5 : 1896 à 1920



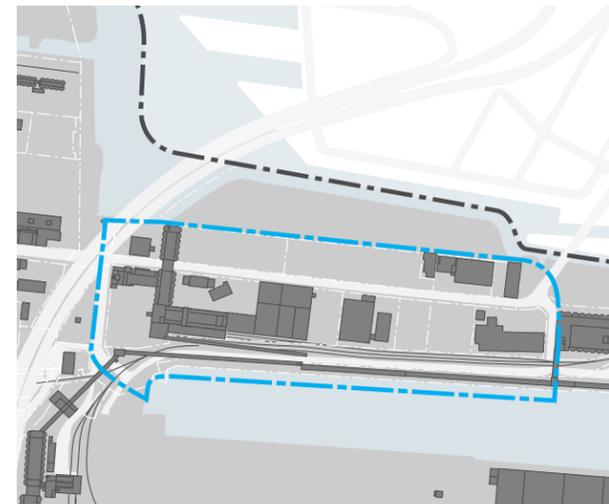
Période 8 : 1970 à 1992



Période 3 : 1848 à 1879



Période 6 : 1920 à 1959



Période 9 : 1992 à ---

Légende:

- Cadastre
- Chemin de fer
- Voie
- Bâtiment

## UNITÉ 4.6 RUE MILL

### TÉMOINS MATÉRIELS, VESTIGES ET PERSISTANCES



Datation des éléments construits dans l'unité paysagère

#### Témoins matériels

- 837, rue Mill (Silos Linseed Oil)** Le site de la Minoterie Rozon (anc. Linseed Oil) a accueilli des activités céréalières pendant près de 150 ans. À l'origine, il est alimenté par l'énergie hydraulique en provenance du canal.
- 930-990, rue Mill (Minoterie ADM)** Immeubles construits par la Ogilvie Flour Mill Company alors qu'elle est la plus importante minoterie du pays. Ses immenses silos marquent toujours la silhouette du port de Montréal.
- L'enseigne lumineuse Five Roses** L'enseigne qui couronne la minoterie depuis les années 1950 est un point de repère lumineux dans le panorama de Montréal.
- 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.
- Les convoyeurs aériens** Construction métallique monumentale faisant partie du système de transbordement des céréales transformées.
- Rails** La Royal Mill est la première entreprise de cette unité à être desservie par le rail. Suite à la construction de l'élevateur à grains B (aujourd'hui silo n°5) entre 1903 et 1906, une nouvelle voie va longer le bassin de la Pointe-du-Moulin. Cette voie ferrée devient la ligne du port de Montréal à partir des années 1990.

#### Vestiges

- Les bâtiments de la Royal Mill** Les installations monumentales de la compagnie Royal Mills marquent la rue Mill, ainsi que les abords du canal et du déversoir 2 pendant plus d'une centaine d'années.
- Les bâtiments de la City Mill** Une des minoteries de la rue Mill qui utilise l'énergie hydraulique pour ses activités.
- Le complexe industriel de l'ancienne Linseed Oil** La meunerie sert à la production d'huile de lin et de ses produits dérivés pendant plusieurs décennies.
- Le complexe industriel de la St Lawrence Engine Works** Les fonderies font partie des premières entreprises qui profitent de l'énergie hydraulique offerte lors du premier agrandissement du canal Lachine. Celle-ci aurait été construite entre 1854 et 1864.

#### Autres complexe industriels

- Les pertuis et turbines des différents lots hydrauliques** Composante essentielle de la production d'énergie hydraulique, les pertuis seraient encore présents sous terre tout comme certaines turbines, entre autres à la minoterie Rozon.
- Ancien Black Bridge** Pont pivotant permettant de relier les industries installées le long de la rue Mill à la ville.
- Le rivage** Le rivage «naturel» du fleuve disparaît dès le XIXe siècle lorsque les différentes campagnes de remplissage de la berge débutent.
- Le déversoir 1** Installation servant à évacuer le trop-plein d'eau du canal, il est une composante intégrante du système servant à la régulation du débit de celui-ci.



4. Enseigne sur la minoterie ADM



5. Rue Mill, vue oblique de nuit



6. 930-990 rue Mill (minoterie Ogilvie)

## UNITÉ 4.6 RUE MILL

### 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.

#### *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, béton et maçonnerie de brique;
- Fort gabarit;
- Convoyeurs et autres dépendances industrielles.

#### *Potentiels*

- Plusieurs lots vacants ou utilisés comme stationnement pourraient être construits de part et d'autre de la rue Mill. Cette occasion de densification peut introduire de nouveaux usages (commerces, bureaux, industrie légère, équipements culturels);
- Les bâtiments en place adoptant déjà des formes singulières, la consolidation du cadre bâti de la rue Mill peut faire preuve d'innovation architecturale;
- Les vues potentielles, la proximité du centre-ville, les silos, les convoyeurs et l'enseigne lumineuse de la minoterie marquent le paysage montréalais et sont susceptibles d'ajouter à la désirabilité du lieu;
- La relation cognitive entre la Pointe-du-Moulin et le port de Montréal est définie par les vestiges bâtis et la présence d'entreprises liées au port.

#### *Contraintes*

- Le sentiment de sécurité est actuellement dégradée par le manque de liens avec le canal et l'absence de commerces ouverts sur la rue (surveillance);
- Le volume élevé de circulation en heure de pointe à travers l'unité nuit à l'expérience piétonne ou cycliste du lieu;
- Le bruit et poussière générés par le transport lourd nécessaire aux activités industrielles est susceptible d'entrer en conflit avec de nouveaux usages.

## UNITÉ 4.6 RUE MILL

### ORIENTATIONS DE DESIGN

#### Objectifs de mise en valeur

- Consolider / manifester l'association maritime du secteur;
- Réaménager le domaine public pour mettre en valeur l'impressionnant encadrement de la rue par les silos;
- Consolider la qualité d'encadrement de la rue Mill en permettant l'introduction de nouveaux bâtiments contemporains mettant en valeur le bâti en place;
- Maintenir l'occupation des immeubles par des usages appropriés (industrie légère tirant parti des structures existantes), n'exerçant pas de pression spéculative sur le cadre bâti d'intérêt;
- Maintenir la présence des industries en lien avec le fret maritime ou ferroviaire, de même que leurs servitudes;
- Exiger l'ouverture des rez-de-chaussée et des accès physiques à la rive du canal de Lachine dans les nouvelles constructions;
- Préserver les vestiges et les témoins matériels permettant de lire l'historique d'occupation de l'unité;
- Éviter la démolition et, le cas échéant, documenter les immeubles voués à disparaître.



Image de promotion du projet. (Battersea Powerstation Corporation)



Image de promotion du projet. (Battersea Powerstation Corporation)



North Wharf, Auckland (Taylor Cullity Lethelan)



Silo Park, North Wharf, Auckland (Taylor Cullity Lethelan) North Wharf, Auckland (Taylor Cullity Lethelan)

#### BATTERSEA DEVELOPMENT, LONDRES, ROYAUME-UNI

##### *Battersea Powerstation Corporation, en cours*

La Battersea apporte une densité notable dans un ancien site industriel, à proximité de la Tamise et d'un corridor ferroviaire d'importance à Londres. Il est intéressant de voir comment le plan directeur du projet oriente la nouvelle trame urbaine pour célébrer l'icône local et tirer parti des vues vers la ville et vers la Tamise. La venue d'une nouvelle densité urbaine dans un site post-industriel requalifié a été accompagnée de nouvelles infrastructures pour le transit multimodal : rues piétonnes, navettes fluviales et station de métro.

L'occasion de densification urbaine, ayant comme centre un élément identitaire patrimonial fort, peut certainement inspirer un projet urbain d'envergure autour des icônes industriels de la rue Mill. La place aux modes de transport actifs et collectifs, l'apport de l'architecture contemporaine et la célébration du patrimoine bâti dans le développement d'une image de marque sont des points à retenir pour un projet urbain dans le secteur.

#### NORTH WARF, AUCKLAND, NOUVELLE-ZÉLANDE

##### *Taylor Cullity Lethlean et Wraight + Associates, 2011*

La récupération d'interfaces maritimes urbaines, dans une perspective post-industrielle, est un moyen de développer l'image de marque de la ville. Le projet de développement urbain extensif d'Auckland tire parti de l'apparence brute, rugueuse et utilitaire des équipements maritimes. Trois principes de base sont à l'origine du remaniement du secteur : la rétention des industries de pêche et maritimes existantes, la mise en valeur des artefacts et l'interprétation de l'archéologie du site par des motifs et des matérialités. Autrefois occultées au public, les activités de transbordement et de pêche commerciale font maintenant (à nouveau?) partie de l'expérience de l'espace public et agissent même comme attractions. L'offre d'espaces publics a été bonifiée, les rues redessinées et une nouvelle trame intégrée au site en mettant le piéton au cœur des priorités. Un silo d'une ancienne cimenterie a été converti en structure ouverte multifonctionnelle, point de repère local dans le nouvel espace public.

Le réaménagement du North Wharf d'Auckland s'est appuyé sur des principes à retenir pour une requalification des abords de la rue Mill. Le maintien des activités industrielles est particulièrement remarquable, surtout dans sa célébration et sa participation à l'attractivité du secteur.

## UNITÉ 4.7 BASSIN ET JETÉE BICKERDIKE

### DESCRIPTION ET ANALYSE

#### Description sommaire

L'unité de paysage englobe toute la jetée Bickerdike, le bassin du même nom, le bassin de la Pointe-du-Moulin et le quai MacKay, longeant la jetée MacKay. L'unité inclut la sortie du déversoir du canal de Lachine et une descende pour bateaux à l'extrémité du bassin de la Pointe-du-Moulin, trois hangars de grande dimension, deux tours de chargement marines, les guérites et des bâtiments de petite dimension d'un étage à toit plat. Le secteur est desservi par la voie d'accès longeant les installations de Canada Maltage depuis la rue Riverside. La voie d'accès près de la station de pompage Riverside n'est pas en service. L'ensemble de la rive est bétonnée et surélevée pour l'arrimage des navires. Un mur de soutènement de plusieurs mètres de hauteur longe le quai MacKay. Le pourtour de la propriété du Port de Montréal est clôturé pour prévenir les intrusions.

#### Usages

L'ensemble de l'unité est dédié aux opérations portuaires. Le terminal Bickerdike, la jetée Bickerdike, le quai MacKay, les connexions aux réseaux de transport et les bassins servent aux activités de transbordement, d'amarrage et de ravitaillement.

#### Caractéristiques d'implantation

Les hangars sont implantés parallèlement aux rives de la jetée Bickerdike. Les bassins, le quai et la jetée forment un ensemble orthogonal d'organisation fonctionnelle. Les tours marines se déplacent parallèlement à la rive ouest de la jetée pour le transbordement de conteneurs.

#### Ambiance et vues

Les propriétés du Port de Montréal ne sont pas accessibles au public. Il est possible d'apprécier les activités portuaires depuis la piste cyclable longeant l'avenue Pierre-Dupuy, depuis la Pointe-du-Moulin et par des percées visuelles le long de la rue Riverside. L'entièreté de l'unité est pavée, hormis une mince bande en friche le long de l'avenue Pierre-Dupuy. La jetée MacKay permet des vues vers le Vieux-Montréal, le centre-ville et le mont Royal.

#### Éléments caractéristiques du paysage urbain

- Espace exclusivement dédié aux opérations portuaires et de transbordement;
- Restrictions d'accessibilité de l'unité;
- Fonctionnalisme des aménagements.



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



Localisation de l'unité dans la zone d'étude



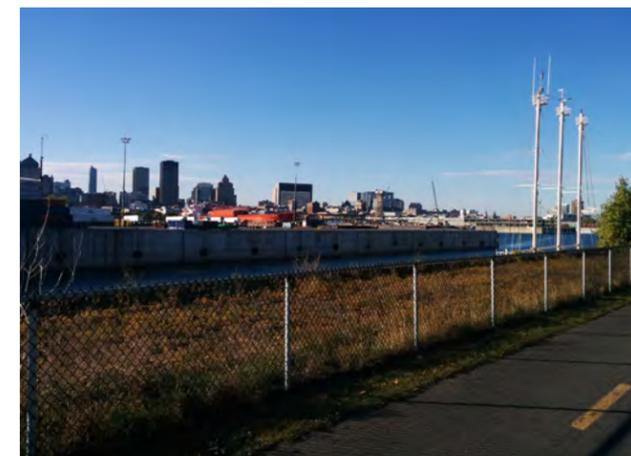
(Archives de la Ville de Montréal)



1. Quai Bickerdike depuis la Pointe-du-Moulin



2. Quai et bassin Bickerdike depuis l'avenue Pierre-Dupuy



3. Quai et bassin Bickerdike depuis l'avenue Pierre-Dupuy

## UNITÉ 4.7 BASSIN ET JETÉE BICKERDIKE ÉVOLUTION URBAINE

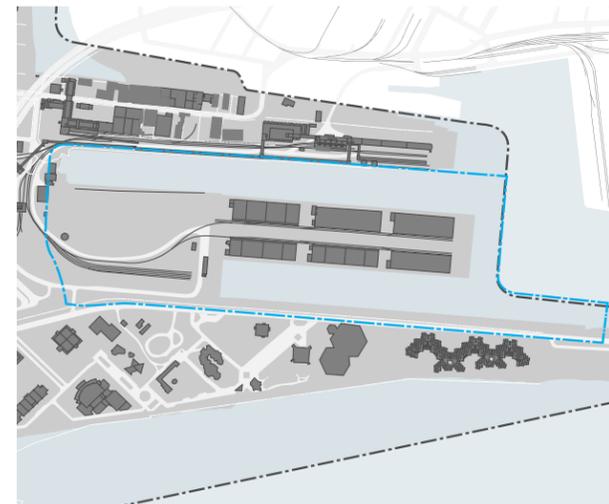
La séquence des cartes ci-contre, tirée de l'exercice de cartographie diachronique réalisé pour l'ensemble du secteur Bridge-Wellington, permet de zoomer en neuf temps sur l'évolution urbaine propre à l'unité. Les couches du parcellaire, du viaire et du bâti, ainsi que l'évolution de la rive sont amalgamées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



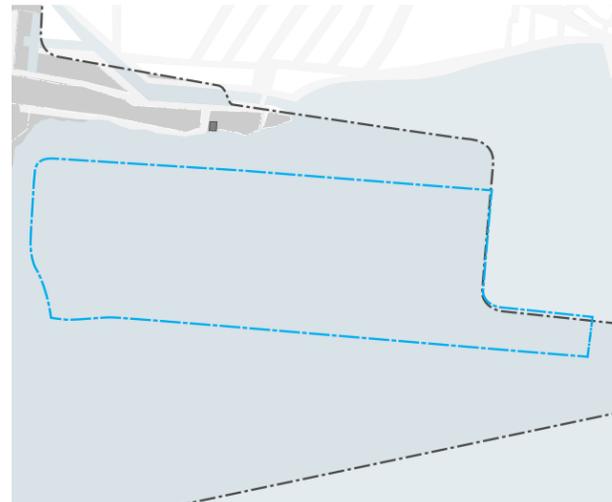
Période 1 : --- à 1825



Période 4 : 1879 à 1896



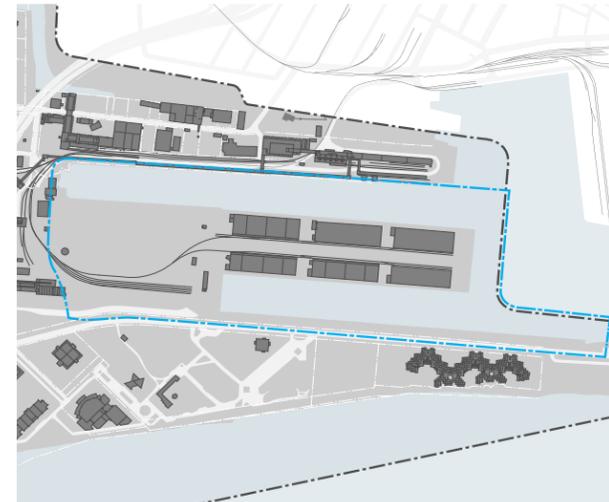
Période 7 : 1959 à 1970



Période 2 : 1825 à 1848



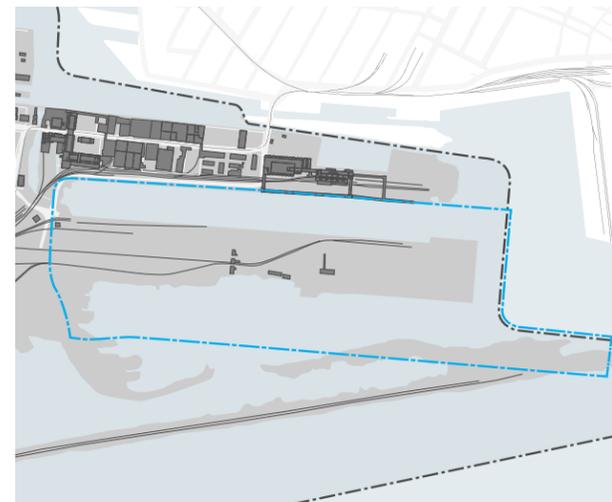
Période 5 : 1896 à 1920



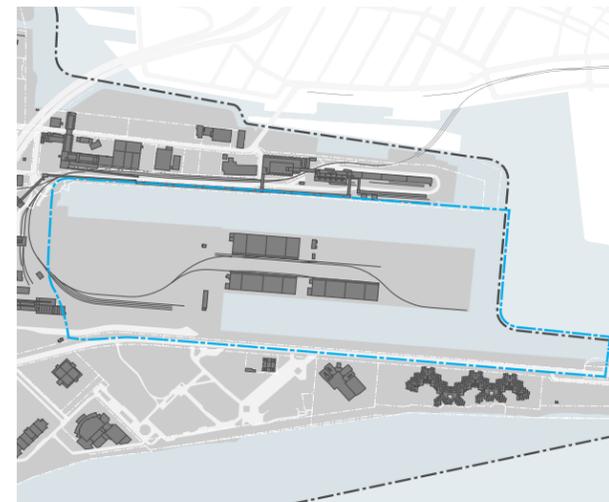
Période 8 : 1970 à 1992



Période 3 : 1848 à 1879



Période 6 : 1920 à 1959



Période 9 : 1992 à ---

Légende:

- Cadastre
- Chemin de fer
- Voie
- Bâtiment

## UNITÉ 4.7 BASSIN ET JETÉE BICKERDIKE

### TÉMOINS MATÉRIELS, VESTIGES ET PERSISTANCES

#### Témoins matériels

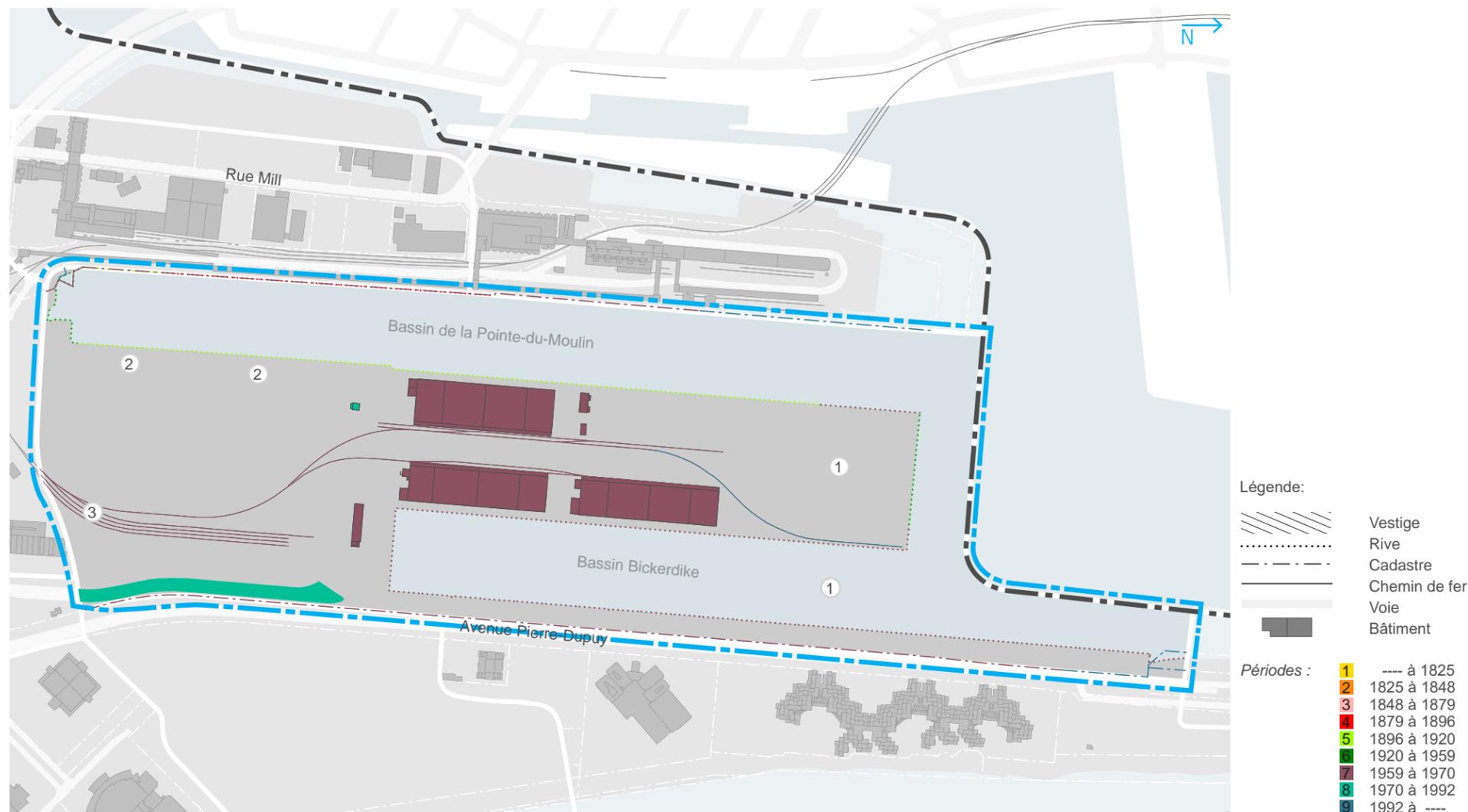
- ① **Bassin et quai Bickerdike** Construits au début du XXe siècle, ils font partie d'une des multiples campagnes d'expansion du port de Montréal. Seul quai à usage commercial encore en fonction dans cette section du port.
- ② **Grues maritimes** Ouvrages monumentaux servant au transbordement des marchandises, évoluant selon l'avancement des technologies.
- ③ **Rails** Dans les années suivant l'arrivée du Grand Tronc à la Pointe-Saint-Charles, des voies ferrées seront mises en place pour soutenir les activités portuaires.

#### Vestiges

- Aucun

#### Persistances

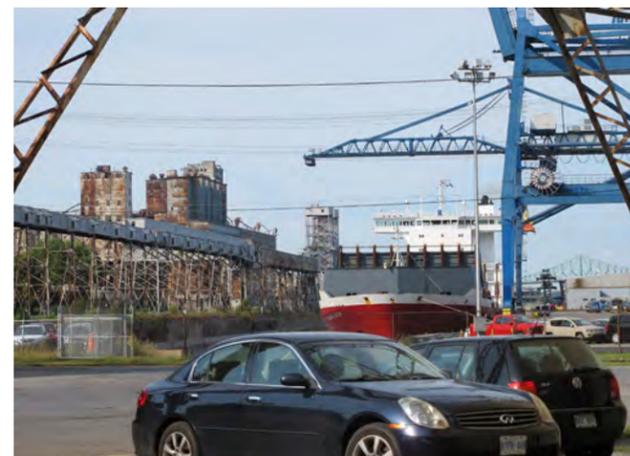
- Activités portuaires.



Datation des éléments construits dans l'unité paysagère



4. Vue sur les conteneurs du port



5. Bateau amarré, convoyeurs aériens, grue marine et silo no 5



6. Silhouette des grues sur la jetée Bickerdike

## UNITÉ 4.7 BASSIN ET JETÉE BICKERDIKE 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 opérations portuaires ne sont habituellement pas observables à Montréal, il s'agit de la section du port la plus près du centre-ville. Leur visibilité sont souhaitables;
- Il est possible d'apprécier les opérations portuaires et de transbordement depuis la Pointe-du-Moulin ou l'avenue Pierre-Dupuy;
- Les tours marines et les quais sont des symboles forts, témoins d'activités menant à l'expansion de la ville, qui gagneraient à être mis en valeur;
- La vue vers le Vieux-Port, le Vieux-Montréal, le centre-ville et le mont Royal depuis la jetée MacKay peut être exploitée.

### Contrainte

- L'unité de paysage est inaccessible physiquement au public.

### Objectifs de mise en valeur

- Maintenir les activités portuaires;
- Consolider la présence des industries en lien avec le fret maritime ou ferroviaire, de même que leurs servitudes;
- Planifier la conversion des quais dans l'éventualité d'un déménagement du port de Montréal;
- Maintenir l'occupation des immeubles par des usages appropriés;
- Prévoir un lieu d'observation du port de Montréal, comme un arrêt sur la piste cyclable longeant l'avenue Pierre-Dupuy, une aire sur la Pointe-du-Moulin ou une tour d'observation du port sur la jetée MacKay.



Quai des cageux (openbuildings)



Place nautique, Confluence, Lyon (ad-mary44.over-blog.com)



Vue aérienne, promenade Samuel-de-Champlain (Commission de la capitale nationale)



Promenade Samuel-de-Champlain (Daoust-Lestage)



Confluence, vue depuis la rive opposée de la Saône, Lyon (onlylyon.com)

### PROMENADE SAMUEL-DE-CHAMPLAIN, QUÉBEC, CANADA

#### Daoust Lestage, 2008

Le parc linéaire aménagé le long du fleuve Saint-Laurent propose des mises-en-scène sporadiques perpendiculaires à la rive, permettant des arrêts contemplatifs sur les ponts de Québec, le port, le fleuve et ses deux rives. Chacune de ces stations proposent des thématiques en lien avec le fleuve. Les aménagements, incluant une piste cyclable, un sentier piéton et du mobilier urbain sur mesure, occupent l'espace entre le boulevard du même nom et la rive du Saint-Laurent. La cohabitation entre l'infrastructure routière, le bord de rive et le parc linéaire est exemplaire.

La piste cyclable longeant le quai MacKay et la largeur de l'emprise de l'avenue Pierre-Dupuy présentent un potentiel de réaménagement afin de rendre l'expérience de cette section du Port de Montréal, la vue vers la ville et le fleuve plus tangible. Une mise en scène des activités et des qualités paysagère serait de mise.

### CONFLUENCE, LYON, FRANCE

#### Ville de Lyon, 1999-2016

Le projet de la Confluence prend place sur la pointe de terre à la confluence du Rhône et de la Saône, remblais progressif effectué au courant du 19e siècle. Avant le projet de requalification urbaine débuté en 1999, la zone hébergeait une gare de triage, un ancien port industriel et des entrepôts pour le commerce en gros. Les terrains de la gare de triage et du commerce en gros sont libérés pour insérer du logement, des bureaux, un centre commercial, un nouveau bassin nautique et une institution culturelle. Pour développer une image de marque distinctive du nouveau quartier, le bâti revêt une facture contemporaine.

Le projet Confluence est intéressant dans sa manière de créer une parcelle urbaine de haute qualité au cœur même de la ville, en bord de quai. Le plan d'ensemble, incluant des critères architecturaux rigoureux, peut mettre en œuvre la réalisation d'un quartier résolument contemporain et participant à l'image de marque de la ville. Dans l'optique d'une délocalisation du Port de Montréal, les espaces des quais Bickerdike et MacKay pourraient être récupérés à cet effet.

## UNITÉ 5.1 GRANDES INFRASTRUCTURES

### 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 comprend l'amorce et la culée du pont Victoria, l'autoroute Bonaventure et ses voies de service, la rue Bridge, le chemin du Moulin, le poste de transformation Viger d'Hydro-Québec avec ses chemins d'accès et une section de rive sous le pont Victoria, remblais dans le fleuve Saint-Laurent. Le terrain occupé par le poste de transformation est sommairement aménagé avec des arbres matures. L'architecture du poste est particulièrement remarquable, de même que la facture des piles de pont en pierre et la structure d'acier du pont Victoria.

#### Usages

Le transit routier entre le centre-ville de Montréal et la Rive-Sud du Saint-Laurent via le pont Victoria et le pont Champlain est dominant dans l'unité. Le transport, la transformation et la distribution d'électricité sont également dominants, avec la convergence de trois lignes de transport haut voltage vers le poste de transformation.

#### Caractéristiques d'implantation

Le poste Hydro-Québec est implanté avec un angle de 45 degrés par rapport au nord, tout comme les autres bâtiments construits pour l'Expo 67 adjacents à l'unité, sur la jetée MacKay. La présence du corridor ferroviaire se dirigeant vers le pont Victoria conditionne l'organisation spatiale des éléments viaires, convergeant vers le pied du pont.

#### Ambiance et vues

Le passage de l'autoroute Bonaventure sous le pont Victoria marque le seuil de l'unité. La structure du pont cadre une vue vers le centre-ville, dans l'axe de l'autoroute. Il n'y a pas de point d'observation privilégié du pont Victoria, sa structure métallique étant brièvement aperçue dans l'axe du chemin des Moulins et de l'autoroute Bonaventure. Vu le volume élevé de circulation automobile près de l'autoroute et la rareté des aménagements piétons, il est inconfortable de s'y aventurer à pied ou à vélo.

#### Éléments caractéristiques du paysage urbain

- Point de convergence des réseaux routiers, ferroviaires et électrique : point de franchissement du fleuve;
- Présence de grandes infrastructures de portée régionale.



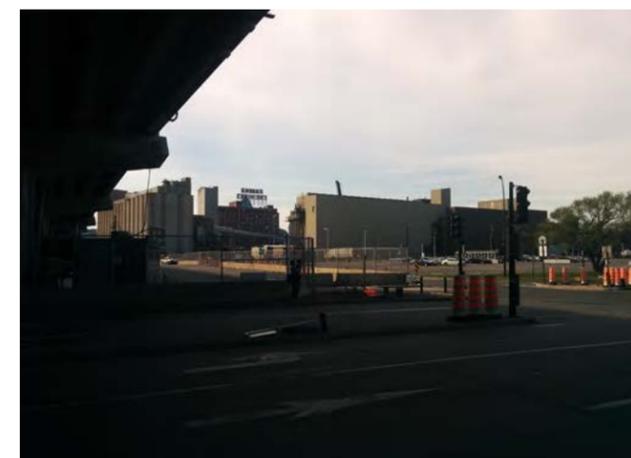
(Archives de la Ville de Montréal)



1. Pont Victoria vu depuis l'aire de chantier à l'est de l'unité



2. Rue du moulin, vue vers l'est



3. Vue vers les installations industrielles depuis l'autoroute

## UNITÉ 5.1 GRANDES INFRASTRUCTURES ÉVOLUTION URBAINE

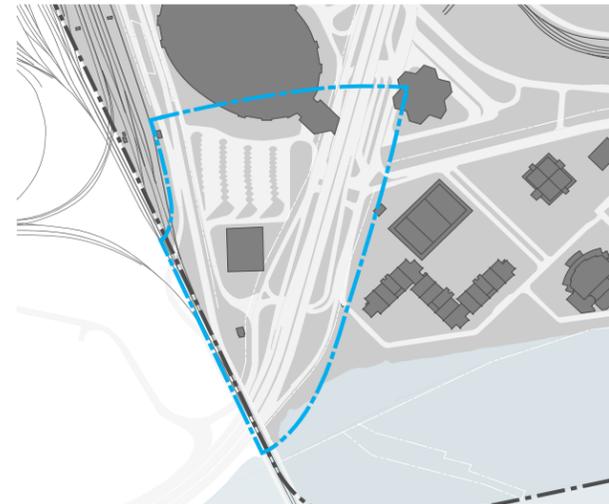
La séquence des cartes ci-contre, tirée de l'exercice de cartographie diachronique réalisé pour l'ensemble du secteur Bridge-Wellington, permet de zoomer en neuf temps sur l'évolution urbaine propre à l'unité. Les couches du parcellaire, du viaire et du bâti, ainsi que l'évolution de la rive sont amalgamées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



Période 1 : --- à 1825



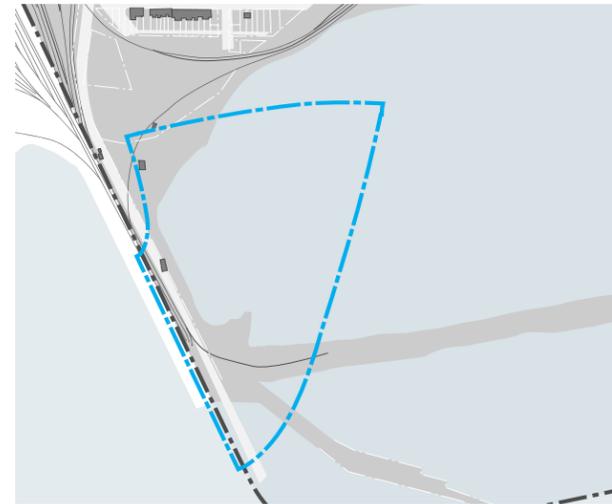
Période 4 : 1879 à 1896



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 5.1 GRANDES INFRASTRUCTURES

### TÉMOINS MATÉRIELS, VESTIGES ET PERSISTANCES

#### Témoins matériels

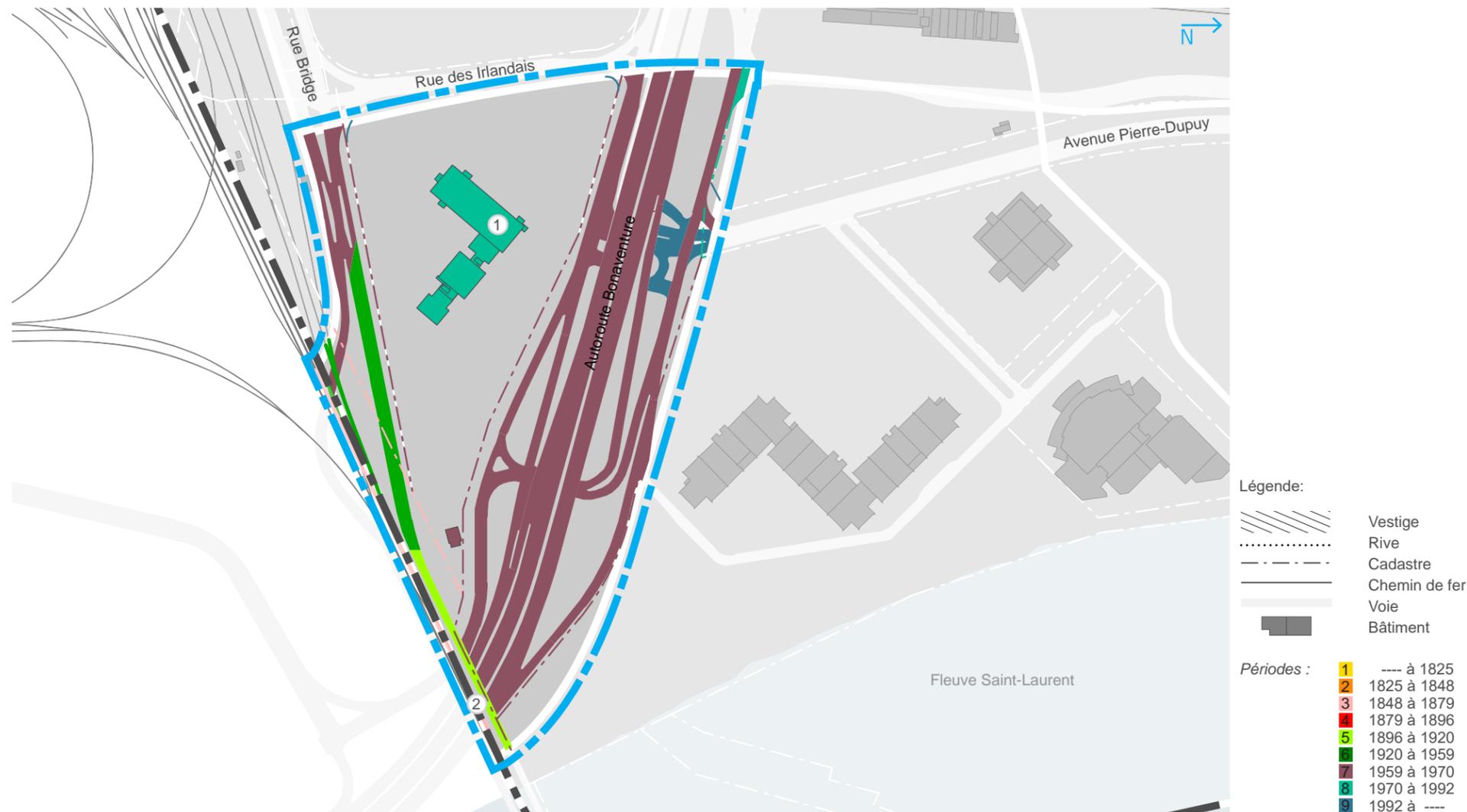
- ① **Poste Viger** Installation de distribution électrique ayant gagné de nombreux prix pour la qualité de sa conception et de son exécution.
- ② **Pont Victoria** Pont ferroviaire traversant le Saint-Laurent, il est considéré comme la huitième merveille du monde à l'époque de sa construction. Il contribue fortement au développement économique de Montréal au XIXe siècle.

#### Vestiges

- Aucun

#### Persistances

- La présence d'infrastructures de distribution électrique.



Datation des éléments construits dans l'unité paysagère



4. Poste Viger



5. Transformateurs du poste Viger



6. Poste Viger dans son cadre paysager

## UNITÉ 5.1 GRANDES INFRASTRUCTURES

### 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

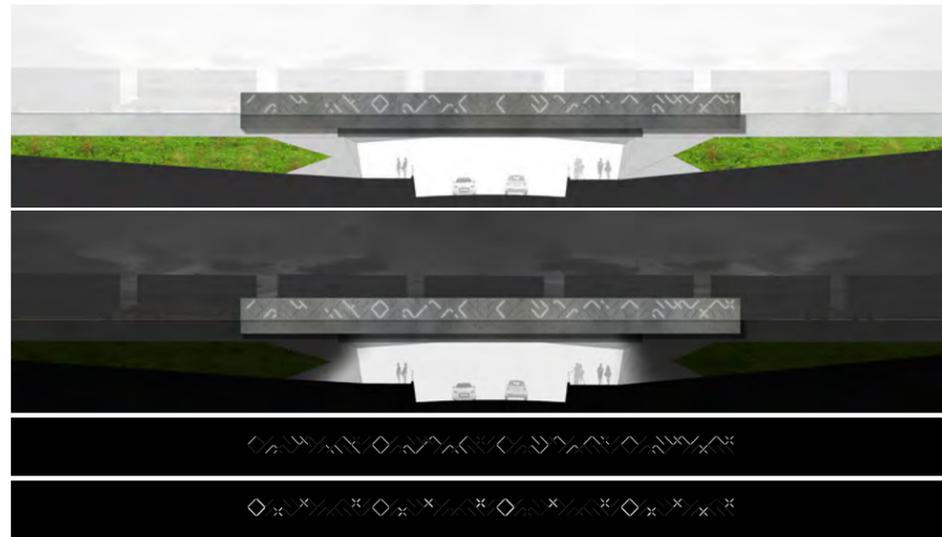
- L'architecture du poste Viger d'Hydro-Québec, mise en valeur par son encadrement végétal, en fait un point d'intérêt dans l'unité de paysage;
- La requalification souhaitée de l'autoroute Bonaventure est une opportunité de structurer les abords du futur boulevard urbain;
- Des espaces disponibles dans l'axe Bonaventure pourraient accueillir une variété d'occupations qui tirent parti des infrastructures régionales, telles que des espaces commerciaux, industriels légers ou de bureaux.

#### Contraintes

- La présence de trottoirs et de feux protégés pour piétons n'est pas systématique;
- La dominance des aménagements automobiles décourage l'utilisation des autres modes de transport.

#### Objectifs de mise en valeur

- Structurer l'entrée de ville autour de l'autoroute Bonaventure requalifiée en boulevard urbain en construisant les espaces disponibles, en conservant des vues vers les éléments d'intérêt et en aménageant des espaces publics;
- Insérer de nouveaux usages et un nouveau cadre bâti en respect des vues et du caractère moderne du poste Viger;
- Préserver et mettre en valeur le poste Viger, oeuvre des architectes Longpré et Marchand;
- Mettre en place des aménagements supports des modes de transport actifs;
- Conserver les vues vers le centre-ville et le mont Royal dans l'axe de l'autoroute Bonaventure;
- Mettre en valeur la qualité de seuil que constitue le passage sous le pont Victoria dans le parcours de l'entrée de ville.



Pont ferroviaire, développement événementiel



Pont ferroviaire, vue depuis l'est

Pont ferroviaire, illumination

### PONT FERROVIAIRE, MONTRÉAL, CANADA

*Civiliti, 2016*

L'approche architecturale au pont ferroviaire vise à répondre de manière sensible au plan d'aménagement du futur campus Outremont de l'Université de Montréal. Le pont y est traité comme un ouvrage frontal dans la perspective linéaire de l'esplanade du campus et comme un objet transgressif qui met en scène l'identité ferroviaire du site et les mouvements associés aux trains dans la ville. Son déploiement événementiel anime l'ouvrage par une signature lumineuse rappelant les poutres triangulées des structures ferroviaires conventionnelles.

La création d'un événement dans l'espace public par le traitement architectural et la mise en lumière du seuil du campus peut servir d'inspiration à la mise en valeur du pont Victoria dans l'expérience d'entrée de ville. Le passage sous pont agit comme événement dans l'entrée de ville, à mettre en valeur dans une scénarisation du corridor routier.



Vue à vol d'oiseau de l'échangeur réaménagé



Ancien échangeur (archives Ville de Montréal)

Échangeur durant le réaménagement

### ÉCHANGEUR PARC / PINS, MONTRÉAL, CANADA

*Urban Soland (civiliti), Groupe Séguin, AXOR experts-conseils, Claude Cormier architectes paysagistes, 2001-2003*

Le projet de remaniement de l'échangeur Parc / Pins reconfigure un carrefour à bretelles étagées à proximité du parc du Mont-Royal. Le paysage et l'aménagement urbain au cœur du concept de réaménagement ont permis le dégagement des vues vers la montagne et des aménagements à l'échelle humaine. Les structures autoroutières ont laissé place au paysage.

L'entrée de ville par l'autoroute Bonaventure se prête particulièrement à un projet de ce type, où le paysage issu de legs industriels cadre dans des vues saisissantes la ville et la montagne. Un traitement paysager plus sensible des voies mettrait en valeur la structure du pont Victoria et l'architecture du poste de transformation d'Hydro-Québec.

## UNITÉ 5.2 CITÉ DU CINÉMA

### 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 comprend le stationnement présentement utilisé par le Casino de Montréal à l'ouest, un tronçon de l'avenue Pierre-Dupuy, les bureaux de l'administration du Port de Montréal et les aménagements connexes, un bâtiment des studios Mels, l'ancien musée d'art de l'Exposition internationale de 1967 (Expo 67) ainsi que les vestiges du centre international de radiodiffusion, de la place d'accueil et du mobilier urbain longeant la rive. Les trois bâtiments possèdent des aménagements extensifs mettant en valeur leur architecture, certains aménagements étant originaux, d'autres ajoutés ou modifiés pour accommoder les nouveaux usages. Le bord de rive est aménagé en terrasse surélevée, avec un sentier asphalté longeant la rive et des arbres matures sur gazon. L'espace sous le pont Victoria est présentement utilisé comme aire de chantier.

#### Usages

Les bâtiments hébergent des fonctions de production cinématographique et de bureaux pour l'administration portuaire.

#### Caractéristiques d'implantation

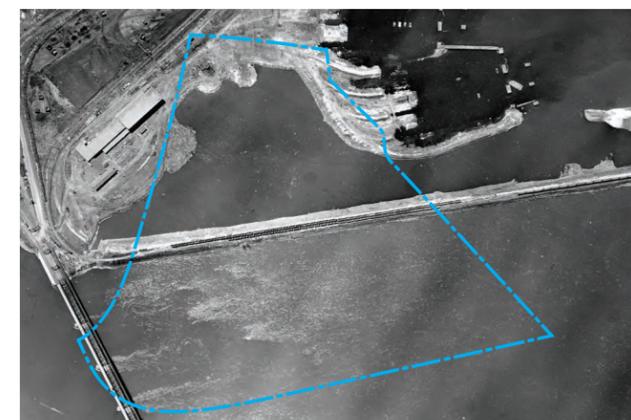
Tout le bâti et la majorité des voies de service de l'unité sont implantés avec un angle de 45 degrés par rapport à la jetée MacKay, tel que dicté par le plan d'aménagement de l'Expo 67. L'avenue Pierre-Dupuy longe la jetée MacKay parallèlement à la rive. Un cadastre correspondant à l'emplacement d'une ancienne jetée subsiste sur le fleuve.

#### Ambiance et vues

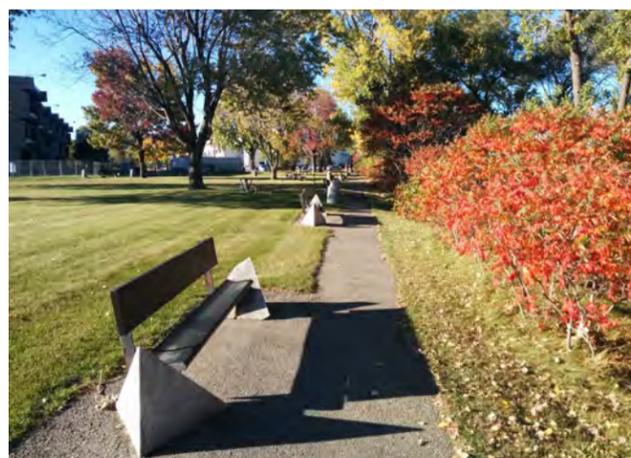
Au nord de l'unité, l'absence d'encadrement végétal et l'abondance d'aires pavées rendent l'espace très ouvert, exposé aux éléments tout en permettant d'englober du regard les bâtiments hérités d'Expo 67. Depuis la rive du fleuve Saint-Laurent, des percées dans la végétation permettent de voir les ponts Victoria, de la Concorde et Jacques-Cartier et une portion de l'île Notre-Dame.

#### Éléments caractéristiques du paysage urbain

- Implantation des voies et des bâtiments avec un angle de 45 degrés;
- Cadre bâti hérité d'Expo 67;
- Végétation mature et ambiance de parc le long de la rive du fleuve Saint-Laurent.



(Archives de la Ville de Montréal)



1. Sentier piéton le long du fleuve traversant l'unité et mobilier urbain issu de l'Expo 67



2. Vue du pont Victoria depuis la rive



3. Administration portuaire de Montréal, vue depuis l'est

## UNITÉ 5.2 CITÉ DU CINÉMA

### ÉVOLUTION URBAINE

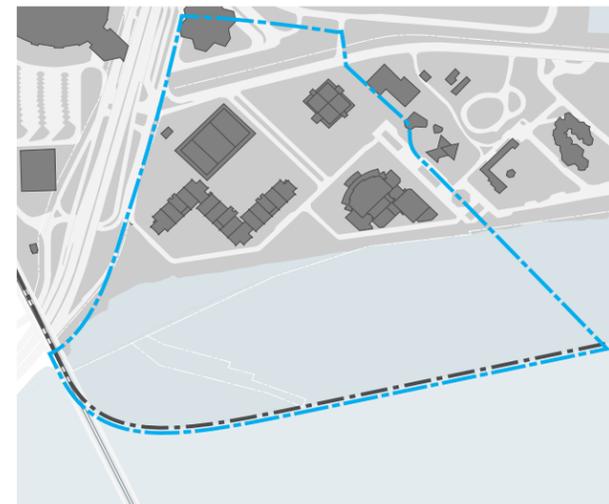
La séquence des cartes ci-contre, tirée de l'exercice de cartographie diachronique réalisé pour l'ensemble du secteur Bridge-Wellington, permet de zoomer en neuf temps sur l'évolution urbaine propre à l'unité. Les couches du parcellaire, du viaire et du bâti, ainsi que l'évolution de la rive sont amalgamées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



Période 1 : --- à 1825



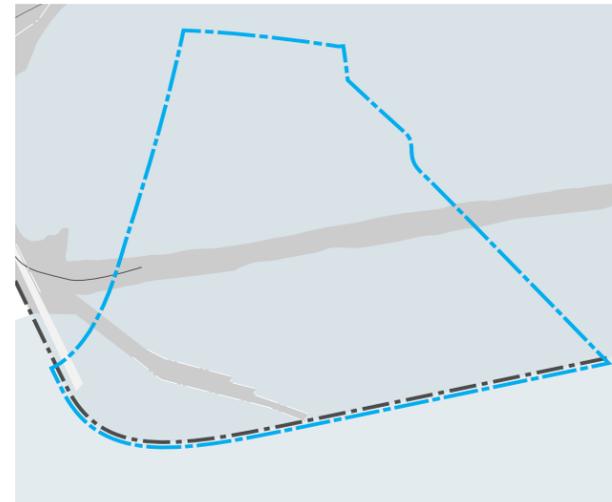
Période 4 : 1879 à 1896



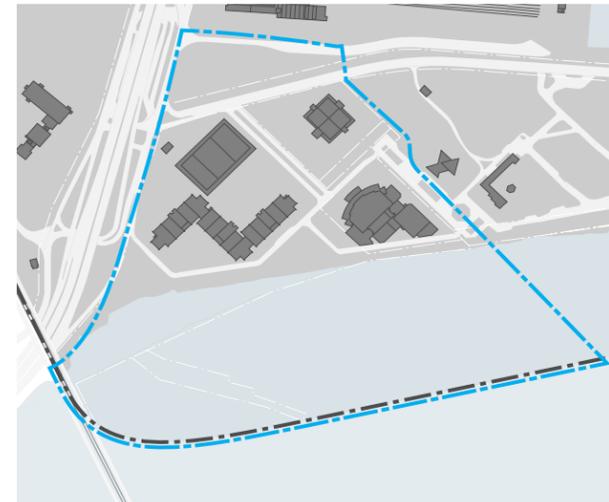
Période 7 : 1959 à 1970



Période 2 : 1825 à 1848



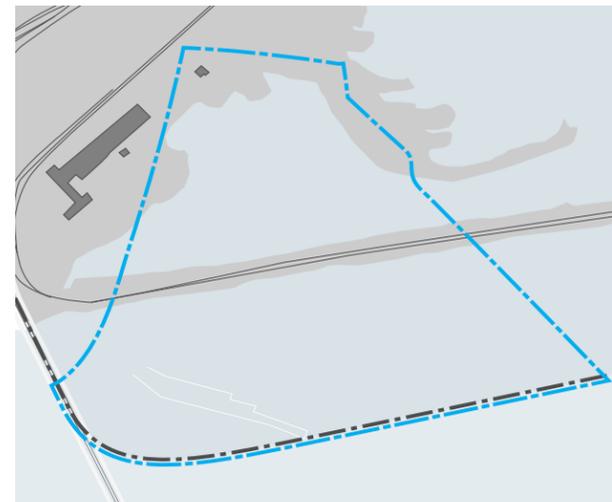
Période 5 : 1896 à 1920



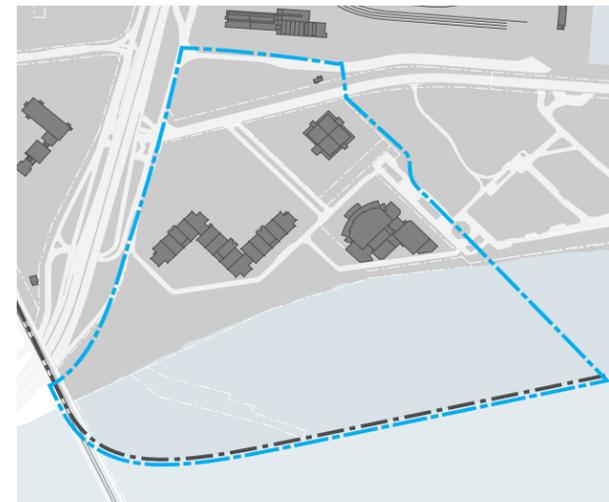
Période 8 : 1970 à 1992



Période 3 : 1848 à 1879



Période 6 : 1920 à 1959



Période 9 : 1992 à ---

Légende:

- Cadastre
- Chemin de fer
- Voie
- Bâtiment

## UNITÉ 5.2 CITÉ DU CINÉMA

### TÉMOINS MATÉRIELS, VESTIGES ET PERSISTANCES

*Témoins matériels (rappeler/préciser témoignage)*

- ① **Ancien Pavillon de l'administration et de la presse** Bâtiment subsistant de l'Expo 67 conçu par des architectes de renom. Il présente de nombreuses innovations techniques.
- ② **Ancien Expo-Théâtre** Bâtiment subsistant de l'Expo 67 conçu par des architectes de renom.
- ③ **Ancien Musée d'art** Bâtiment subsistant de l'Expo 67 conçu par des architectes québécois ayant fait leur marque au sein de la modernité architecturale de la province.
- ④ **Aménagements, plantations et allées** Créés dans la foulée de l'Expo 67 par le consortium Harper – Lantzius, ces aménagements doivent permettre la continuité dans l'expérience spatiale entre l'intérieur des pavillons et l'extérieur.
- ⑤ **Pont Victoria** Ouvrage d'art reconnu ayant une importance historique indéniable. Il agit comme catalyseur du développement urbain et économique de la Pointe-Saint-Charles et de Montréal.
- ⑥ **Lunatique** Oeuvre du sculpteur Richard Turner, elle est produite pour l'Expo 67. Elle était autrefois intégrée à un bassin ornemental.
- ⑦ **Avenue Pierre-Dupuy** Voie de circulation reliant l'autoroute Bonaventure au site de l'Expo 67. Elle rappelle la mémoire de Pierre Dupuy, commissaire général de cet événement d'envergure mondiale.

*Vestiges*

- Ⓐ **Ancien Centre international de Radiotélévision** Immeuble construit pour l'Exposition universelle de 1967. Il est démoli au cours des années 2000.

*Persistances*

- La trame urbaine orientée à 45° par rapport à la trame montréalaise.



Datation des éléments construits dans l'unité paysagère



4. Administration portuaire de Montréal



5. Studio Mel's (Google Streetview)

## UNITÉ 5.2 CITÉ DU CINÉMA

### 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 persistance des pavillons d'Expo 67 et des aménagements donnent une identité au secteur;
- La proximité de l'autoroute Bonaventure et du pont Victoria peut favoriser une dynamisation du secteur;
- La section de rive bordant le fleuve revêt déjà une facture d'espace public, la mise en place d'un parc linéaire serait appropriée et permettrait des vues sur le pont Victoria.

#### Contraintes

- Les environs de l'intersection de l'avenue Pierre-Dupuy et de la rue Riverside sont actuellement inhospitaliers mais fonctionnels;
- Les aménagements routiers ne sont pas adaptés aux traverses piétonnes et cyclistes.

#### Objectifs de mise en valeur

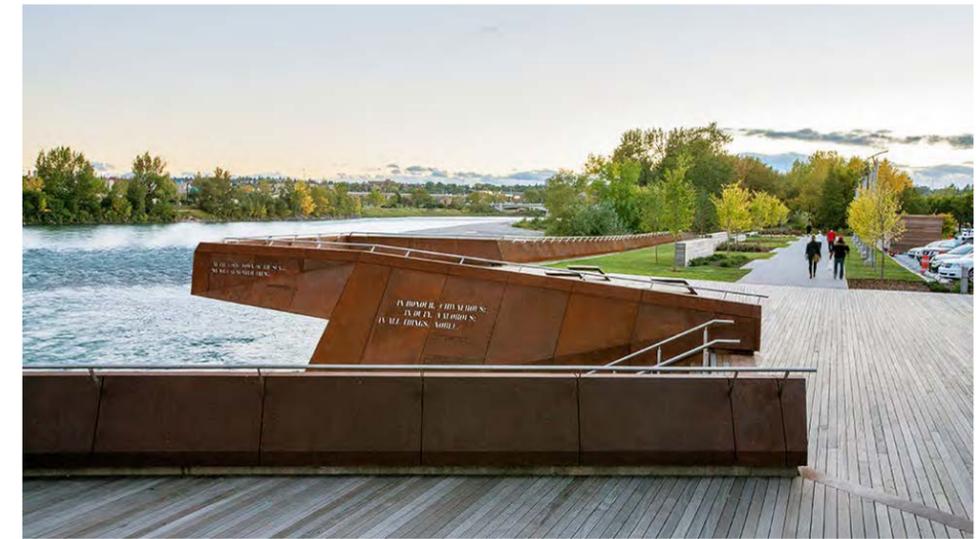
- Conserver et utiliser la trame héritée d'Expo 67 dans les aménagements futurs;
- Maintenir l'occupation des bâtiments par des usages compatibles (équipements culturels, bureaux, espaces commerciaux);
- Améliorer les aménagements pour accroître la part du transport actif
- Mettre en place une desserte de transport en commun;
- Assurer l'accessibilité physique et visuelle au fleuve Saint-Laurent et au pied du pont Victoria;
- Mettre en valeur les bâtiments et aménagements datant d'Expo 67.



Simulation visuelle du réaménagement du carrefour (Lemay)



Carrefour Henri-Bourassa (Lemay)



Poppy Plaza (Bruce Edward)



Poppy Plaza (Bruce Edward)

### CARREFOUR HENRI-BOURASSA / PIE IX, MONTRÉAL, CANADA

#### Lemay, 2016

L'intersection des deux boulevards, anciennement en échangeur à niveaux, a été réaménagée en boulevard urbain. Le projet intègre des aménagements piétons séparés des voies véhiculaires par des banquettes végétalisées. À terme, le projet comprend la construction d'édifices résidentiels à haute densité avec rez-de-chaussée commerciaux de part et d'autre du boulevard. Une œuvre d'art d'importance marque le seuil, dans l'axe du pont franchissant la rivière des Prairies. Le traitement de l'entrée de ville est particulièrement remarquable, changeant le registre des aménagements urbains. L'inclusion du terminus de système rapide par bus et l'augmentation de la densité en font un projet urbain structurant pour Montréal-Nord.

Le soin apporté aux aménagements piétons, le dégagement du paysage sur l'œuvre d'art dans la perspective routière, les liens vers le bâti et l'intégration de la station de transport collectif sont des points forts à considérer dans des options d'aménagement à l'entrée de la jetée MacKay. La relation à l'autoroute Bonaventure est forte et un carrefour entre plusieurs éléments régionaux se trouve dans l'unité.

### POPPY PLAZA, CALGARY, CANADA

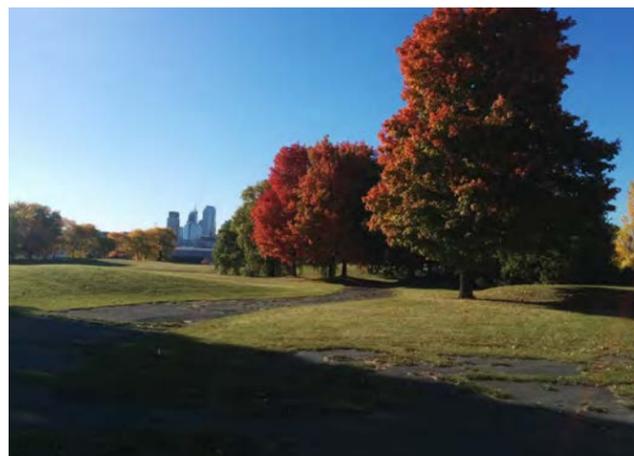
#### Marc Boutin Architectural Collaborative, 2013

Poppy Plaza fait partie d'une série d'espaces planifiés en bordure de la rivière Bow. L'usage du bois, des gabions et de l'acier atmosphérique dans le design vise à mettre en scène des espaces changeants facilitant l'expérience de la forme et catalysant les différentes opportunités d'occupation et de relations au site.

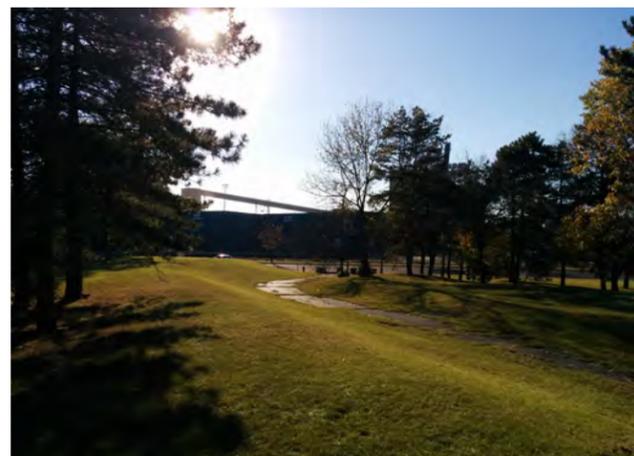
Dans le cadre de l'unité de paysage, la réalisation d'un segment permettant une telle diversité de points de vue et de relations avec le fleuve et le pont Victoria enrichirait de manière considérable l'expérience paysagère du bord de rive. Des matériaux soigneusement choisis et une facture identitaire dans la manière d'interpréter le lieu créeraient un point d'intérêt incontournable dans le parcours riverain.



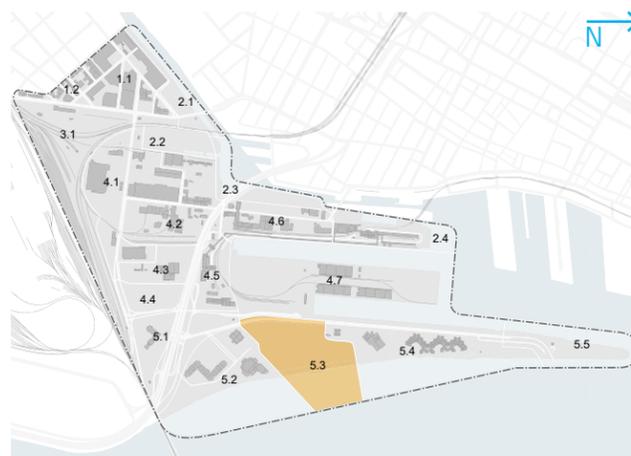
Unité de paysage sur orthophotographie (Communauté métropolitaine de Montréal, 2005-2013)



1. Percée visuelle vers le centre-ville



2. Arbres matures sur gazon avec sentiers asphaltés. Convoyeur aérien en arrière-plan.



Localisation de l'unité dans la zone d'étude



(Archives de la Ville de Montréal)



3. Une des percées visuelles vers le fleuve Saint-Laurent

## UNITÉ 5.3 VESTIGES D'EXPO 67

### DESCRIPTION ET ANALYSE

#### Description sommaire

L'unité de paysage englobe la section non-construite de la Cité du Havre, entre le quai MacKay et le fleuve Saint-Laurent. L'avenue Pierre-Dupuy traverse la section ouest de l'unité, bordée de la piste cyclable. Le paysage de cette section est dominé par les arbres matures sur gazon, des modulations douces du terrain, quelques bosquets, les vestiges d'Expo 67 comprenant les allées, une fontaine, les bancs et les fûts de lampadaires et quelques fondations de pavillons.

#### Usages

Les aménagements vestiges de l'Expo 67 sont présentement interdits d'accès mais fréquentés par les résidents du secteur notamment. Aucun usage n'est relevé sur le site.

#### Caractéristiques d'implantation

La trame d'allées se continue selon l'angle de 45 degrés tel que dans l'unité de paysage 5.2 ou selon un tracé plus libre en courbes et en ronds-points.

#### Ambiance et vues

Le caractère de « parc » qu'a hérité l'unité de paysage est dû aux grands espaces gazonnés, au relief légèrement vallonné, aux arbres matures diversifiés et aux allées tantôt courbes, tantôt rectilignes. Les nombreux vestiges et les allées asphaltées craquelées ajoutent un caractère ambivalent et singulier obtenu par la confrontation entre le délabrement des aménagements et l'entretien des pelouses. Quelques percées au-travers la végétation permettent des vues sur le fleuve et sur la ville au loin. La rive est peu accessible, comportant un dénivelé plutôt abrupt et une végétation dense.

Depuis l'avenue Pierre-Dupuy, une vue panoramique sur le centre-ville et le port, ses grues, l'enseigne «Farine Five Roses» de la minoterie ADM et Habitat 67 sont rendues possibles par la surélévation de la voie par rapport au quai MacKay.

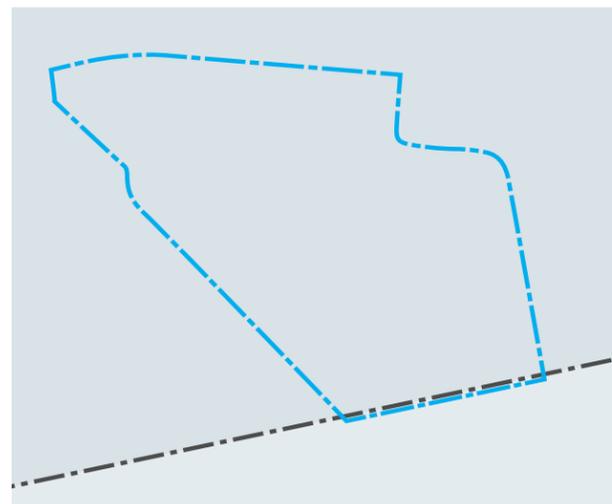
#### Éléments caractéristiques du paysage urbain

- Présence du fleuve;
- Présence de nombreux vestiges d'expo 67;
- Vestiges des aménagements modernes du terrain à l'est de l'avenue Pierre-Dupuy;
- Vue panoramique sur le centre-ville, le port, les convoyeurs aériens, l'élévateur à grains no. 5 et ses silos, l'enseigne «Farine Five Roses» et Habitat 67 depuis l'avenue Pierre-Dupuy.

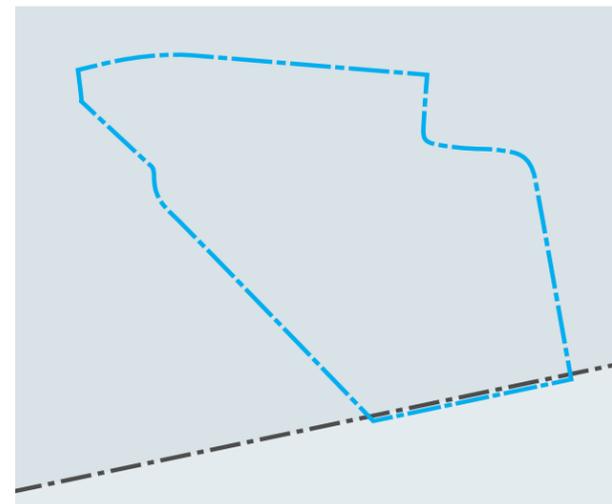
## UNITÉ 5.3 VESTIGES D'EXPO 67

### ÉVOLUTION URBAINE

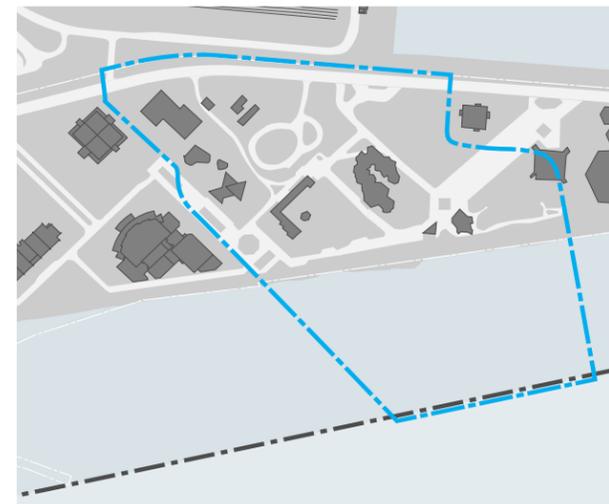
La séquence des cartes ci-contre, tirée de l'exercice de cartographie diachronique réalisé pour l'ensemble du secteur Bridge-Wellington, permet de zoomer en neuf temps sur l'évolution urbaine propre à l'unité. Les couches du parcellaire, du viaire et du bâti, ainsi que l'évolution de la rive sont amalgamées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



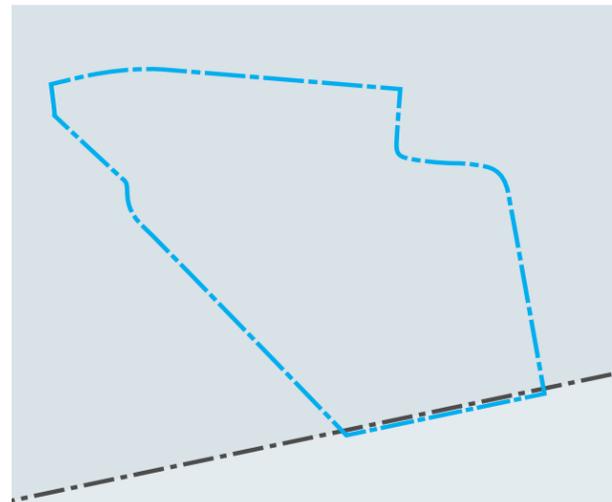
Période 1 : --- à 1825



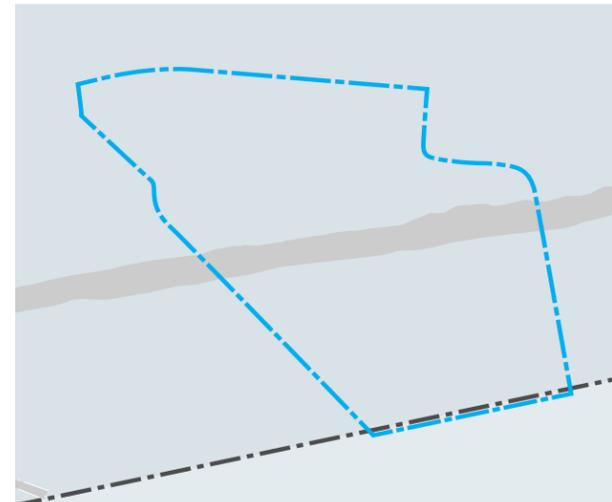
Période 4 : 1879 à 1896



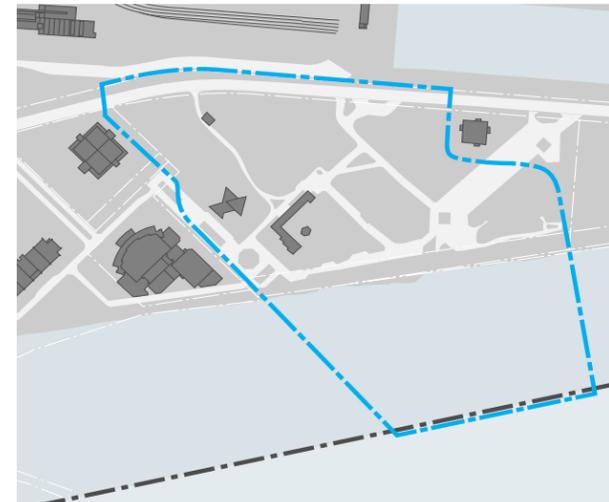
Période 7 : 1959 à 1970



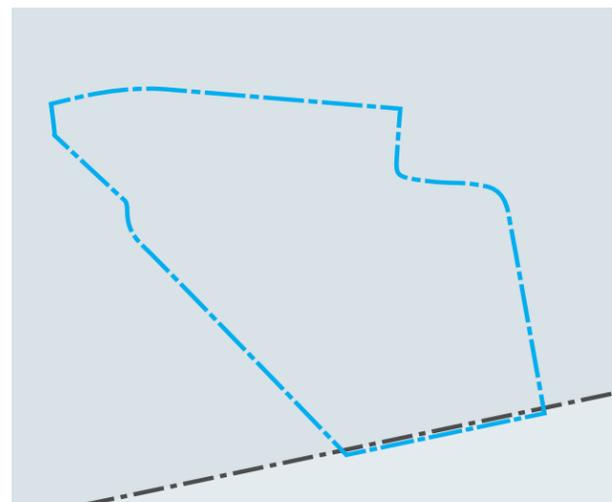
Période 2 : 1825 à 1848



Période 5 : 1896 à 1920



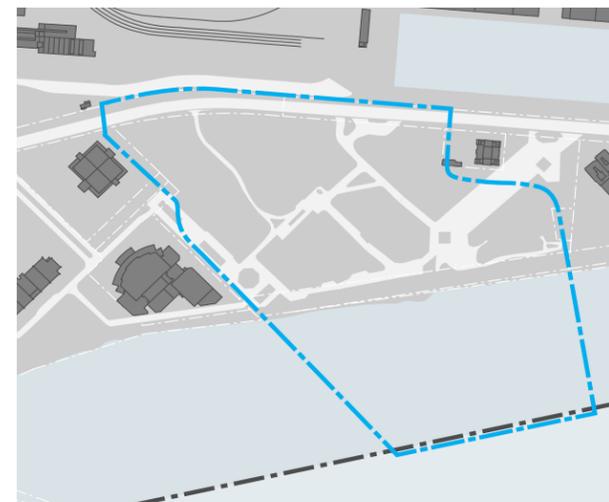
Période 8 : 1970 à 1992



Période 3 : 1848 à 1879



Période 6 : 1920 à 1959



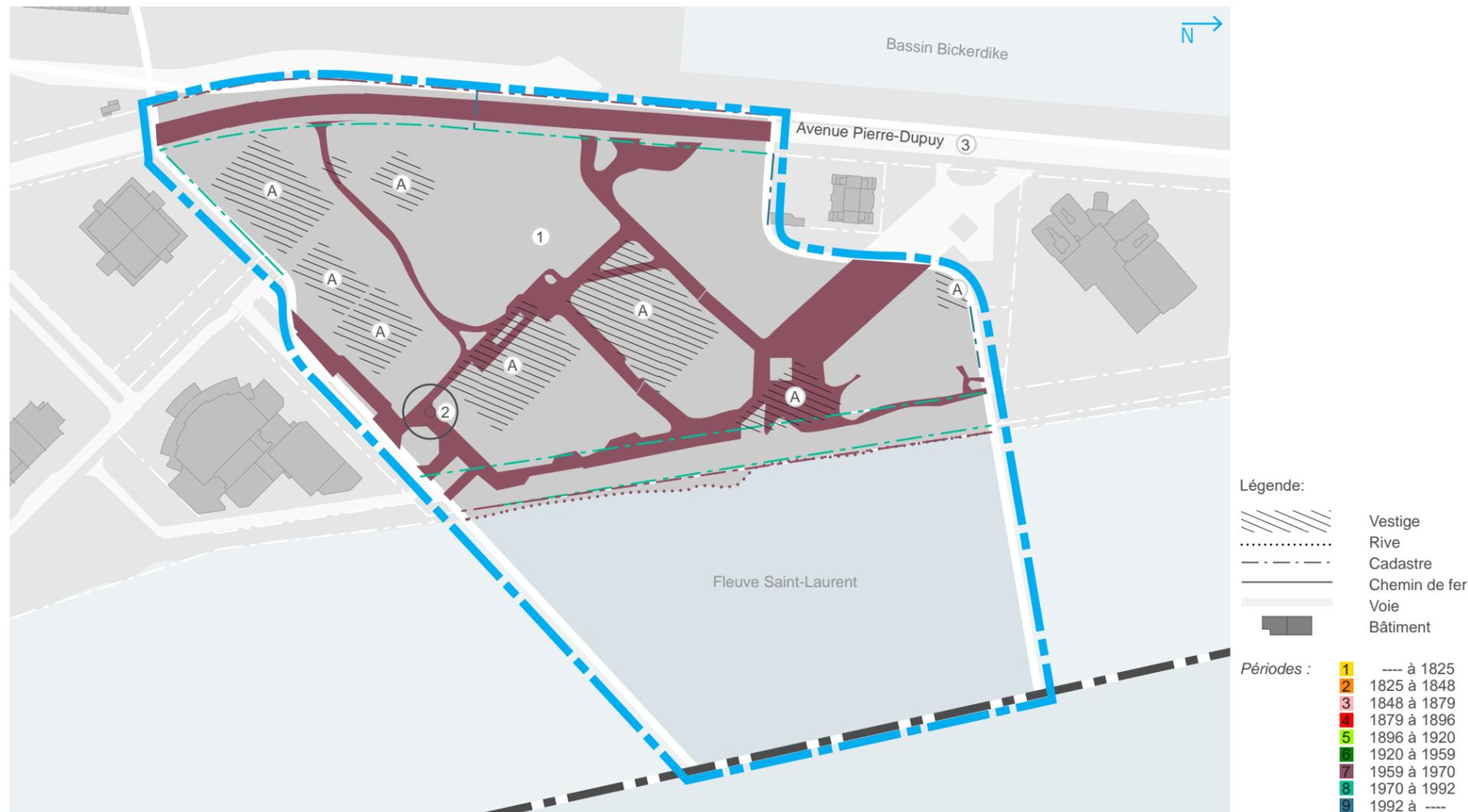
Période 9 : 1992 à ---

Légende:

- Cadastre
- Chemin de fer
- Voie
- Bâtiment

## UNITÉ 5.3 VESTIGES D'EXPO 67

### TÉMOINS MATÉRIELS, VESTIGES ET PERSISTANCES



Datation des éléments construits dans l'unité paysagère

#### Témoins matériels

- ① **Sentiers et aménagements paysagers** Seules traces restantes des aménagements de l'Expo 67 de cette partie de la Cité du Havre.
- ② **Giboulée** Sculpture-fontaine créée par Jean Cartier, cette oeuvre a été commandée pour les besoins d'Expo 67.
- ③ **Avenue Pierre-Dupuy** Voie de circulation reliant l'autoroute Bonaventure au site de l'Expo 67. Elle rappelle la mémoire de Pierre Dupuy, commissaire général de cet événement d'envergure mondiale.

#### Vestiges

- Ⓐ **Anciens pavillons temporaires** L'ensemble de la Cité du Havre est aménagé lors de l'Expo 67 et plusieurs pavillons temporaires sont érigés à cet endroit.

#### Persistances

- La présence du fleuve.

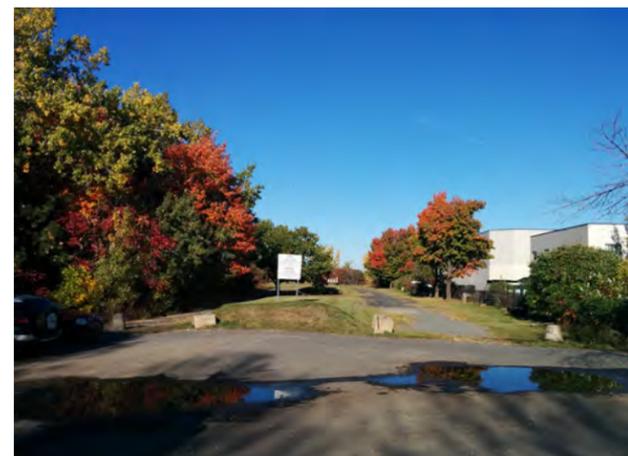
Les potentiels et contraintes listés ci-dessous offrent une synthèse des principales conditions physiques à considérer pour orienter la mise en valeur de l'unité. La liste des objectifs de mise en valeur formule par la suite les meilleures pistes d'aménagement dans le respect de l'évolution urbaine de 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.



4. Vestige d'un pavillon (fondation de béton)



5. Fontaine La Giboulée, Jean Cartier, 1966



6. Vestiges de l'allée Cartier

## UNITÉ 5.3 VESTIGES D'EXPO 67

### ORIENTATIONS DE DESIGN

#### Potentiels

- La proximité du fleuve Saint-Laurent;
- L'implantation de futurs bâtiments et l'organisation des volumes sont déjà énoncés dans le PIIA concernant la Cité du Havre;
- Les vues exceptionnelles et l'ambiance de l'unité agiront comme excellents facteurs de désirabilité pour tout complexe immobilier construit sur le site;
- La piste cyclable relie la Cité du Havre au centre-ville de manière assez directe;
- Les nombreux vestiges d'Expo 67, susceptibles de revêtir un intérêt patrimonial, peuvent inspirer un vocabulaire formel pour l'aménagement des espaces publics et semi-publics.

#### Contraintes

- L'absence d'une desserte de transport en commun rend nécessaire la construction de stationnements.

#### Objectifs de mise en valeur

- Respecter les principes directeurs énoncés dans le PIIA, tirant parti des vues et du patrimoine du site;
- Préserver le caractère du site en s'inspirant d'Expo 67 et d'Habitat 67 pour développer un vocabulaire formel;
- Aménager un espace public le long de la rive du Saint-Laurent et enrichir celui le long de la jetée MacKay;
- Mettre en valeur les aménagements datant d'Expo 67;
- Conserver et restaurer la fontaine « La Giboulée ».



The Mountain (Bjarke Ingels Group)



The Mountain (Bjarke Ingels Group)

#### THE MOUNTAIN, COPENHAGEN, DANEMARK

##### Bjarke Ingels Group, 2008

Le projet consiste en un programme particulier, majoritairement constitué de stationnements étagés sous une pyramide d'habitations. Tirant parti de la contrainte programmatique, les plans des niveaux sont réorganisés afin d'offrir des vues et des toits-terrasses aux résidents, tourner le dos au corridor ferroviaire et intégrer les stationnements sous le déploiement des unités cubiques.

La distribution des unités d'habitation n'est pas sans rappeler le programme de Moshe Safdie pour le projet d'Habitat 67. Un travail de conceptualisation et de programme en amont du projet résidentiel peut mener à des formes variées et une résultat innovant, à sa place en front fluvial aux côtés d'Habitat 67.



ACROS Fukuoka Prefectural International Hall (GCW Engeneering)



ACROS Fukuoka Prefectural International Hall (Panoramio et kbob.org)

#### ACROS FUKUOKA PREFECTURAL INTERNATIONAL HALL, FUKUOKA, JAPON

##### Emilio Ambasz and Associates, 1994

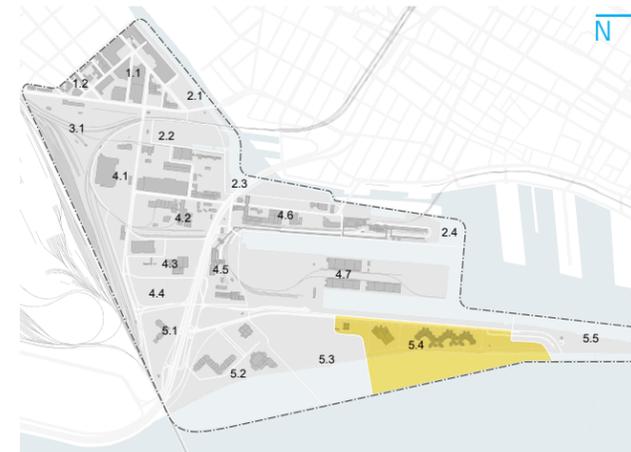
Situé au milieu de Fukuoka, l'édifice de la Préfecture prend la forme d'un bâtiment en gradins avec une toiture plantée expansive. Agissant comme espace vert et comme surface d'agriculture urbaine, le toit vert du bâtiment est ouvert au public, voulant redonner en espace vert aux résidents de Fukuoka l'emprise du bâtiment au sol. Ce précédent de bâtiment est intéressant par sa présence dans le paysage urbain. La couche de végétation sur sa façade nord est un véritable événement. Le programme permet une utilisation publique de ses espaces extérieurs généreux.

Dans le contexte de la jetée MacKay, les lots à construire dans les environs d'Habitat 67 doivent accueillir un bâti sensible à la présence de l'icône architecturale de renommée mondiale. L'innovation architecturale, la célébration des particularités de l'icône et un traitement volumétrique respectueux du contexte sont des critères à appliquer rigoureusement dans les phases de conception de tout nouveau projet immobilier.

## UNITÉ 5.4 COMPLEXES D'HABITATION 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 5.4 comprend les complexes d'habitation Habitat 67 et Tropiques Nord bordant l'avenue Pierre-Dupuy, les terrains gazonnés adjacents et la rive du fleuve Saint-Laurent. La rive est boisée, colonisée par une végétation d'apparence spontanée. Dans le fleuve face à Habitat 67 se trouve un remous, nommé vague éternelle, fréquenté par les adeptes de surf de rivière.

### Usages

Outre le passage de la piste cyclable et la présence de l'avenue Pierre-Dupuy, l'unité de paysage est à l'usage des résidents des complexes d'habitation. Les cours de tennis extérieurs, les stationnements souterrains et les autres aménagements sont privés. Entre le pont de la Concorde et Habitat 67 se trouve une section non-aménagée du parc de la Cité-du-Havre, présentement interdite d'accès mais traversée par les surfeurs pour atteindre la rive du Saint-Laurent.

### Caractéristiques d'implantation

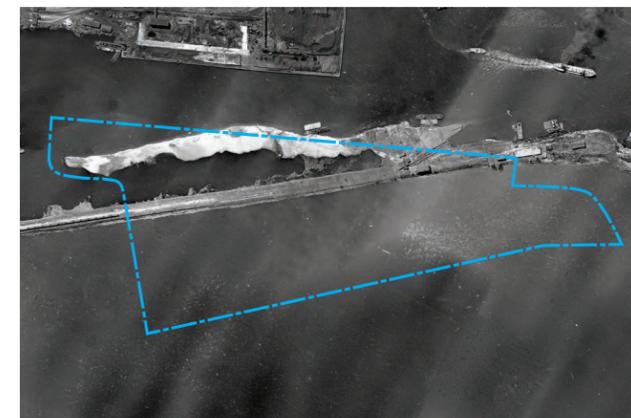
Les complexes d'habitation Habitat 67 et Tropiques Nord reprennent la trame du plan directeur d'Expo 67, c'est-à-dire un angle de 45 degrés avec la jetée MacKay. Le complexe plus récent, au sud de l'unité, reprend quant à lui l'implantation d'un ancien pavillon de l'exposition universelle. Une bande le long de la rive du fleuve Saint-Laurent non-aménagée est propriété de la Ville de Montréal.

### Ambiance et vues

L'expérience du résident et celle du passant dans l'unité de paysage sont très différentes. Le résident a accès à une expérience plus complète, ayant un accès aux jardins et aux vues privilégiées. Le passant profitera plutôt de la vue sur le complexe d'habitation Habitat 67 d'un côté et des panoramas dégagés de l'autre sur le port, le Vieux-Montréal, les édifices du centre-ville et le profil du mont Royal. La rive du fleuve est inaccessible visuellement et physiquement pour les non-résidents à l'intérieur de l'unité de paysage.

### Éléments caractéristiques du paysage urbain

- Présence de l'icône architecturale montréalaise Habitat 67;
- Linéarité du corridor routier et surdimensionnement de l'avenue Pierre-Dupuy;
- Implantation récente des bâtiments en lien avec le plan directeur d'Expo 67;
- Présence de la vague éternelle.



(Archives de la Ville de Montréal)



1. Avenue Pierre-Dupuy, vue vers le nord, et Habitat 67



2. Complexe d'habitation Tropiques Nord, avenue Pierre-Dupuy

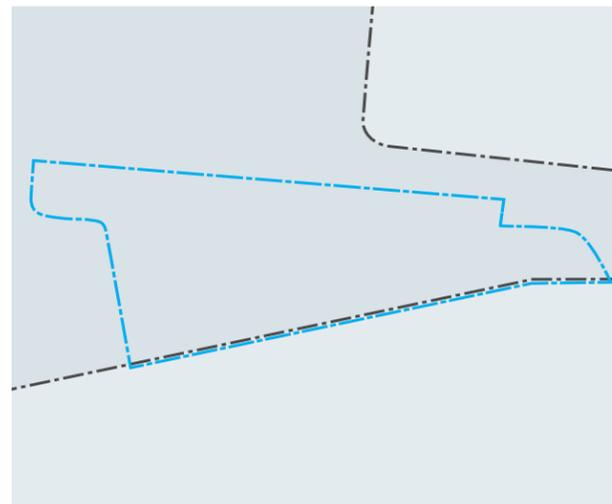


3. Panneau d'interdiction d'accès, parc de la Cité-du-Havre.

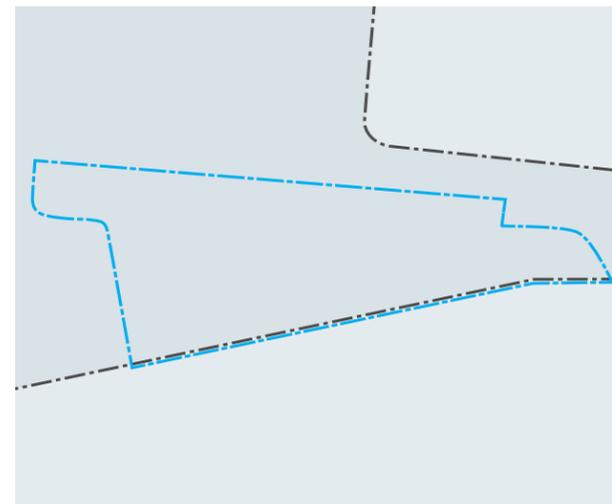
## UNITÉ 5.4 COMPLEXES D'HABITATION

### ÉVOLUTION URBAINE

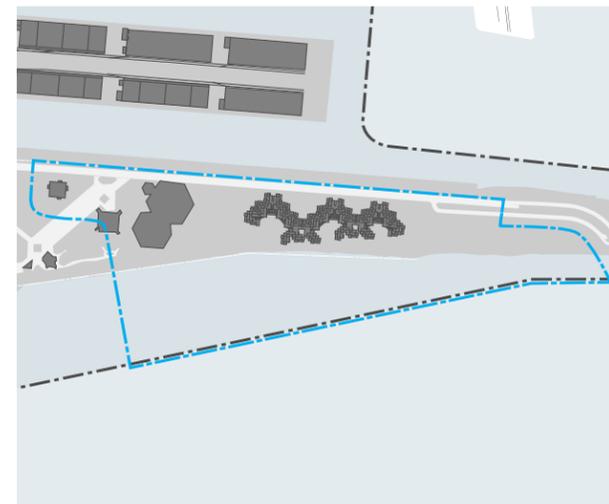
La séquence des cartes ci-contre, tirée de l'exercice de cartographie diachronique réalisé pour l'ensemble du secteur Bridge-Wellington, permet de zoomer en neuf temps sur l'évolution urbaine propre à l'unité. Les couches du parcellaire, du viaire et du bâti, ainsi que l'évolution de la rive sont amalgamées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



Période 1 : --- à 1825



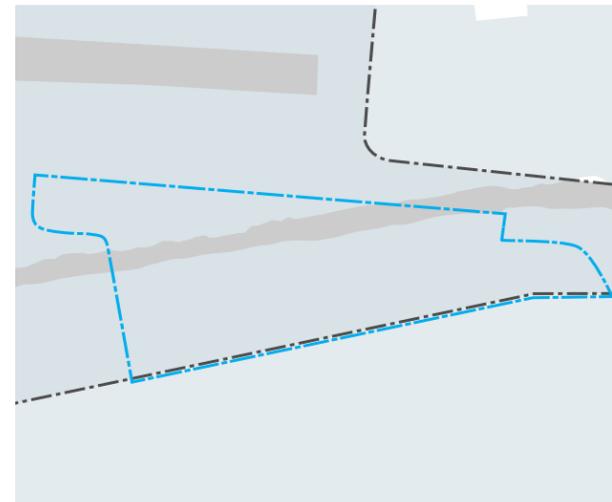
Période 4 : 1879 à 1896



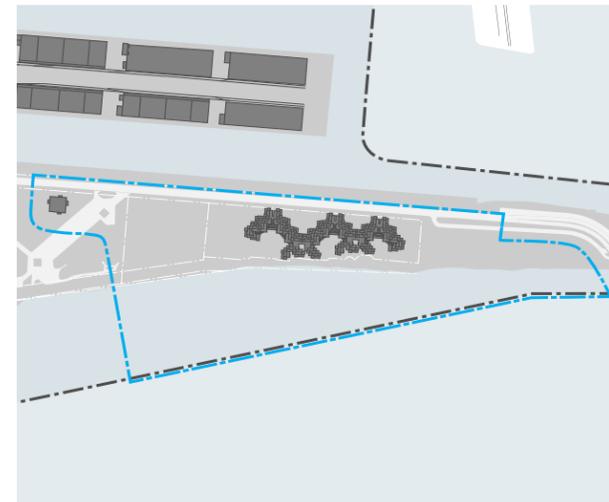
Période 7 : 1959 à 1970



Période 2 : 1825 à 1848



Période 5 : 1896 à 1920



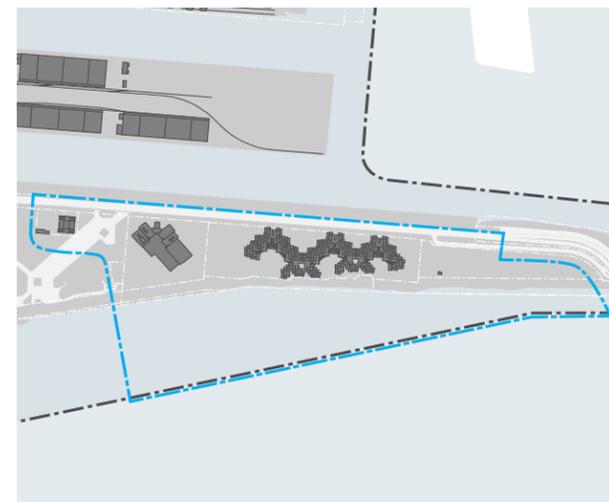
Période 8 : 1970 à 1992



Période 3 : 1848 à 1879



Période 6 : 1920 à 1959



Période 9 : 1992 à ---

Légende:

- Cadastre
- Chemin de fer
- Voie
- Bâtiment

## UNITÉ 5.4 COMPLEXES D'HABITATION

### TÉMOINS MATÉRIELS, VESTIGES ET PERSISTANCES

#### Témoins matériel

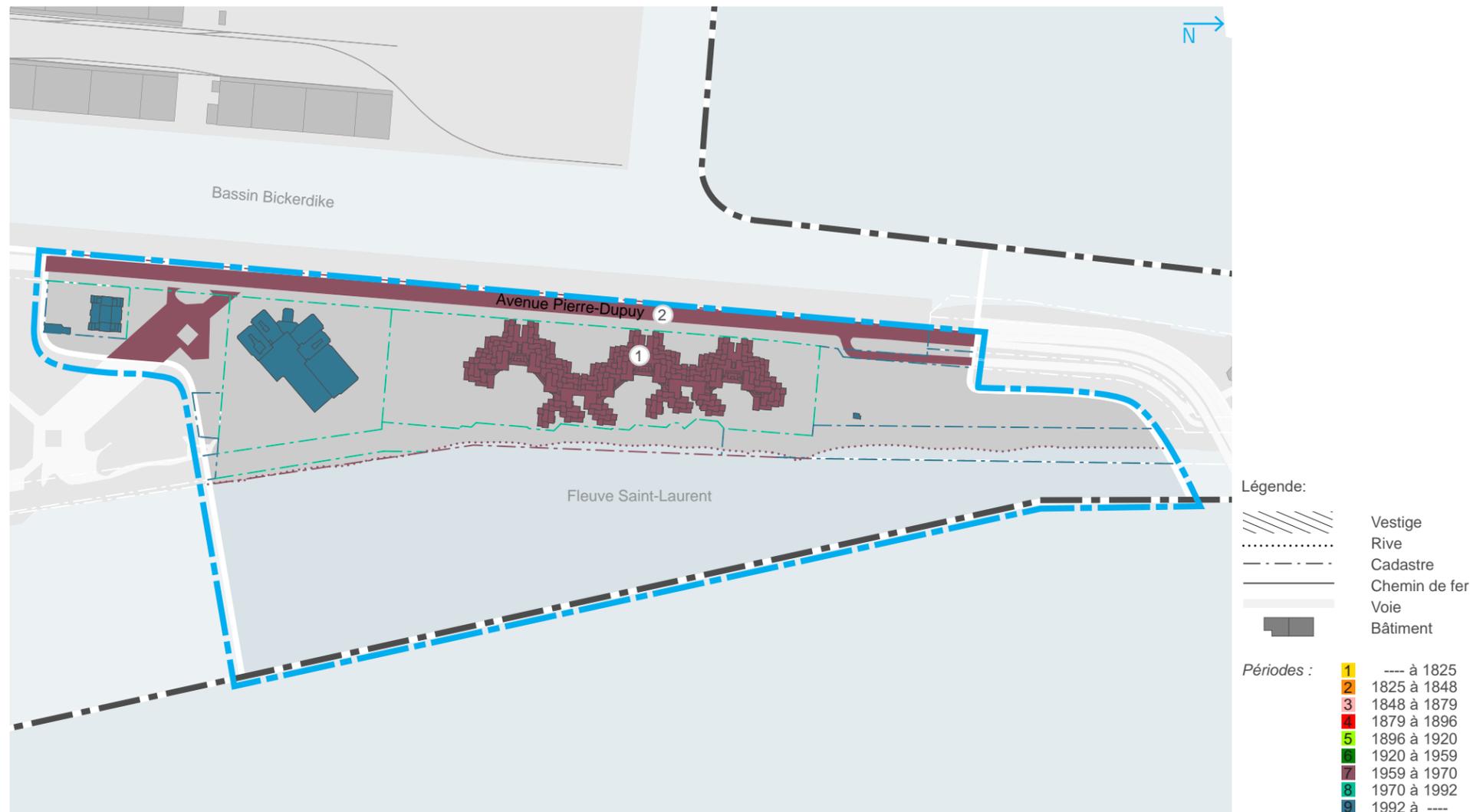
- ① **Habitat 67** Complexe immobilier iconique et innovateur, il a une réputation mondiale.
- ② **Avenue Pierre-Dupuy** Voie de circulation reliant l'autoroute Bonaventure au site de l'Expo 67. Elle rappelle la mémoire de Pierre Dupuy, commissaire général de cet événement d'envergure mondiale.

#### Vestiges

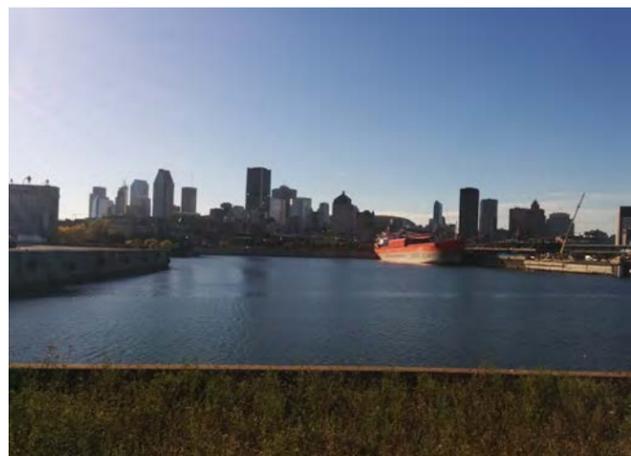
- Aucun

#### Persistances

- La présence du fleuve.



Datation des éléments construits dans l'unité paysagère



4. Vue depuis l'avenue Pierre-Dupuy



5. Habitat 67 (Robert Stephen Lefebvre)

## UNITÉ 5.4 COMPLEXES D'HABITATION

### 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

- L'expérience le long de l'avenue Pierre-Dupuy est enrichie par les vues offertes;
- La largeur de l'avenue Pierre-Dupuy semble excessive, la réduction de la voie peut permettre d'enrichir l'espace public le long de la jetée;
- La bande appartenant à la Ville de Montréal longeant la rive du fleuve Saint-Laurent peut être utilisée afin d'offrir un accès physique et visuel au fleuve dans des aménagements de qualité.

#### Contraintes

- Le besoin de privauté des complexes immobiliers peut interférer avec toute intervention sur le domaine public;
- Les aménagements accessibles au public sont monotones.

#### Objectifs de mise en valeur

- Gérer l'interface de l'espace public pour respecter les besoins de privauté des résidents;
- Aménager des espaces publics linéaires de qualité le long de l'avenue Pierre-Dupuy et le long de la rive du Saint-Laurent;
- Mettre en valeur et aménager la section du parc de la Cité-du-Havre entre Habitat 67 et le pont de la Concorde;
- Préserver Habitat 67, ses abords et ses aménagements.



Promenade Samuel-de-Champlain (Commission de la Capitale nationale)



Promenade Samuel-de-Champlain (Daoust-Lestage)



Promenade Samuel-de-Champlain (Ville de Québec)



Qinhuangdao Red Ribbon Park (Turenscape)



Qinhuangdao Red Ribbon Park (Turenscape)



Qinhuangdao Red Ribbon Park (Turenscape)

### PROMENADE SAMUEL-DE-CHAMPLAIN, QUÉBEC, CANADA

#### Daoust Lestage, 2008

Le parc linéaire aménagé le long du fleuve Saint-Laurent propose des mises-en-scène sporadiques perpendiculaires à la rive, permettant des arrêts contemplatifs sur les ponts de Québec, le port, le fleuve et ses deux rives. Chacune de ces stations proposent des thématiques en lien avec le fleuve. Les aménagements, incluant une piste cyclable, un sentier piéton et du mobilier urbain sur mesure, occupent l'espace entre le boulevard du même nom et la rive du Saint-Laurent. La cohabitation entre l'infrastructure routière, le bord de rive et le parc linéaire est exemplaire.

Un remaniement du domaine public le long de l'avenue Pierre-Dupuy permettrait d'améliorer l'expérience de la rive de la jetée MacKay. La linéarité (et la monotonie) du corridor de l'avenue peut être rompue par des interventions suscitant l'arrêt, mettant en valeur les vues sur le Vieux-Montréal, le Vieux-Port, le Port de Montréal, le centre-ville, Habitat 67 et le mont Royal. Le réaménagement de l'axe Pierre-Dupuy permettrait l'introduction d'une diversité d'expériences, d'une qualité matérielle et formelle ainsi qu'un dialogue avec le contexte riche.

### RED RIBBON PARK, QINHUANGDAO, CHINE

#### Turenscape, 2007

Le parc linéaire de Qinhuangdao propose par une intervention minimale de relever les qualités intrinsèques au site. La curvilinéarité de l'aménagement propose un dévoilement progressif des berges et des écosystèmes de la rivière Tangh tout en accommodant les nouveaux usages récréatifs des usagers. L'élément de mobilier urbain identitaire parcourt l'ensemble du parc et intègre les fonctions de promenade, banc, luminaire et interprétation environnementale.

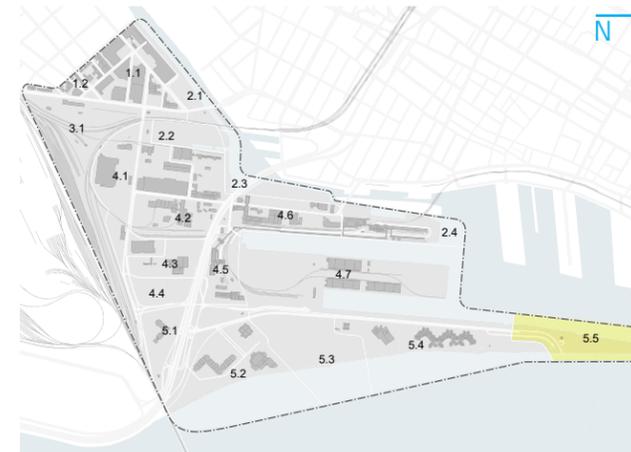
Un parc linéaire en bordure de la jetée MacKay, sur la rive du fleuve Saint-Laurent, peut revêtir différentes formes dans son corridor. Aux abords d'Habitat 67, l'espace public peut récupérer un langage formel hérité d'Expo 67 ou proposer une analogie à cette période marquante de l'histoire montréalaise pour en célébrer la mémoire. Fédérateur entre toutes les unités paysagères traversées, le lien culminerait à la limite de la zone d'étude, sous le pont Victoria, et poursuivrait son chemin avec les phases subséquentes de requalification de l'autoroute Bonaventure en rive du Saint-Laurent.

## UNITÉ 5.5 PARC DE LA CITÉ-DU-HAVRE

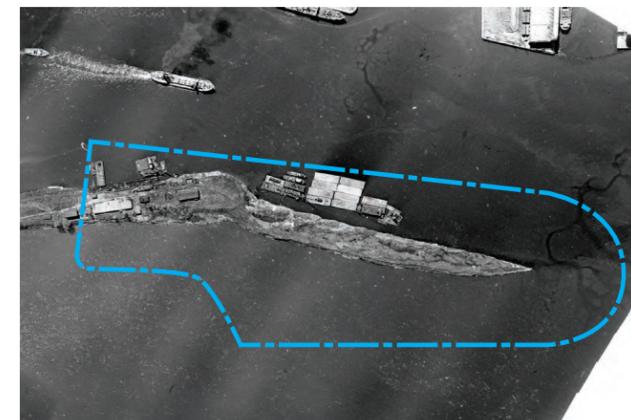
### DESCRIPTION ET ANALYSE



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 englobe la pointe de la jetée MacKay, hébergeant le parc de la Cité-du-Havre et l'amorce du pont de la Concorde. Une voie permet de rejoindre le parc depuis l'avenue Pierre-Dupuy, au pied, le long et sous le pont. Le parc possède une végétation mature, quelques pavillons, un sentier en boucle et une rive partiellement aménagée du côté du Port de Montréal. Le pont, en s'élevant dans l'axe de l'avenue Pierre-Dupuy avant de tourner et de franchir le fleuve, libère des espaces sous sa structure actuellement utilisés en stationnement. Son tablier large permet la cohabitation de deux trottoirs, de la piste cyclable et des quatre voies véhiculaires.

#### Usages

Le Parc de la Cité-du-Havre possède des aménagements pour la promenade, la contemplation des vues, le cyclisme, la course à pied et la pêche.

#### Caractéristiques d'implantation

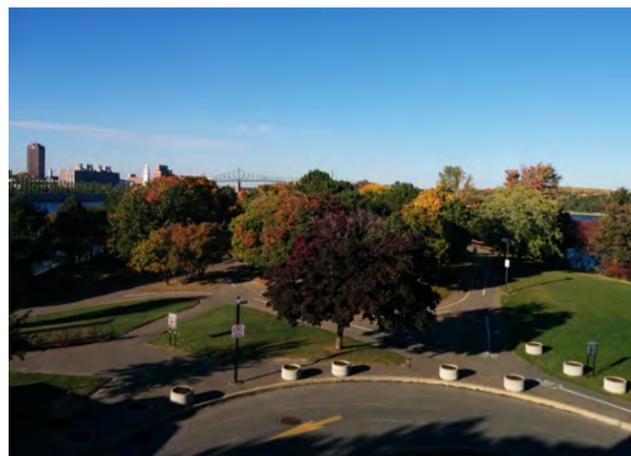
Le parc de la Cité-du-Havre fait partie des espaces verts planifiés dans le cadre d'Expo 67. Sa forme actuelle résulte probablement d'aménagements réalisés au courant des années 1980. Les sections de rive aménagées et les pavillons suivent une trame hexagonale. Les sentiers ont un parcours sinueux en boucle similaire au tracé plus organique de certaines allées de l'unité de paysage 5.3. La pente douce de l'amorce du pont de la Concorde pourrait être attribuée à l'expo-express, maintenant disparu, dont les rails de la voie posaient des restrictions de pente.

#### Ambiance et vues

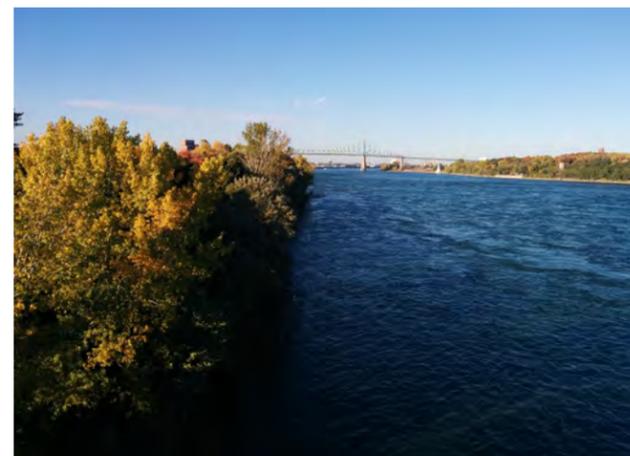
L'amorce du pont de la Concorde propose des vues plongeantes vers le parc de la Cité-du-Havre et des vues panoramiques sur les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame ainsi que sur la ville. Différentes icônes montréalaises sont visibles depuis ce point. Le parc de la Cité-du-Havre possède deux ambiances distinctes, la première ouverte sur la ville, offrant des vues sur le port et la ville. La deuxième est plus pittoresque, proposant des chambres vertes à l'intérieur du parc. La rive vers le fleuve est peu accessible, occupée par un dénivelé abrupt et une végétation dense. Le bout de la jetée MacKay propose une vue panoramique sur la rencontre entre le port et le fleuve, le Vieux-Port, le Vieux-Montréal, le parc Jean-Drapeau, le pont Jacques-Cartier et la ville et différents bâtiments iconiques. Les espaces sous le pont de la Concorde, adjacents à la voie d'accès au parc, nuisent au sentiment de sécurité par leur potentiel de cachette.

#### Éléments caractéristiques du paysage urbain

- Rencontre entre le fleuve et le port;
- Support à des activités de loisir (promenade, pêche);
- Amorce douce du pont de la Concorde;
- Trames hexagonale et courbe du parc de la Cité-du-Havre;
- Vues uniques et exceptionnelles.



1. Vue vers le parc de la Cité-du-Havre depuis le pont de la Concorde



2. Vue vers la rive du parc de la Cité-du-Havre depuis le pont de la Concorde

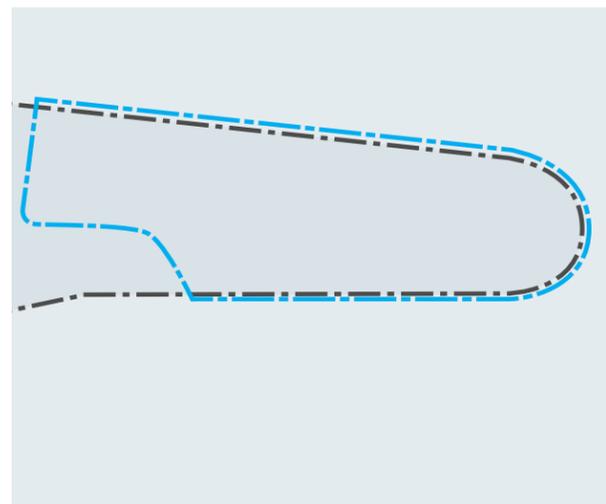


3. Piste cyclable dans le parc de la Cité-du-Havre, vue vers le sud

## UNITÉ 5.5 PARC DE LA CITÉ-DU-HAVRE

### ÉVOLUTION URBAINE

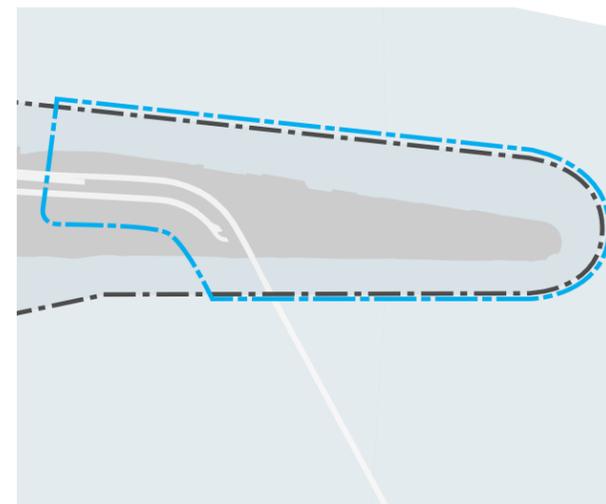
La séquence des cartes ci-contre, tirée de l'exercice de cartographie diachronique réalisé pour l'ensemble du secteur Bridge-Wellington, permet de zoomer en neuf temps sur l'évolution urbaine propre à l'unité. Les couches du parcellaire, du viaire et du bâti, ainsi que l'évolution de la rive sont amalgamées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



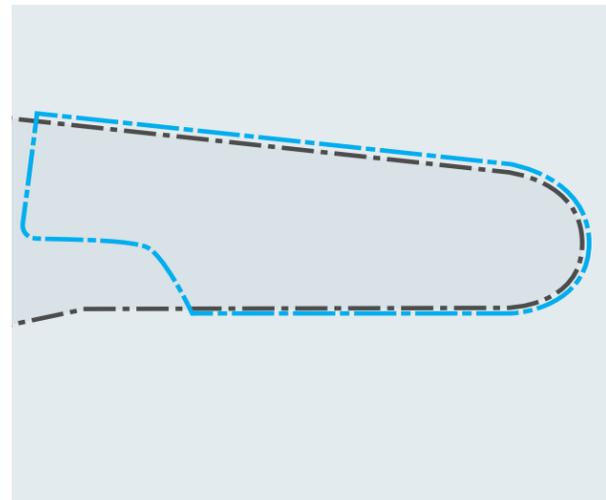
Période 1 : --- à 1825



Période 4 : 1879 à 1896



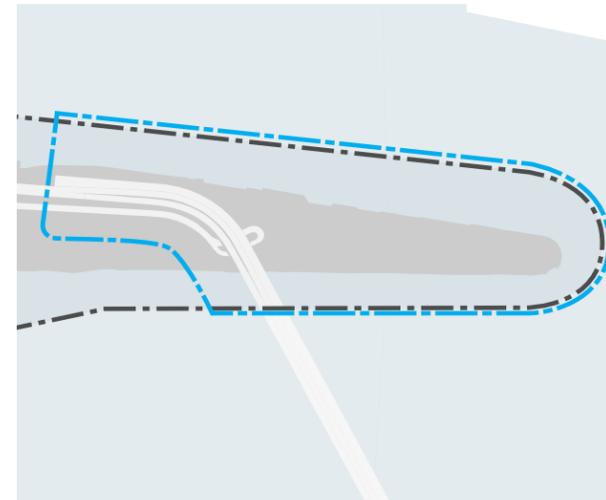
Période 7 : 1959 à 1970



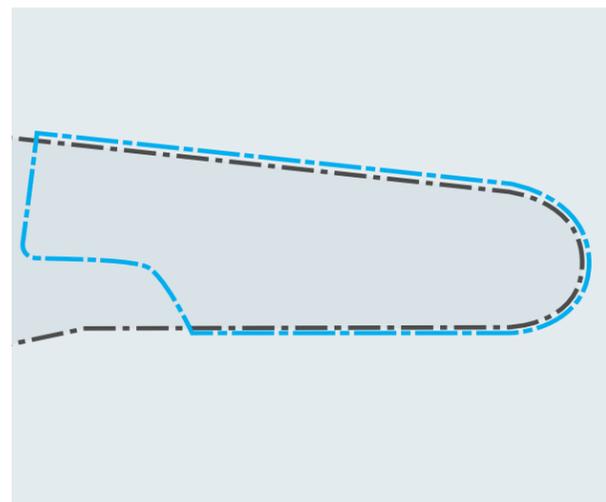
Période 2 : 1825 à 1848



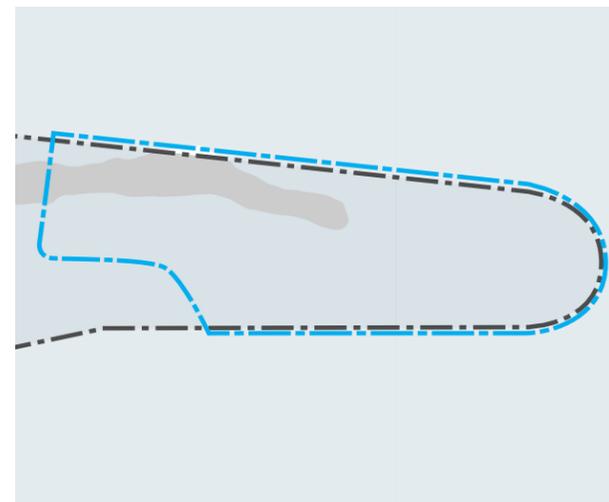
Période 5 : 1896 à 1920



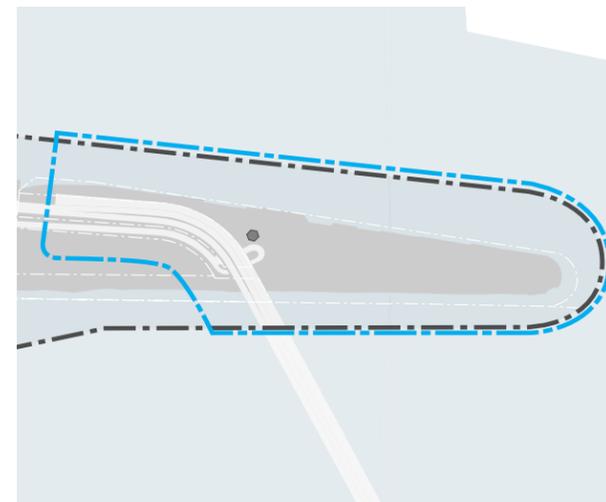
Période 8 : 1970 à 1992



Période 3 : 1848 à 1879



Période 6 : 1920 à 1959



Période 9 : 1992 à ---

Légende:

- Cadastre
- Chemin de fer
- Voie
- Bâtiment

## UNITÉ 5.5 PARC DE LA CITÉ-DU-HAVRE

### TÉMOINS MATÉRIELS, VESTIGES ET PERSISTANCES

#### Témoins matériels

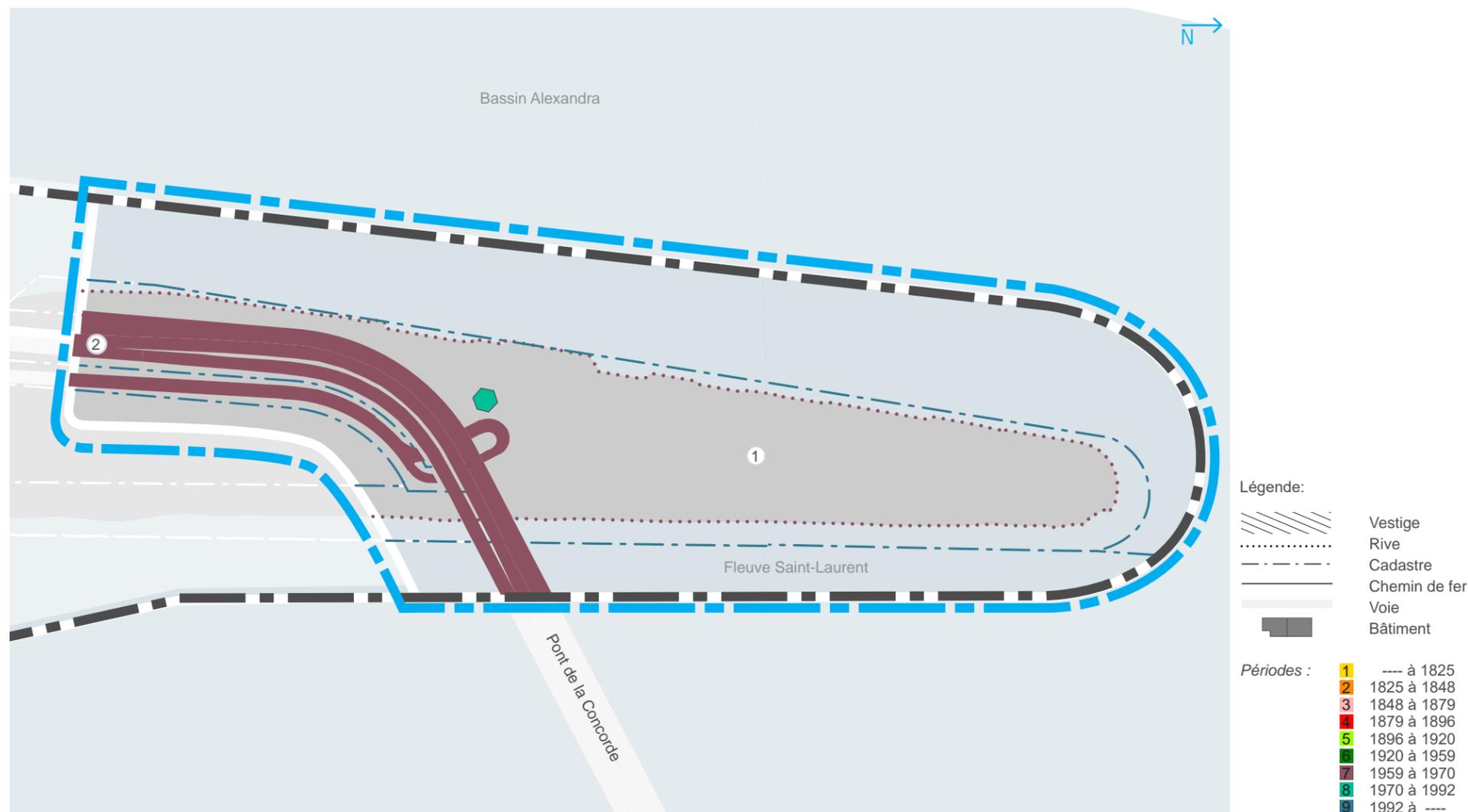
- ① **Parc de la Cité-du-Havre** Cet espace public situé à la pointe de l'ancienne jetée McKay est réaménagé en 1985.
- ② **Avenue Pierre-Dupuy** Voie de circulation reliant l'autoroute Bonaventure au site de l'Expo 67. Elle rappelle la mémoire de Pierre Dupuy, commissaire général de cet événement d'envergure mondiale.

#### Vestiges

- Aucun

#### Persistances

- Le caractère public de cet espace;
- La présence du fleuve;
- La vue sur le centre-ville de Montréal.



Datation des éléments construits dans l'unité paysagère



4. Belvédère au bout du parc



5. Pêcheurs urbains au bout de la jetée



6. Aménagements du parc, boucle cyclable

## UNITÉ 5.5 PARC DE LA CITÉ-DU-HAVRE

### 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 parc de la Cité-du-Havre présente des vues remarquables sur les environs, dont plusieurs icônes régionales;
- Les espaces sous le pont de la Concorde peuvent accueillir d'autres usages davantage susceptibles à participer au sentiment de sécurité;
- Le parc de la Cité-du-Havre est un espace vert à proximité du centre-ville à exploiter.

#### Contraintes

- L'entretien déficient du parc nuit également à son image;
- Le peu d'animation du parc nuit à son rayonnement et à sa fréquentation;
- Le parc est isolé et sa desserte en transport en commun est déficiente.

#### Objectifs de mise en valeur

- Animer et ajouter des activités au parc de la Cité-du-Havre pour en augmenter l'achalandage;
- Améliorer le sentiment de sécurité, la convivialité et la lecture de l'entrée du parc;
- Utiliser à meilleur escient l'espace sous la structure de l'amorce du pont de la Concorde;
- Mettre en place une desserte de transport en commun.



BP Park (Nathan Lee Hemming)



BP Park (scenariojournal.com et weekendnotes.com)

#### BP PARK, SYDNEY, AUSTRALIE

*McGregor + Partners, 2005*

Le parc BP est l'emblème de la réappropriation de la rive du havre de Sydney par le public, tout en reconnaissant l'importance de son patrimoine. Jadis hébergeant des réservoirs d'huile, le nouveau parc urbain introduit un accès public au site riverain sans en nier le passé industriel. Les vues spectaculaires sur le centre-ville de Sydney s'ouvrent sur deux niveaux, utilisant les murs de roc et des passerelles pour scénariser l'expérience.

L'expérimentation du cap du parc BP a de similaire avec la jetée MacKay la notion d'avancée dans un plan d'eau permettant d'obtenir des vues recherchées, sur deux niveaux. Le parc de la Cité-du-Havre pourrait améliorer l'expérience des vues offertes en revisitant les infrastructures qui en sont support. Le rapport au fleuve offert par les aménagements actuels pourrait également être amélioré en privilégiant un accès à l'eau.



Underpass Park (PFS Studio)



Underpass Park (PFS Studio)

Plan image, Underpass Park (PFS Studio)

#### UNDERPASS PARK, TORONTO, CANADA

*PFS Studio, 2013*

L'Underpass Park est un réaménagement des espaces sous le Gardiner Expressway, autoroute surélevée traversant le centre-ville de Toronto. L'espace a été investi d'infrastructures sportives (skatepark, terrains de basketball, jeux pour enfants, place publique). Un traitement des surfaces des chambres sous la structure apporte de la convivialité à l'espace. L'aménagement a permis de convertir un espace sombre et négligé en une infrastructure publique recherchée.

L'état actuel des espaces sous l'approche du pont de la Concorde laisse miroiter beaucoup de possibilités d'aménagement lorsque comparé au Underpass Park. Un éclairage approprié, un traitement des surfaces et l'insertion d'usages sollicitant un achalandage pourrait améliorer le sentiment de sécurité perçue et l'offre de services au parc de la Cité-du-Havre.