



## AUX ABORDS DE LA MAIN

Une pérennisation communautaire de l'entrepôt Van Horne à Montréal

---

Essai (projet) soumis en vue de l'obtention du grade M. Arch

Par  
Stéphanie LAMENTA

Superviseure  
Tania MARTIN : \_\_\_\_\_

École d'architecture  
Université Laval  
2016

## RÉSUMÉ

Dans le cadre de cet essai (projet), le St. Lawrence Warehousing ou Entrepôt Van Horne devient le lieu du renouveau communautaire d'un ancien entrepôt ferroviaire situé au 1 avenue Van Horne à Montréal.

Un désir de pérenniser ce bâtiment repère cherche à lui injecter une nouvelle vie afin qu'ultimement, il grandisse avec son quartier et ses citoyens. Cette volonté se manifeste par la rencontre d'une requalification, pour faire revivre ce témoin industriel sous exploité, et d'une appropriation communautaire, pour créer un lieu de rassemblement identitaire utile à tous les habitants du Mile End. Pour ce faire, le projet propose des fonctions sociales, commerciales, résidentielles et de travail dans un contexte urbain complexe et changeant. Cependant, une constante perdure depuis les tous débuts : le boulevard Saint-Laurent, ou la *Main*. En effet, son importance dans la trame viaire montréalaise et l'arrivée du chemin de fer du *Canadian Pacific* mènent à la construction du site à l'étude en 1924.

Ainsi, c'est vers cette artère majeure, pierre angulaire du projet, que l'entrepôt s'ouvre afin de perméabiliser les limites du site et réintégrer la population du Mile End dans cet ancien secteur industriel devenu catalyseur d'une nouvelle vitalité communautaire. Le projet se base donc sur le principe de revitaliser sans dénaturer afin de repenser l'esprit du lieu faisant transparaître une contemporanéité à la hauteur de sa localisation névralgique.

## ENCADREMENT

### **Superviseure de l'essai (projet)**

Tania MARTIN

Professeure titulaire (Ph. D, M. RAIC), École d'architecture de l'Université Laval

### **Membres du Jury**

Tania MARTIN

Professeure titulaire (Ph. D, M. RAIC), École d'architecture de l'Université Laval

Geneviève VACHON

Professeure titulaire (Ph. D, Architecte (MOAQ), M. Arch), École d'architecture de l'Université Laval

Guillaume FAFARD

Architecte (MOAQ), QUINZHEE Architecture

Olivier JACQUES

Candidat Ph. D, Architecture, Consultant Microclimat Architecture et Construction, Co-fondateur BLEND Architecture Limited

Véronique DE BELLEFEUILLE

Architecte, Provencher Roy + Associés architectes

## AVANT-PROPOS

Cet essai (projet) marque le dernier chapitre de mon passage à l'École d'architecture de l'Université Laval. Il reflète cinq belles années de défis et d'apprentissages qui me suivront et enrichiront mon parcours dans le milieu professionnel.

Avant de clore cette étape importante, il me faut remercier plusieurs personnes :

Merci à Tania Martin, une superviseure inspirante qui a su guider cet essai (projet) vers son plein potentiel. Par le fait même, je remercie mes collègues qui ont fait de nos échanges des moments riches en idées, mais surtout en rires !

Je tiens à remercier tout spécialement monsieur Mitchell Ettinger et toute la famille chez *Groupe Immobilier Perspective Real Estate Group* sans qui je n'aurais pu développer ce projet sur l'entrepôt Van Horne à Montréal. Votre confiance et votre participation m'ont été d'une aide inestimable.

Finalement, je ne pourrais conclure sans prendre le temps de remercier mes amis et ma famille, et aussi les familles élargies – académiques et sportives – qui ont fait preuve d'une patience remarquable à travers cette aventure universitaire. Votre support et vos encouragements n'ont jamais été en manque et je n'aurais pas pu demander mieux pour partager tous les moments de ma carrière d'étudiante.

## TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ.....	II
ENCADREMENT.....	III
AVANT-PROPOS.....	IV
TABLE DES MATIÈRES.....	V
LISTE DES FIGURES.....	VIII
INTRODUCTION.....	1
CADRE THÉORIQUE : LES VESTIGES DE L'INDUSTRIE ET LEUR RENOUVEAU.....	3
Chapitre 1 _ Pérenniser pour grandir	
1.1 Requalification.....	4
1.1.1 Esprit du lieu.....	4
1.1.2 Revitaliser sans dénaturer.....	5
1.1.3 Mutation positive et régénération.....	6
1.2 Appropriation communautaire.....	7
1.2.1 « Démuséifier » .....	7
1.2.2 Geste rassembleur et empreinte personnelle.....	8
1.2.3 Dynamisme.....	9
Chapitre 2 _ Défis d'une intervention sur le patrimoine industriel - Échelles de réflexion	
2.1 Protection de l'héritage.....	11
2.2 Développement urbain.....	12
2.3 Production architecturale.....	14

## **CADRE CONTEXTUEL : LES ABORDS DE LA MAIN ET L'ENTREPÔT VAN HORNE... 15**

### Chapitre 3 \_ Le projet et son site - Études et analyses critiques

3.1 Historique – Montréal : du chemin de fer à la voiture.....	15
3.2 Urbaine – Le Mile End à l'intérieur du Plateau-Mont-Royal.....	17
3.3 Bâtiment – L'entrepôt et son contexte.....	21

### Chapitre 4 \_ Mission et enjeux

4.1 Mission et intentions.....	25
4.1.1 Approches par rapport à Steven W. Semes.....	26
4.1.2 Degrés d'intervention de Donald W. Insall.....	27
4.2 Enjeux.....	29
4.2.1 Patrimoine.....	29
4.2.2 Identité.....	29
4.2.3 Social.....	29
4.2.4 Urbain.....	29

## **THÈSE ET PROJET D'ARCHITECTURE : MISE EN ŒUVRE DES APPRENTISSAGES... 30**

### Chapitre 5 \_ Pérennisation communautaire de l'entrepôt Van Horne à Montréal

5.1 Stratégies d'implantation.....	30
5.1.1 À l'échelle du secteur.....	30
5.1.2 À l'échelle du bâtiment.....	33
5.2 Programme architectural.....	34
5.3 Réflexions matérielles.....	42

## **RETOUR SUR LA CRITIQUE..... 46**

## **CONCLUSION..... 47**

## **BIBLIOGRAPHIE..... 48**

<b>ANNEXES.....</b>	<b>52</b>
Annexe 1 – Projet tel que présenté lors de la critique finale.....	52
Annexe 2 – Présentation exhaustive et analyse critique du site.....	53
Annexe 3 – Précisions sur la mission et la Politique du patrimoine (Ville de Montréal).....	63
Annexe 4 – Présentation de précédents au regard des enjeux principaux.....	64
Annexe 5 – Recherche de détails constructifs – Escalier architectural.....	77
Annexe 6 – Recherche de détails constructifs – Ajout de balcons.....	79
Annexe 7 – Recherche de détails constructifs – Modules 3D en verre.....	81
Annexe 8 – Recherche de détails constructifs – Brise-soleil en terracotta.....	83

## LISTE DES FIGURES

Figure 1 _ Évolution du boulevard Saint-Laurent.....	Couverture
Figure 2 _ Image conceptuelle.....	1
Figure 3 _ Vues du site en 2015-16 : enclavement – limites routières et ferroviaires .....	2
Figure 4 _ Carte des concepts.....	3
Figure 5 _ Héritage : devoir de protection.....	11
Figure 6 _ Urbain : développement de la ville.....	12
Figure 7 _ Contraintes urbaines existantes .....	13
Figure 8 _ Architecture : intervention contemporaine.....	14
Figure 9 _ Évolution du St. Lawrence Warehousing.....	15
Figure 10 _ Analyse de site à l'échelle urbaine.....	17
Figure 11 _ Études de site.....	18
Figure 12 _ Revitalisation par zones.....	20
Figure 13 _ Façades existantes.....	21
Figure 14 _ Analyse de structure existante.....	22
Figure 15 _ Espaces intérieurs existants.....	24
Figure 16 _ Implantation.....	31
Figure 17 _ Nouvelle entrée principale de l'entrepôt Van Horne.....	33
Figure 18 _ Esplanade Van Horne.....	34
Figure 19 _ Coupe longitudinale et zonage programmatique.....	34
Figure 20 _ Plan du Sous-sol.....	35
Figure 21 _ Entrées et Parcours.....	35
Figure 22 _ Plan du Rez-de-chaussée.....	36
Figure 23 _ Coupe perspective A – Vestibules et entrée des résidents et travailleurs.....	37
Figure 24 _ Plan du 1 <sup>er</sup> Étage.....	37
Figure 25 _ Pépinière d'entreprises.....	38

Figure 26 _ Plan du 2 <sup>e</sup> Étage.....	38
Figure 27 _ Plan du 3 <sup>e</sup> Étage.....	39
Figure 28 _ Plan du 4 <sup>e</sup> Étage.....	39
Figure 29 _ Plan du 5 <sup>e</sup> Étage.....	40
Figure 30 _ Plan du 6 <sup>e</sup> Étage.....	40
Figure 31 _ Coupe transversale B.....	41
Figure 32 _ Plan du 7 <sup>e</sup> Étage (Toit) .....	41
Figure 33 _ Élévation Nord.....	42
Figure 34 _ Trutec Building, Séoul, Corée du Sud, Barkow Leibinger Architects, 2006.....	43
Figure 35 _ Élévation Sud.....	43
Figure 36 _ Étude d'ensoleillement des studios (Été   Hiver) .....	44

\*Dans le cas où la source n'est pas indiquée avec la figure, elle est une composition de l'auteur.

## INTRODUCTION

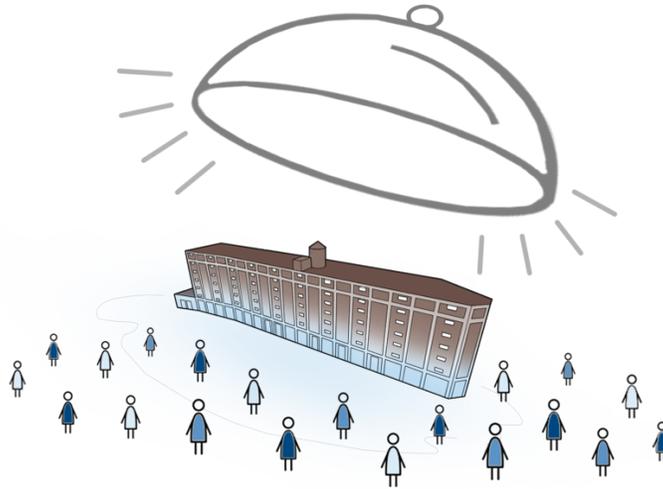


Figure 2 \_ Image conceptuelle

Cet essai (projet) s'intéresse à la requalification d'un entrepôt ferroviaire dans le but de revitaliser le secteur nord du Mile End et de favoriser une appropriation communautaire du lieu et du bâtiment. Plus qu'une simple réutilisation, le dynamisme et la vitalité générés encouragent un dialogue collectif plus cohérent et permettent au lieu de se transformer pour mieux servir sa communauté, d'où l'idée de se pérenniser pour grandir (Stratton, 2000).

L'entrepôt Van Horne (1924), un volume insolite en brique rouge, est un témoin d'un temps maintenant passé, soit celui de la dominance de l'industrie ferroviaire. Aujourd'hui, il s'inscrit dans un geste rassembleur plus large où bâti, histoire et occupants sont au centre d'une mutation positive évoluant avec respect et innovation (ICOMOS, 1986). Ainsi, la question de recherche suivante a guidé la documentation et l'élaboration du projet architectural et urbain : comment pérenniser un patrimoine industriel afin de contribuer à un épanouissement communautaire dans des contextes socioculturels et économiques changeants ?

De ce fait, les enjeux de patrimoine, d'identité, d'aspect social et d'échelle urbaine sont au cœur des réflexions. En effet, plutôt que de muséifier le témoin historique, il faut lui permettre de rejouer un rôle dans la société présente et celle à venir. Comme l'illustre l'image conceptuelle (Figure 2), c'est en absorbant les couleurs de sa communauté et en se teintant de leurs besoins que le bâtiment peut revivre et s'affirmer comme un repère dans son milieu (Drouin, 2005).

D'ailleurs, afin de guider ce renouveau de l'entrepôt Van Horne, les approches de Steven W. Semes, notamment celle de la référence abstraite (Semes, 2009 : 209), et les degrés d'intervention de Donald W. Insall, comme ceux de la réhabilitation (Insall, 2008 : 159) et de la réintégration de bâtiments existants (Insall, 2008 : 173), cadrent le niveau de modifications du bâtiment et de ses environs. Ainsi, les cohérences urbaines, matérielles et programmatiques (commerce, résidence et travail) du projet découlent d'une recherche théorique réfléchie intégrant une connaissance de première main du milieu et de ses besoins.

Ultimement, la qualité du projet se trouve dans son habileté à faire revivre un patrimoine industriel oublié afin qu'une vie collective puisse de nouveau l'habiter.



Figure 3 \_ Vues du site en 2015-16 : enclavement – limites routières et ferroviaires

Image 1 \_ <https://www.google.ca/maps> | Image 2 \_ <http://paysanurbain.com/2010/04/18/ligne-de-vie-montreal-mile-end/> | Image 3 \_ <https://www.flickr.com/groups/montrealfromsky/>

## CADRE THÉORIQUE : LES VESTIGES DE L'INDUSTRIE ET LEUR RENOUVEAU

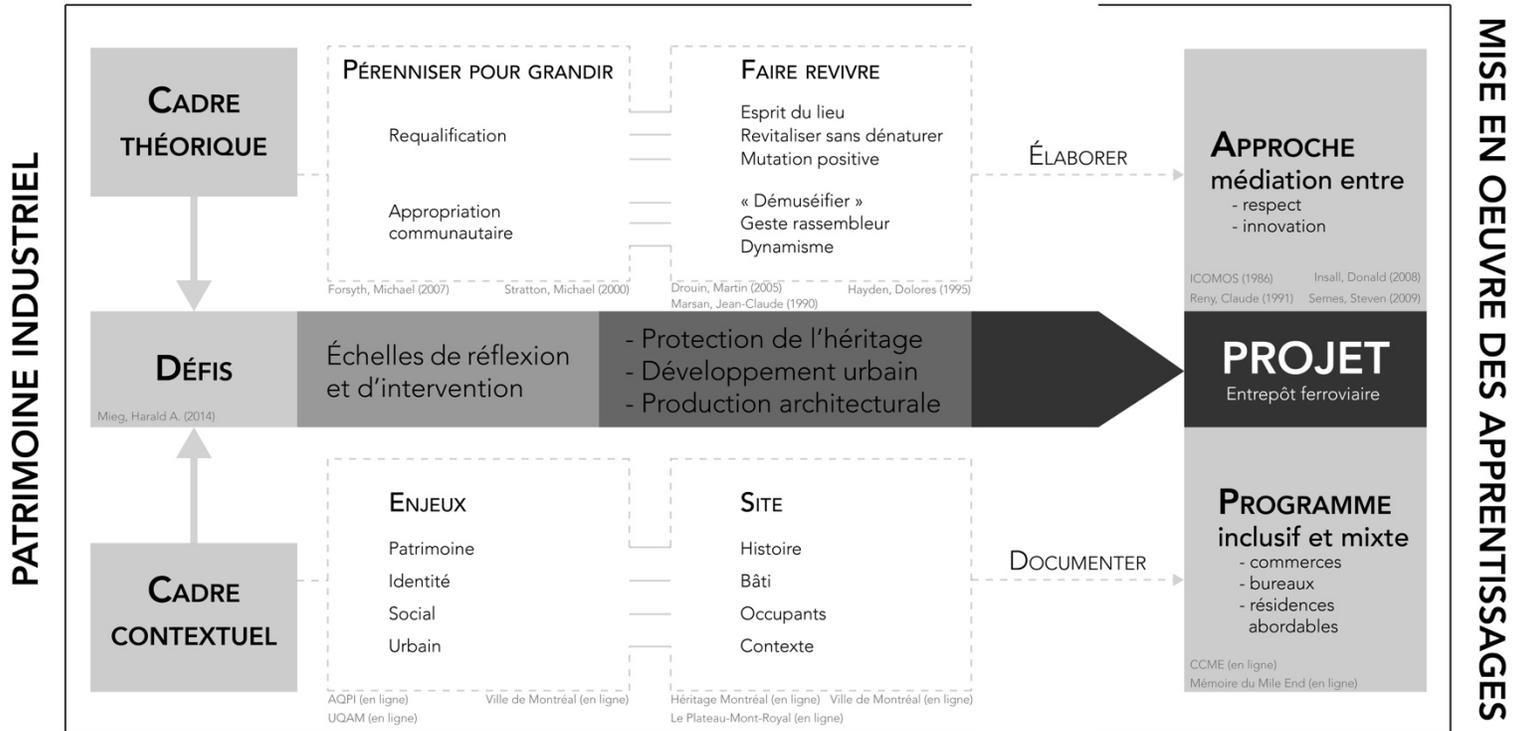


Figure 4 \_ Carte des concepts

Le cadre théorique de cet essai (projet) est construit afin d’élaborer une approche à la fois respectueuse et innovante du patrimoine industriel étudié. Trop souvent mal aimés, selon la professeure Joanne Burgess (UQAM, en ligne), ces témoins d’industries révolues s’inscrivent dans un passage dynamique entre objet matériel à imagerie identitaire dans le but de refléter les valeurs d’un groupe à travers le temps (Drouin, 2005 : 19). De ce fait, comme le suggère la définition de la Politique du patrimoine de la Ville de Montréal (en ligne) : « *Le patrimoine désigne tout objet ou ensemble, naturel ou culturel, matériel ou immatériel, qu’une collectivité reconnaît pour ses valeurs de témoignage et de mémoire historique en faisant ressortir la nécessité de le protéger, de le conserver, de se l’approprier, de le mettre en valeur et de le transmettre* ». Ainsi, une pérennisation et ses

défis sont au cœur d'une quête de requalification par une appropriation communautaire à diverses échelles.

## Chapitre 1 \_ Pérenniser pour grandir

### 1.1 Requalification

Au centre de la requalification l'on retrouve un désir d'harmonie entre l'histoire et le présent. Cette recherche d'équilibre implique plusieurs facteurs, tous avec leurs propres qualités. Dans ces circonstances, il est du devoir de l'architecte de matérialiser une expression éloquente qui fait transparaître l'esprit du lieu, sans le dénaturer, dans une série de mutations positives au service d'une collectivité.

#### 1.1.1 Esprit du lieu

L'esprit d'un lieu est une atmosphère particulière qui est créée par l'interaction d'éléments à la fois naturels, historiques, bâtis et humains. À cet effet, Dolores Hayden avance que l'identité est nécessairement « place-oriented », c'est-à-dire qu'elle émane de son contexte. Ce dernier inclut l'environnement physique, un terrain commun à tous, et les citoyens, qui teintent le paysage de leurs expériences personnelles. Ainsi, l'individu et le lieu sont les générateurs de mémoires, ultimement transmises au prochain afin de faire revivre l'histoire publique d'un témoin du passé (Hayden, 1995 : 43-46). Le respect de ce caractère légué est non seulement une source de pérennité pour le patrimoine en question, mais aussi une indication de notre compréhension de ses composantes (ICOMOS, 1986 : 17). Michael Forsyth, qui définit le concept d'authenticité comme une image honnête d'un bâtiment historique, associe donc la conservation à un désir de protection de l'héritage, de son intégrité et de son pouvoir éducatif (Forsyth, 2007 : 31). C'est notamment en dépassant

sa simple matérialité, qu'un géant industriel, tel l'entrepôt Van Horne, révèle les évolutions techniques, économiques et sociales ayant mené à un Québec moderne et perpétue l'essence du passé dans la construction de demain (UQAM, en ligne). Ces théories expliquent d'ailleurs l'attachement d'une population à une telle icône bâtie, marquant les abords du chemin de fer par sa prestance et stimulant la mémoire collective depuis sa construction en 1924. En effet, le St. Lawrence Warehousing est reconnaissable de tous par son gabarit imposant de brique rouge découpé de sa trame en béton (Héritage Montréal, en ligne). De ce fait, le projet aborde naturellement l'aspect de sa matérialité, mais cherche aussi à se questionner sur l'importance des différentes composantes de cet héritage architectural.

### 1.1.2 Revitaliser sans dénaturer

L'âme d'une requalification se trouve entre mémoire et contemporanéité. Cette dualité et son expression sont au cœur du mandat de l'architecte qui crée une nouvelle couche de sens prenant appui sur l'ancienne. La relation harmonieuse entre l'historique et le présent permet au bâtiment d'évoluer de façon honorable par rapport à son caractère ancien afin de s'afficher comme un point de repère unique dans l'identité collective d'aujourd'hui (Forsyth, 2007 : 28). Ainsi, cette approche complémentaire amène à voir le patrimoine comme une source de richesses créatives stimulant l'imaginaire et alimentant une revitalisation en corrélation avec l'esprit du lieu abordé précédemment (ICOMOS, 1986 : 21). Il s'agit en fait de prolonger les caractéristiques singulières d'un témoin afin de les mettre en valeur sans les dénaturer. C'est pour cette raison qu'un regard critique sur les nombreux éléments historiques établit leur degré d'importance et de qualité dans cette superposition continue de couches significatives. Cette connaissance approfondie du bâtiment et de sa dynamique se traduit par une temporalité des espaces où le passé et le présent ont chacun leur dignité. De ce fait, le patrimoine industriel, avec son efficacité fonctionnelle et sa rationalité formelle, se dresse en mémoire de son architecture moderniste dépassée prêt à servir la nouvelle réalité contemporaine en accueillant une

vocation profitant de ses atouts (Stratton, 2000 : 34). Dans cette idée, le nouveau programme suggéré, de commerces, résidences et bureaux, implique une adaptation de la matérialité distinctive de l'entrepôt, se traduisant actuellement par une image extérieure forte, mais austère, et un environnement intérieur très sombre. Pour ce faire, cette dernière est étudiée et décortiquée en éléments primaires et secondaires qui servent à justifier les changements à l'enveloppe du bâtiment tout en pérennisant son unicité (Brodeur et Gallant, 2012 : 28).

### 1.1.3 Mutation positive et régénération

En considérant les deux thèmes traités préalablement, la requalification s'inscrit dans un esprit de continuité et vise bien plus que la simple consolidation. En effet, Michael Stratton utilise le terme de régénération pour définir le but ultime d'une intervention sur le patrimoine industriel. Il explique que la réutilisation est seulement un aspect de la régénération qui cherche plutôt à combiner la conservation matérielle et une amélioration des conditions de vie communautaire. Ici, une réappropriation bonifie les ressources et les valeurs existantes qui sont cultivées et ravivées afin d'engendrer des mutations positives pour un quartier (Stratton, 2000 : 20). Sur ce point, Hayden et Stratton se rejoignent en considérant le contexte urbain comme le point de départ pour toute renaissance, physique et psychologique. Ils voient l'identité culturelle, l'histoire sociale et l'urbanité comme les potentialités d'un lieu sur lesquelles se développe la nouvelle vie d'un témoin du passé (Hayden, 1995 : 15). C'est donc dans cette optique de redynamisation qu'une image négative devient une image positive. Ultimement, un changement de perceptions se transforme en une appréciation collective qui elle, mène à un attachement et un sentiment d'appartenance de la communauté qui s'investit dans la transmission de son présent aux générations futures (ICOMOS, 1986 : 9). Cette attitude est évidente dans les nombreuses initiatives citoyennes qui ne limitent pas leurs réflexions au simple bâtiment. En effet, une exploration de la question urbaine par les résidents du secteur et plusieurs organismes communautaires (Les Amis du Champ des Possibles (ACDP), Comité des citoyens du Mile

End (CCME) et Mémoire du Mile End (MME)) expose les problématiques des abords de la voie ferrée du Mile End et suggère des interventions adaptées et réfléchies par rapport aux spécificités du quartier (ACDP, en ligne).

## 1.2 Appropriation communautaire

Martin Drouin aborde souvent la question de l'identité dans son ouvrage *Le combat du patrimoine à Montréal* (2005) où il discute des difficultés rencontrées dans l'affirmation d'une spécificité : « *C'est une chose de s'assigner une identité, encore faut-il se la faire reconnaître* » (Drouin, 2005 : 17). C'est notamment par l'implication et l'appropriation communautaires que cette dernière vient à être validée aux yeux de tous. Dans le domaine du patrimoine, sa transmission s'exerce par une « démuséification » du témoin historique faisant rayonner son caractère rassembleur à travers son quartier dynamique.

### 1.2.1 « Démuséifier »

Martin Drouin définit la muséification comme l'action contraire du recyclage. Cette dernière place le témoin historique sous un cocon protecteur l'empêchant de contribuer à la dynamique culturelle de son milieu. On trompe alors le public en figeant l'évolution de l'histoire ceci menant à la mort certaine de l'édifice (Drouin, 2005 : 200). Ainsi, le réemploi, ou la « démuséification », permet au patrimoine d'accueillir une nouvelle fonction pour servir le présent et de rejouer un rôle significatif dans le futur (Drouin, 2005 : 201). Insufflant une vie contemporaine dans le monument désaffecté, le réemploi intervient dans le processus de revalorisation où la présence d'hier est pérennisée dans la construction de demain. En effet, Claude Reny préconise une affirmation franche de l'intervention architecturale d'aujourd'hui qui contraste avec l'existant. De cette façon, la réinterprétation contemporaine de l'état matériel du bâtiment ajoute une couche identitaire à l'image des citoyens qui n'aurait pas pu se matérialiser si le témoin avait été étouffé sous

l'imperméabilité d'une cloche de verre (Reny, 1991 : 11). Ici, l'ancienne fonction ferroviaire de l'entrepôt a imposé une implantation précaire en bordure du chemin de fer et s'est traduite par une enveloppe en brique refermée sur elle-même (Héritage Montréal, en ligne). Ce sont notamment ces points cruciaux que le projet réinterprète en suggérant une nouvelle vocation à l'entrepôt Van Horne afin qu'il s'ouvre et se réintègre à son quartier.

### 1.2.2 Geste rassembleur et empreinte personnelle

Une population s'attache à un endroit pour plusieurs raisons : un sentiment de bien-être, un souvenir marquant, un environnement physique étonnant, un événement culturel, etc. Peu importe la justification derrière cette connexion, Dolores Hayden lie ce « sense of place » avec un désir inné d'appropriation. En effet, chacun, à sa façon, cherche à laisser son empreinte personnelle sur un ouvrage collectif, soit une marque durable au caractère distinctif (Hayden, 1995 : 16). De ce fait, chaque résident a son propre rapport au patrimoine qui s'affirme davantage comme cadre de vie que comme simple objet à conserver. Ainsi, dans son étude de la situation montréalaise, Martin Drouin explique les bénéfices communautaires d'un patrimoine habité. Il décrit l'effet rassembleur d'une nouvelle fonction servant un milieu de vie existant et comment une relation privilégiée avec le passé consolide l'attachement collectif à un témoin historique (Drouin, 2005 : 22). Michael Stratton va d'ailleurs plus loin et s'interroge sur la force revigorante d'un projet de requalification. Pour lui, le succès de cette régénération espérée est basé sur une compréhension mutuelle entre tous les partis impliqués. L'opinion des résidents est tout aussi importante que celle des professionnels et les capacités du bâtiment sont à marier avec les besoins de la collectivité (Stratton, 2000 : 8). C'est donc à travers ce dialogue honnête et cette cohésion sociale que la population, en réaction contre le générique, se réinvestit dans son environnement quotidien par une appropriation, à son image, du patrimoine oublié (Marsan, 1990 : 91). Dans le cas du Mile End, une gentrification généralisée à l'ensemble du Plateau-Mont-Royal force les populations moins nanties du secteur, soit les artistes, les immigrants et les jeunes familles, à se relocaliser à l'extérieur

de ce milieu qu'ils ont fondé (Van Vliet, en ligne). Ainsi, le programme choisi propose des fonctions qui, à la fois, comblent des manques flagrants dans le quartier, comme des unités résidentielles abordables, des studios d'artistes et des espaces communautaires ouverts à tous, et qui attirent les citoyens vers ces îlots industriels délaissés, comme des commerces de destination et des bureaux.

### 1.2.3 Dynamisme

La requalification du patrimoine permet une appropriation collective des couches historiques afin de les intégrer dans la vitalité du quartier sans les figer. Les milieux de vie sont en évolution constante face aux besoins changeants de leurs habitants et le défi se cache alors dans l'instauration d'un équilibre entre deux forces opposées, mais souvent interdépendantes, soit la conservation et le développement (The Getty Conservation Institute, en ligne). Drouin maintient d'ailleurs qu'en moment d'actualisation, le patrimoine devient un miroir réfléchissant les valeurs d'une société à travers un « vouloir de mémoire » (Drouin, 2005 : 19). L'image projetée par un témoin historique n'est cependant pas statique, mais plutôt dynamique et transformable à travers le temps et selon les cultures avec lesquelles il interagit. Cette pensée rejoint les propos de Stratton qui affirme que chaque bâtiment est perpétuellement en évolution, créant des espaces de mémoire vivants (Stratton, 2000 : 22). Ainsi, Hayden soutient que *nous* sommes les experts de *notre* milieu et que ce sont les gens qui investissent un site d'une importance sociale. De ce fait, les citoyens se trouvent à être les catalyseurs du dynamisme communautaire où l'architecture vise à traduire et matérialiser leurs parcours et leurs expériences dans le temps (Hayden, 1995 : 78). Cette animation est notamment une caractéristique fondamentale du Mile End et de ses résidents. Ce quartier emblématique de la diversité et de la créativité montréalaise est sans cesse renouvelé. Le changement étant la seule constante, la revitalisation proposée s'inscrit dans un environnement où le mouvement est la norme : l'effervescence du boulevard Saint-Laurent, l'influence du chemin de fer du *Canadian*

*Pacific* et la vitesse du viaduc Rosemont-Van Horne, tous des générateurs d'énergie pour le quartier et le projet (MME, en ligne).

## Chapitre 2 \_ Défis d'une intervention sur le patrimoine industriel

### Échelles de réflexion

Le deuxième chapitre de cet essai (projet) se concentre sur les transformations des sites et des bâtiments et sur les implications du développement du patrimoine industriel. À cet effet, le professeur Harald A. Mieg explique ces défis par les nombreuses échelles de réflexion possibles entourant un projet d'architecture de requalification. Il affirme que l'héritage industriel est bien plus qu'une question d'identité, de mémoire et de tradition, mais qu'il est plutôt profondément relié aux valeurs intrinsèques qui le qualifient (Mieg, 2014 : 3). Ces idées et celles d'Aloïs Riegl (*Le culte moderne des monuments*, 1903) sont d'ailleurs reprises dans la Politique du patrimoine de la Ville de Montréal où la recherche d'objectivité et de cohérence dans les études a mené à l'implantation d'un processus d'évaluation de l'intérêt patrimonial et des décisions d'interventions fondé sur la gestion par les valeurs (Ville de Montréal – Bilan, en ligne). Étant un domaine multidimensionnel, un lieu donné se décline en diverses composantes caractéristiques dans lesquelles ces valeurs s'incarnent. Cependant, qu'il s'agisse d'un bien culturel au sens de la loi ou d'un lieu sans statut reconnu, leurs éléments particuliers n'ont pas tous la même contribution à leur intérêt patrimonial (Ville de Montréal – Évaluation de l'intérêt, en ligne). Ainsi, afin de décortiquer leur importance, Mieg propose trois discours, ou niveaux de réflexion, qui guident les différents partis dans leur quête d'équilibre entre protection, conservation et développement dans un projet d'intervention sur le patrimoine industriel, comme celui de l'entrepôt Van Horne (Mieg, 2014 : 21). Pour lui, un site historique de cette nature, avec son utilisation décroissante, son échelle bâtie démesurée et sa situation socio-économique

précaire, doit être étudié selon trois angles d'approche : la protection de l'héritage, le développement urbain et la production architecturale (Mieg, 2014 : 12). De plus, ces trois discours sont basés sur des valeurs fondamentales distinctes et c'est leur interaction qui détermine le processus de transformation du patrimoine industriel en question. Alors, les sections suivantes expliquent plus en profondeur chaque échelle d'intervention et comment les conflits entre elles sont résolus grâce à des « bridging values », ou valeurs communes (Mieg, 2014 : 23).

## 2.1 Protection de l'héritage

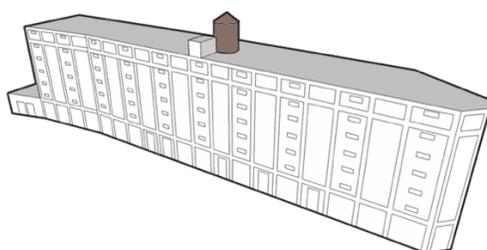


Figure 5 \_ Héritage : devoir de protection

Le premier discours abordé par Mieg est celui de l'héritage qui vise la protection et la conservation de l'histoire comme testament au passé. L'authenticité et l'intégrité sont les valeurs dominantes malgré leur application tardive dans le domaine de la requalification du patrimoine industriel (Mieg, 2014 : 18). En effet, Michael Forsyth confirme que les 50 dernières années ont vu apparaître un respect pour les bâtiments industriels se traduisant par des revalorisations sensibles à l'écoute du caractère existant. Avant cette date, les témoins historiques délaissés et leurs réutilisations étaient simplement perçus comme une économie de moyens (Forsyth, 2007 : 74). Ce changement de mentalité retrace ses origines à l'écriture de la Charte de Venise (*Charte internationale sur la conservation et la restauration des monuments et des sites*, 1964) où l'article 9 stipule que « [...] la restauration s'arrête là où commence l'hypothèse ». Ainsi, ce passage réitère l'importance du respect

de la substance ancienne du patrimoine bâti sans quoi le caractère exceptionnel d'un monument est perdu. De plus, la Charte spécifie l'obligation de procéder à des études archéologiques et historiques avant toute intervention afin de justifier ses choix. À cet effet, un ajout contemporain devra nécessairement porter la marque de notre temps pour assurer la conservation esthétique de l'ensemble et éviter le mensonge (Reny, 1991 : 11). Dans le cas de l'entrepôt Van Horne, l'élément le plus emblématique est certainement la tour d'eau, avec sa forme sphérique, son fond hémisphérique, sa toiture conique et sa coursière autour (Figure 5). L'une des cinq dernières que l'on retrouve aujourd'hui à Montréal, cette ancienne structure est une composante paysagère immanquable et est propre au bâtiment et à son époque. De ce fait, le projet intègre ce château d'eau, mis hors fonction en 1992, à un aménagement en toiture lui permettant de contribuer de nouveau à la vie du bâtiment (Brodeur et Gallant, 2012 : 37 – 44).

## 2.2 Développement urbain

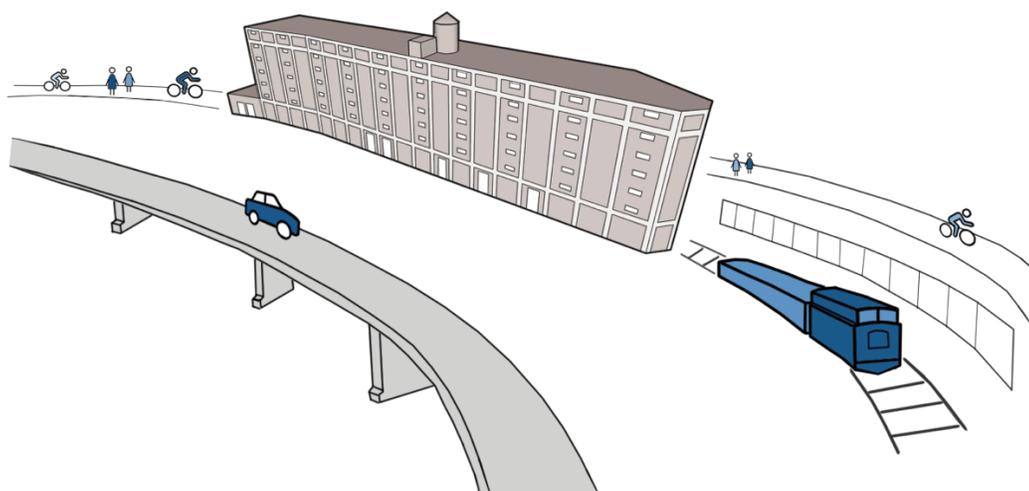


Figure 6 \_ Urbain : développement de la ville

Le deuxième discours traité par Mieg est celui du développement urbain qui cherche à matérialiser une ville prospère et agréable à habiter. Les valeurs économiques,

environnementales et organisationnelles sont donc au cœur de ses principes (Mieg, 2014 : 19). Ici, le paysage urbain est étudié et exploité afin de stimuler la mémoire et implanter ce « sense of place » abordé précédemment par Dolores Hayden. Elle déplore d'ailleurs la sous-utilisation de cette richesse urbaine dans les projets d'architecture historique (Hayden, 1995 : 47). Ainsi, ICOMOS approfondit la notion du « genius loci », ou esprit du lieu, qui se doit d'être une source d'inspiration pour tout concepteur. Des changements à un bâtiment existant suivent alors deux contraintes : une première exigeant le respect de son identité propre et une seconde où les qualités du site urbain influencent les choix architecturaux (ICOMOS, 1986 : 21). Comme il est illustré par les images conceptuelles et existantes (Figures 6 et 7), l'entrepôt Van Horne est entouré de contraintes urbaines très rigides dans leur structure : le chemin de fer du *Canadian Pacific* au nord, le tunnel du boulevard Saint-Laurent à l'est, le viaduc Rosemont-Van Horne au sud et le tunnel des rues Clark et Saint-Urbain à l'ouest. De plus, le bâtiment se trouve sur la frontière entre deux arrondissements, soit le Plateau-Mont-Royal et Rosemont-la-Petite-Patrie, où la trame urbaine se dilate en immenses îlots industriels laissés à l'abandon. Cependant, le quartier dans son ensemble est reconnu pour sa marchabilité et son intégration de transports alternatifs, notamment le vélo. Ainsi, le projet profite de ces atouts en bordure du site, soit la piste cyclable des Carrières au nord de la voie ferrée et la nouvelle piste désignée sur le boulevard Saint-Laurent, afin de stimuler la mobilité douce dans ce milieu urbain austère (Le Plateau-Mont-Royal – Aires et unités de paysage, en ligne).



Tunnel rues Clark et Saint-Urbain

Viaduc Rosemont-Van Horne

Tunnel boul Saint-Laurent

Chemin de fer du *Canadian Pacific*

Figure 7 \_ Contraintes urbaines existantes

(Image de <https://www.flickr.com/groups/montrealfromsky/> avec annotations de l'auteure)

### 2.3 Production architecturale

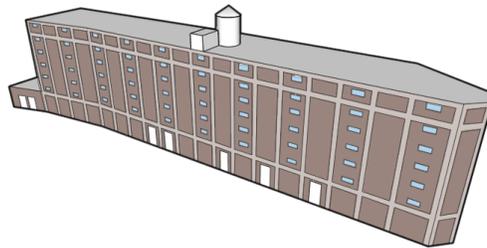


Figure 8 \_ Architecture : intervention contemporaine

Le dernier discours exploré est celui de la production architecturale qui se penche sur le mariage entre forme et fonction à travers une expression créative et sensible. Mieg soutient que le caractère de l'architecture se manifeste dans l'espace, la matérialité et l'atmosphère et que ces catégories dictent la valeur d'une production (Mieg, 2014 : 20). Ainsi, la variété de concepts pouvant être appliqués à une requalification du patrimoine industriel crée des images uniques basées sur une harmonie de cultures et une compréhension des qualités du passé de ces bâtiments. En décortiquant les composantes de l'entrepôt Van Horne, plusieurs symboles forts ressortent comme marquant la mémoire collective et représentant l'héritage du bâtiment : la trame structurale exprimée en béton, le remplissage de brique rouge, la fenestration limitée et régulière et le volume simple et pur de ce géant industriel (Figure 8) (Brodeur et Gallant, 2012 : 36). S'inspirant de Mieg, le projet s'approprie ces qualités caractéristiques et, dans un esprit de contemporanéité, les repense afin de servir, à la fois, les besoins présents et l'imaginaire futur. De ce fait, certains éléments sont maintenus presque tels quels, comme la structure et le volume, alors que d'autres, comme la brique et les ouvertures, sont actualisés par des concepts et des matériaux nouveaux.

## CADRE CONTEXTUEL : LES ABORDS DE LA MAIN ET L'ENTREPÔT VAN HORNE

### Chapitre 3 \_ Le projet et son site

#### Études et analyses critiques

Des études historiques, urbaines et bâties permettent de documenter et justifier les interventions proposées. C'est d'ailleurs ce qu'explique l'historien américain Lewis Mumford : « *If we would lay the foundation for a new urban life, we must first understand the historic nature of the city* » (Stratton, 2000 : 6). Ces analyses critiques s'inscrivent dans un contexte bien particulier qu'est Montréal et savent profiter de son caractère paradoxal. En effet, Jean-Claude Marsan vend la nature contradictoire de la ville comme son atout principal et dévoile le secret de son charme : « elle n'impose rien mais offre beaucoup ; et surtout, on peut se l'approprier » (Marsan, 1990 : 16).

#### 3.1 Historique – Montréal : du chemin de fer à la voiture

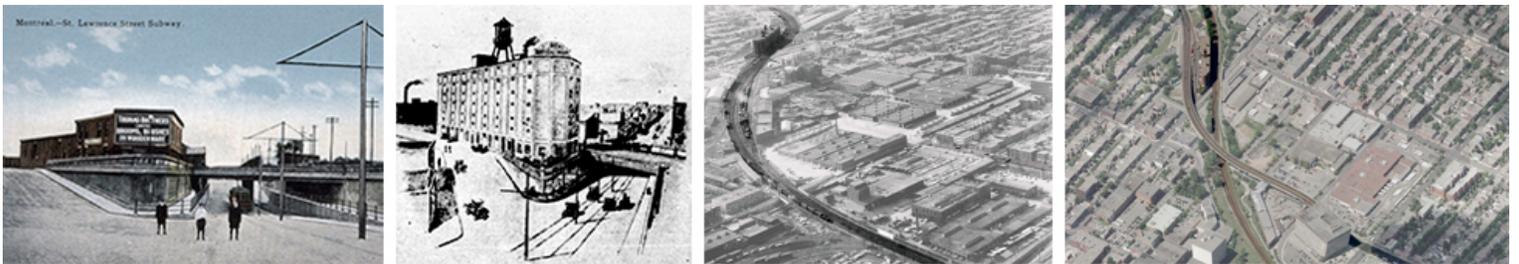


Figure 9 \_ Évolution du St. Lawrence Warehousing

Image 1 \_ Viaduc du boulevard Saint-Laurent 1911 (BAnQ, Cote: CP 3026 CON dans Recherche MBRODEUR CONSULTANT INC.) | Image 2 \_ L'Entrepôt St. Lawrence Warehousing 1924 («Le

nouvel entrepôt de la St. Lawrence Warehousing boul Saint-Laurent», *La Patrie*, 22 novembre 1924, p.31) | Image 3 \_ Vue aérienne du quartier 1959 – avant la construction du viaduc (<https://www.flickr.com/photos/benoit59/4465480421>) | Image 4 \_ Entrepôt dans son contexte – vue oblique 2015 avec chemin de fer et viaduc (Bing Cartes)

À la fin du 19<sup>e</sup> siècle, la Ville de Montréal n’a pas l’envergure d’aujourd’hui et le site à l’étude ne fait pas encore partie du village de Saint-Louis-du-Mile End (Benoit, 1991 : 6). En fait, le développement se centre principalement autour du chemin Saint-Laurent, ouvert en 1717, qui est l’axe nord-sud le plus important de l’Île. Au 19<sup>e</sup> siècle, cette rue devenue boulevard accueille manufactures, commerces et banques et au siècle suivant, c’est au tour des nombreux immigrants d’y laisser leurs traces, notamment par une diversité de commerces internationaux. Au final, cette « Main Street » joue un rôle majeur dans l’histoire du Plateau-Mont-Royal et continue d’en être son artère principale aujourd’hui (Ville de Montréal – Les grandes rues de Montréal, en ligne). Cette constance à travers les années place le boulevard Saint-Laurent actuel comme la pierre angulaire du projet avec ses qualités dynamiques, culturelles et commerciales.

À partir de 1876, une nouvelle voie ferrée pancanadienne, éventuellement achetée par le *Canadian Pacific Railway*, attire les industries qui s’implantent aux abords des rails. C’est donc vers 1900 que le Plateau-Mont-Royal commence à prendre le visage qu’on lui connaît aujourd’hui. Par exemple, l’intersection du boulevard Saint-Laurent et de l’avenue Van Horne est réaménagée en y creusant un tunnel en 1911 (Figure 9) (Ville de Montréal – Les grandes rues de Montréal, en ligne). Ensuite, Un boom de construction densifie le secteur et des logements multiples sont érigés pour former une mosaïque de quartiers résidentiels (Benoit, 1991 : 7). De plus, un point de repère unique est construit en 1924 au 1 avenue Van Horne : le St. Lawrence Warehousing (Benoit, 1991 : 22). Cet entrepôt ferroviaire de marchandises s’inscrit dans une unité de paysage au parcellaire large où la trame urbaine est souvent sectionnée le long du chemin de fer (Le Plateau-Mont-Royal – Aires et unités de paysage, en ligne). Cette nuisance à la circulation mène à la construction du viaduc

Rosemont-Van Horne en 1972. Cette nouvelle infrastructure répond à un besoin de connexions routières est-ouest dans le quartier, mais aussi nord-sud pour l'ensemble de la ville vers l'autoroute Métropolitaine au nord (Ville de Montréal – Les grandes rues de Montréal, en ligne).

### 3.2 Urbaine – Le Mile End à l'intérieur du Plateau-Mont-Royal



Figure 10 \_ Analyse de site à l'échelle urbaine

(Base de la carte <https://www.google.ca/maps> avec annotations de l'auteure)

L'arrondissement à l'étude, le Plateau-Mont-Royal et plus spécifiquement le quartier du Mile End, est bordé au nord par Rosemont-Petite-Patrie et à l'ouest par Outremont et le Mont-Royal. C'est le long de la limite nord du Mile End que l'intervention proposée se situe, soit l'entrepôt ferroviaire Van Horne au coin du boulevard Saint-Laurent et de l'avenue Van Horne (Ville de Montréal – Le Plateau-Mont-Royal, en ligne).



Figure 11 \_ Études de site

Image 1 \_ Transports alternatifs | Image 2 \_ Commerces et Écoles | Image 3 \_ Plan Nollis | Image 4 \_ Occupation du sol (Conception de l’auteure avec informations de Walk Score – 1 avenue Van Horne, en ligne et Rosemont–La Petite-Patrie – Projet d’aménagement détaillé, en ligne)

Ce témoin du passé industriel montréalais se trouve aujourd’hui au cœur d’une zone résidentielle dense, mais depuis son développement au début du 20<sup>e</sup> siècle, ce secteur a subi peu de modifications (Ville de Montréal – Le Plateau-Mont-Royal, en ligne). De ce fait, le logiciel en ligne d’analyse de marchabilité, *Walk Score*, attribue une note de 92 sur 100, soit un paradis du marcheur, à l’adresse de l’entrepôt Van Horne (*Walk Score*, en ligne). Cette cote est notamment attribuée à la diversité des transports alternatifs, avec deux stations de métro, de nombreuses lignes d’autobus et pistes cyclables désignées à proximité du site (Figure 11 – Image 1). Aussi, plusieurs établissements institutionnels font du milieu un quartier animé et instruit. De plus, la lacune actuelle de l’éloignement des commerces alimentaires est traitée dans le programme du projet en proposant une épicerie au rez-de-chaussée de l’entrepôt (Figure 11 – Image 2) (*Walk Score*, en ligne). Cependant,

en observant le plan Nolli du secteur, il est clair que la note de 92% ne s'applique pas pour les environs immédiats du bâtiment (Figure 11 – Image 3). Au contraire, la continuité des liens nord-sud est freinée par la voie ferrée du *Canadian Pacific* et à ceci s'ajoute le viaduc Rosemont-Van Horne qui s'élève au-dessus du boulevard Saint-Laurent et crée des « no man's land » vastes et peu invitants (Le Plateau-Mont-Royal – Aires et unités de paysage, en ligne).

Cette problématique est d'ailleurs le noyau de l'étude des *Abords de la voie ferrée du Mile End* où trois organismes communautaires principaux, les *Amis du Champ des Possibles* (ACDP), le *Comité des Citoyens du Mile End* (CCME) et *Mémoire du Mile End* (MME), ont organisé une consultation citoyenne afin de poser les bases d'une redynamisation du secteur. Le plan expose sept idées directrices qui guident les changements dans cinq zones d'intervention. Ainsi, la sécurité, le verdissement, l'animation récréative et culturelle, la convivialité, le patrimoine, la connectivité et la participation sont les fondements de cette initiative et sont minutieusement inclus dans les stratégies d'implantation proposées pour le projet d'architecture de l'entrepôt Van Horne (ACDP, en ligne). La figure 12 synthétise les intentions de revitalisation de chaque zone.

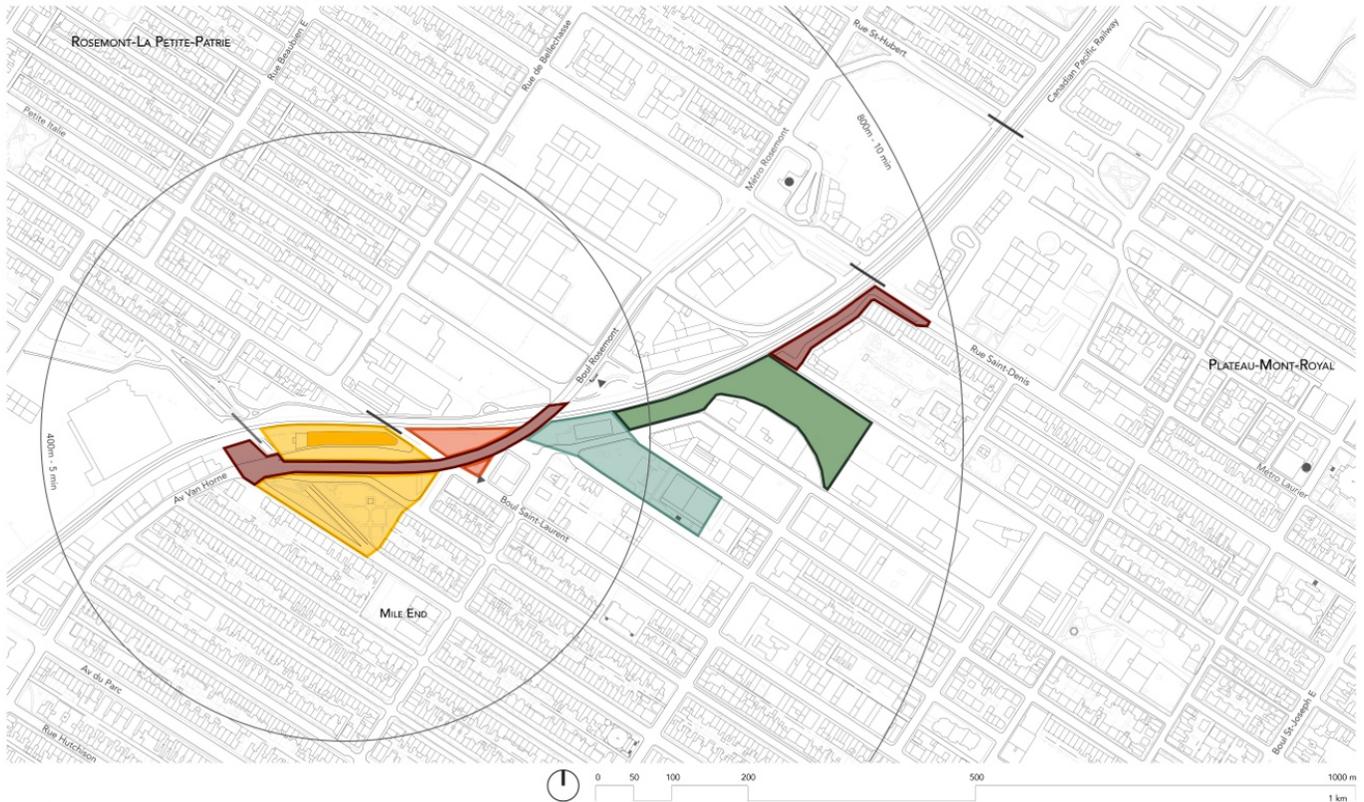


Figure 12 \_ Revitalisation par zones

(Conception de l'auteure avec informations des Amis du Champ des Possibles (ACDP), en ligne)

### 3.3 Bâtiment – L’entrepôt et son contexte



Figure 13 \_ Façades existantes (de l’auteure)

Construit par les « ingénieurs-constructeurs » Wilfrid Duquette (propriétaire) et Joseph Trefflé Zenon Patenaude, l’entrepôt est érigé en deux temps : une première moitié de sept étages en 1924 et un allongement de même hauteur vers l’ouest en 1925. Sa forme inusitée suit la configuration irrégulière de son site (chemin de fer du *Canadian Pacific* au nord et avenue Van Horne au sud) et facilitait grandement ses fonctions d’entreposage et de distribution de marchandises (Brodeur et Gallant, 2012 : 28). Aujourd’hui, avec sa fonction d’entrepôt ferroviaire derrière lui, le St. Lawrence Warehousing est identifié comme bâtiment de valeur exceptionnelle au *Grand répertoire du patrimoine bâti de Montréal* et fait partie du lieu historique national du Canada de *La Main*. Curieusement, le *Cahier d’évaluation patrimoniale de l’arrondissement du Plateau-Mont-Royal* ne l’inscrit pas sur sa liste de bâtiments d’intérêt patrimonial (Brodeur et Gallant, 2012 : 11 – 12).

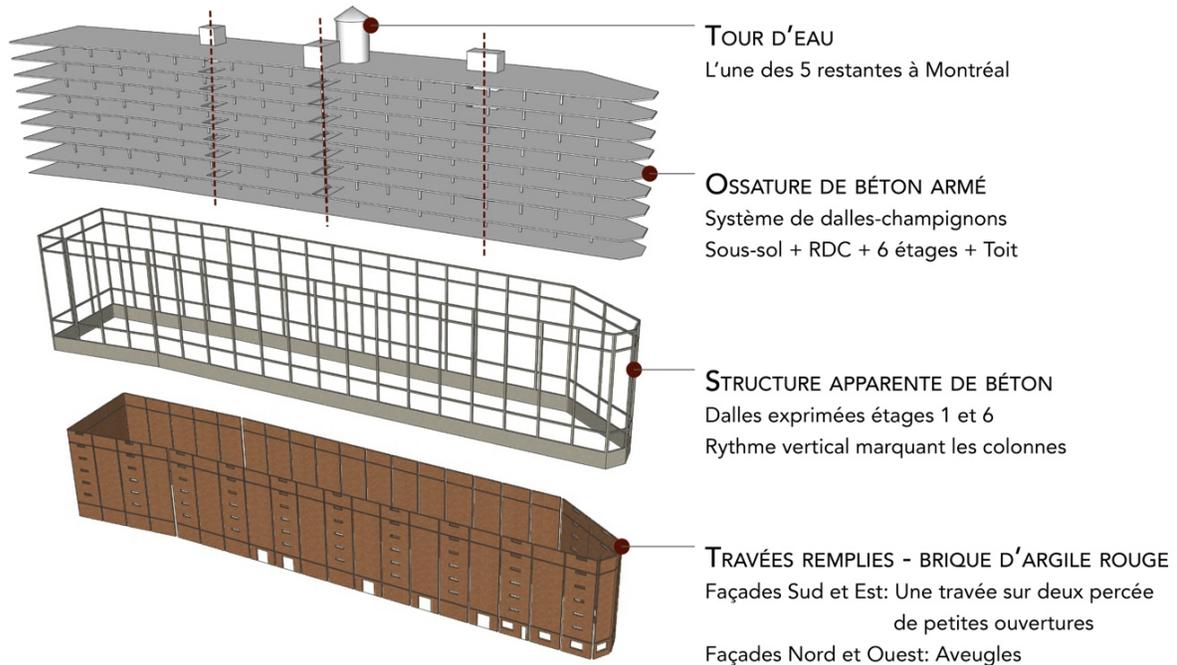


Figure 14 \_ Analyse de structure existante

(Conception de l'auteure avec informations de MU Architecture et BRODEUR, Mario et Conrad GALLANT)

Bien qu'il ne soit pas classé officiellement, l'entrepôt Van Horne demeure certainement un repère unique dans le paysage du Mile End. Plusieurs éléments contribuent à cette image emblématique :

- Tour d'eau. Ce type de réservoir se trouvait sur tous les immeubles de hauteur de Montréal au tournant du 20<sup>e</sup> siècle. Aujourd'hui, le château d'eau de l'entrepôt Van Horne n'est qu'un des cinq restant dans la ville et a été en fonction jusqu'en septembre 1992 (Brodeur et Gallant, 2012 : 37 – 40).
- Structure apparente de béton. Le rythme vertical très marqué de l'entrepôt est exprimé par les colonnes continues à chaque baie tandis que l'horizontalité se matérialise par des poutres de rive aux niveaux du rez-de-chaussée, des étages 1 et 6 et du toit (MU Architecture, 2013 : 6). Ce découpage crée la composition tripartite si reconnaissable aujourd'hui : une base, des étages courants et un couronnement (Brodeur et Gallant, 2012 : 30).

- Revêtement de brique. L'unique matériau de remplissage entre les éléments structuraux est la brique d'argile rouge. Cette couleur caractérise l'entrepôt et lui confère un aspect monolithique indéniable (MU Architecture, 2013 : 8).
- Ouvertures et lettrage. Presqu'entièrement opaque, seules les façades sud et est sont ponctuées de petites fenêtres à carreaux tandis que les façades nord et ouest demeurent aveugles. De plus, en relation directe avec le boulevard Saint-Laurent, la pointe arrondie à l'est affiche son passé industriel avec des écritures distinctives (Brodeur et Gallant, 2012 : 36 – 37).



L'échelle du bâtiment est aussi un aspect marquant de l'entrepôt. Ses dimensions impressionnantes sont supportées par une ossature de béton armé selon le système de dalles-champignons. Ainsi, la liaison des planchers avec les colonnes est renforcée par des chapiteaux se traduisant par des planchers peu épais (7,5 à 8,5 pouces), mais des étages de hauteur moyenne (environ 9 pieds). Cette stratégie structurale permet de maximiser l'espace libre en ajustant les dimensions des colonnes selon les calculs de charges (Brodeur et Gallant, 2012 : 36).

Les plans existants et les photos intérieures montrent bien la réalité qui attend le projet d'architecture proposé dans l'entrepôt : trois travées de 20 pieds supportées par deux rangées de colonnes en plus de celles dans les murs extérieurs (Brodeur et Gallant, 2012 : 36). Au final, chaque étage fait presque 21 250 pi<sup>2</sup> pour une superficie totale frôlant le 170 000 pi<sup>2</sup> (MU Architecture, 2013 : 17). L'intérieur, suivant la logique extérieure, est strictement fonctionnelle avec peu ou pas de cloisonnements selon les étages où trois monte-charges et un escalier assurent le transport vertical existant (Brodeur et Gallant, 2012 : 31 – 32). À cet effet, les deux monte-charges les plus au nord sont d'ailleurs réutilisés dans les nouvelles circulations verticales du projet.

\*Une présentation exhaustive et une analyse critique du site sont en Annexe 2

## **Chapitre 4 \_ Mission et enjeux**

### 4.1 Mission et intentions

La réflexion sur la requalification d'un patrimoine industriel comporte toujours plusieurs complexités. La Politique du patrimoine de la Ville de Montréal, dans son Énoncé d'orientation, formule cinq facettes guidant toute intervention sur un témoin historique : la

valorisation, la sensibilisation, l'appropriation, la conservation et la gestion (Ville de Montréal – Énoncé d'orientation, en ligne). Ainsi, une approche architecturale située entre respect et innovation s'inspire des principes décrits précédemment, des approches de Steven W. Semes et des degrés d'intervention de Donald W. Insall afin de matérialiser l'équilibre voulu et d'exprimer la mission du projet : requalifier un entrepôt ferroviaire en espaces communautaires, commerciaux, résidentiels et de travail afin de revitaliser son secteur et favoriser une appropriation collective du lieu et du bâtiment.

\*Des précisions sur la mission et la Politique du patrimoine de la Ville de Montréal sont en Annexe 3

#### 4.1.1 Approches par rapport à Steven W. Semes

Dans un projet de préservation, Semes regroupe les approches possibles en quatre familles distinctes : *Literal Replication*, *Invention Within a Style*, *Abstract Reference* et *Intentional Opposition*. En fait, chacune des stratégies trouve un équilibre particulier entre la différenciation et la compatibilité afin de refléter l'intérêt et la reconnaissance du concepteur face aux qualités du bâtiment et de l'environnement étudié. À cet effet, comme Hayden et Stratton, Semes voit la nécessité d'analyser et d'intégrer le contexte à tout projet d'architecture. Ainsi, l'existant permet de comprendre les réalités actuelles et ses potentiels afin d'améliorer les forces du milieu tout en diminuant ses faiblesses (Semes, 2009 : 173).

Dans le cas de l'entrepôt Van Horne, l'approche de la référence abstraite (*Abstract Reference*) guide les choix et les gestes tant à l'extérieur qu'à l'intérieur du bâtiment. Cette stratégie penche du côté de la différenciation sans oublier les avantages d'une certaine compatibilité afin de maintenir une continuité visuelle avec le milieu (Semes, 2009 : 209). De ce fait, des références plus libres sont permises en simplifiant les détails et les particularités d'un témoin. Cependant, avec l'architecture dépouillée de l'entrepôt, le défi

se trouve dans la conservation du caractère industriel à l'intérieur d'une évolution contemporaine : revitaliser sans dénaturer (Semmes, 2009 : 209 - 210).

« *Respect, take cues from what is around you, but do not copy directly* » (Semmes, 2009 : 219). La citation précédente aborde l'attitude retenue face à la pérennisation de l'entrepôt Van Horne : un respect du langage du témoin industriel tout en se permettant un vocabulaire et une syntaxe ajustés aux besoins d'aujourd'hui (Semmes, 2009 : 219). Ainsi, la fonction d'entreposage du St. Lawrence Warehousing est terminée et le programme proposé, de commerces, bureaux et résidences, demande une réinterprétation des composantes architecturales du bâtiment. C'est donc par une mise de l'avant de la trame structurale en béton, une nouvelle matérialité en terracotta et en verre, un jeu de profondeur, d'articulation et de texture et un réaménagement urbain large que le projet consolide le passé purement fonctionnel du lieu avec le dynamisme et l'effervescence du Mile End actuel.

#### 4.1.2 Degrés d'intervention de Donald W. Insall

Selon Insall, le changement est inévitable alors il est de notre devoir d'évaluer et d'établir notre degré et notre direction pour ces modifications. Nous devons d'abord déterminer ce que nous respectons et à quoi nous accordons de la valeur. Ensuite, plusieurs degrés d'intervention seront traités dans un même projet, qui fera nécessairement preuve de flexibilité en cherchant son équilibre propre entre le statu quo et le changement radical (Insall, 2008 : 93 – 97).

Des dix degrés d'intervention décrits par Insall, deux concernent plus particulièrement la stratégie adoptée pour revitaliser l'entrepôt Van Horne et ses environs : 7. *Rehabilitation* et 8. *Reincorporating existing buildings*.

Dans le cas d'une réhabilitation, une intervention architecturale est le catalyseur d'une régénération urbaine plus large. Un ensemble négligé avec plusieurs changements au cours de son histoire devient une réinterprétation de lui-même en mettant de l'avant ses nombreuses couches historiques (Insall, 2008 : 159). Des principes d'intervention sont mis en place afin de guider le projet (arrimage ou contraste, consolidation apparente ou cachée), mais une plus grande liberté est permise en termes de modifications (Insall, 2008 : 160).

Lors d'une intégration de bâtiments existants, où d'anciens bâtiments cherchent à se refaire une place dans un environnement qui a évolué depuis leur construction, il y a toujours un mélange de contraste et d'harmonie. Quelles sont les caractéristiques du milieu et des bâtiments qui le composent ? Quels sont les éléments à conserver ou à éliminer ? Ces questions sont au centre de ce degré d'intervention afin d'amorcer un redéveloppement positif (Insall, 2008 : 173).

« *Evaluation comes before understanding, and assesment before action* » (Insall, 2008 : 221). En conclusion à son ouvrage, Insall réitère le processus d'une bonne intervention sur le patrimoine en décortiquant les étapes précédant l'action physique sur ce dernier. Une analyse et une évaluation mènent ultimement à une compréhension qui permet de créer à l'intérieur d'un contexte urbain complexe, comme celui de l'entrepôt Van Horne (Insall, 2008 : 179). Dans les degrés d'intervention retenus, le témoin bâti ne cherche pas à être refait à l'identique ou copié, mais plutôt à transmettre son essence aux générations futures (Insall, 2008 : 156). Ainsi, l'unité est trouvée à travers des gestes architecturaux forts, comme une ouverture dramatique sur le boulevard Saint-Laurent, visant à maintenir l'organisation structurale affirmée, à rappeler le passé ferroviaire de l'entrepôt et à mettre de l'avant la richesse des espaces.

## 4.2 Enjeux

Comme il a été discuté précédemment, l'héritage, l'urbain et l'architecture se chevauchent constamment dans un projet et il est essentiel d'en évaluer leur importance afin d'élaborer le concept et diriger les transformations du patrimoine industriel. De ce fait, les enjeux centraux au projet reflètent l'approche préconisée pour la suite :

- Patrimoine : respecter l'histoire par l'innovation, soit permettre à l'architecture contemporaine de mettre en valeur le passé et le présent ;
- Identité : contribuer au caractère et à la fierté du lieu par des interventions s'attachant à la mémoire collective ;
- Aspect social : créer un lieu servant toute la communauté en proposant un programme inclusif dans un bâtiment ouvert sur le quartier ;
- Échelle urbaine : Traiter le bâtiment comme faisant partie d'un tout qui s'étend à l'ensemble du quartier.

\*Une présentation de précédents au regard des enjeux principaux est en Annexe 4

4.2.1 Patrimoine

4.2.2 Identité

4.2.3 Social

4.2.4 Urbain

## Chapitre 5 \_ Pérennisation communautaire de l'entrepôt Van Horne à Montréal

Cet essai (projet) vise à créer un milieu de vie complet tirant partie des caractéristiques particulières du Mile End, de son héritage industriel et de l'effervescence du secteur et de sa population. Le programme communautaire, commercial, résidentiel et de travail s'inscrit d'ailleurs dans les plans du Comité des citoyens du Mile End (CCME) qui recherche activement des solutions, tant urbaines que bâties, à la gentrification en cours afin de préserver le caractère hétérogène unique du quartier (CCME, en ligne). En effet, leurs principes s'appuient sur les forces de la communauté et l'apport citoyen pour encourager les initiatives consolidant les atouts culturels du Mile End. Ainsi, l'intervention proposée marie convivialité, créativité et mixité en prenant appui sur l'histoire du lieu et en s'inspirant des qualités existantes de l'entrepôt Van Horne et ses abords, revitalisés par des gestes architecturaux et urbains contemporains et innovants (Stratton, 2000 : 51).

### 5.1 Stratégies d'implantation

#### 5.1.1 À l'échelle du secteur

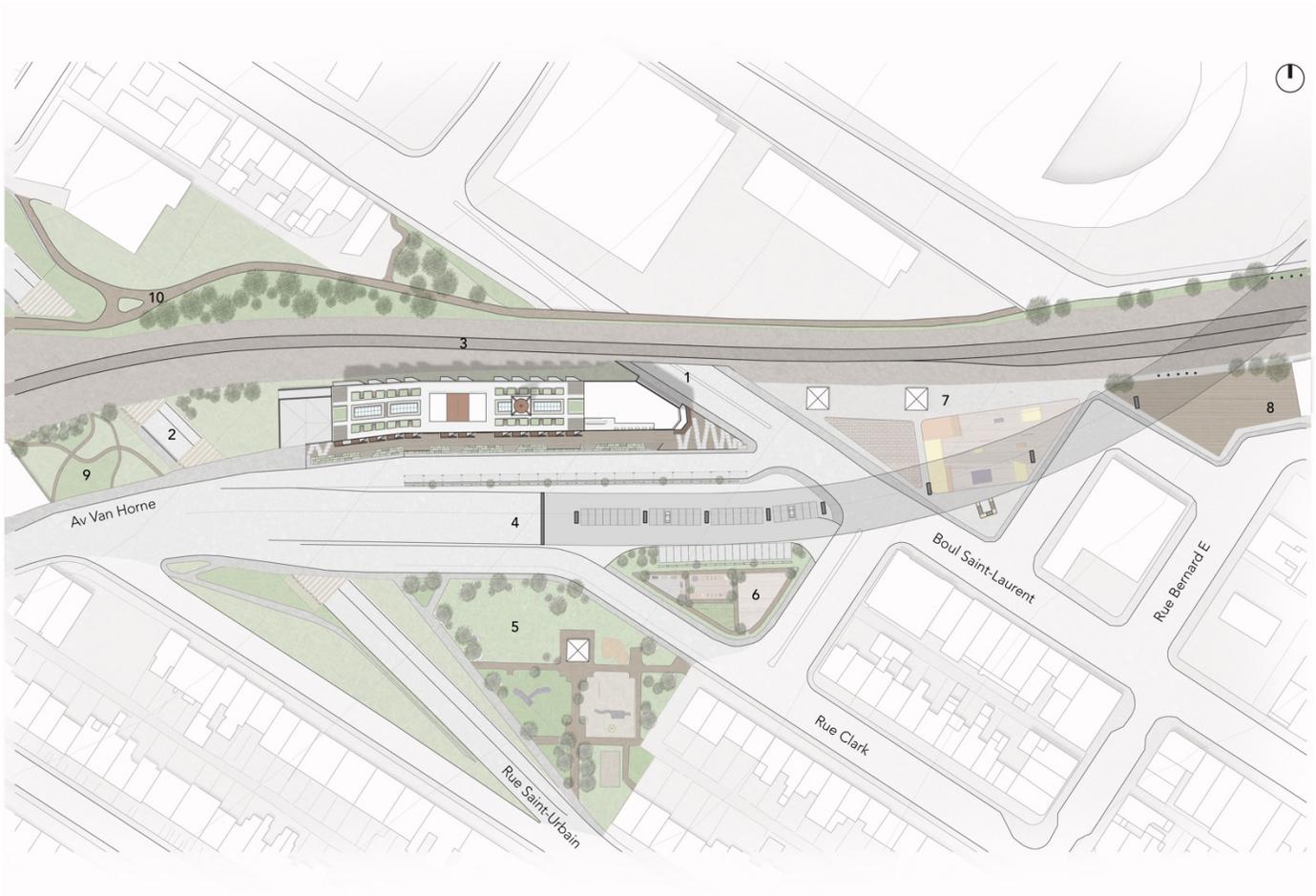


Figure 16 \_ Implantation

1 Tunnel Saint-Laurent | 2 Tunnel Clark Saint-Urbain | 3 Chemin de fer du *Canadian Pacific* | 4 Viaduc Rosemont-Van Horne | 5 Parc Lhasa-De Sela | 6 Parc Sans nom | 7 Zone minérale | 8 Ancienne gare du Mile End | 9 Parc des Crépuscules | 10 Piste cyclable des Carrières

À l'image du Goods Line (Annexe 4) et des réflexions communautaires sur les abords de la voie ferrée (ACDP, en ligne), l'intégration de l'entrepôt Van Horne à son contexte plus large est un enjeu urbain majeur quant au succès et à la viabilité du projet proposé. Ainsi, considérant le bâtiment dans son environnement (Figure 16) plutôt qu'en tant qu'objet isolé, l'expérience spatiale autour de ce dernier est bonifiée afin de perméabiliser les limites que sont les tunnels Saint-Laurent (1) et Saint-Urbain (2), le chemin de fer (3) et le viaduc Rosemont-Van Horne (4), et de retisser les liens entre les immenses îlots industriels laissés à l'abandon.

Le concept derrière ce geste urbain fort est d'encourager les échanges entre les zones, ayant chacune leur caractère propre tout en faisant partie d'un ensemble servant à l'épanouissement de la communauté. Par exemple, l'extension du parc Lhasa-De Sela (5) s'étend sous le viaduc afin d'inclure le parc Sans nom (6) dans ses activités. En effet, le parc Lhasa existant est déjà aménagé en espaces familiaux avec des jeux pour enfants et une végétation abondante. Alors, la nouvelle organisation du parc voisin propose maintenant une diversité de surfaces, gazonnées, en terre battue et en gravier, afin d'offrir des équipements d'entraînement extérieurs pour adultes et un parc à chiens en complément au caractère convivial de cette zone. Aussi, avec l'ombre produite directement sous le viaduc, de nouvelles cases de stationnement profitent aux fonctions du bâtiment. Suivant le tracé du viaduc, une zone minérale oubliée devient place événementielle (7) avec des abris longeant le chemin de fer. Cette temporisation des corridors protège un skatepark l'été et une patinoire l'hiver injectant un caractère sportif et culturel à ce lieu. Plus loin, au coin des rues Bernard Est et Saint-Dominique, une reprise de la nouvelle esplanade de l'entrepôt Van Horne rappelle la situation de l'ancienne gare du Mile End (8) tout en offrant un espace de rassemblement plus privé et protégé. Dans cette même optique d'inclusion, le parc des Crépuscules existant (9), à l'ouest du tunnel Saint-Urbain, propose un nouveau lien vers l'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie et la piste cyclable des Carrières (10) au nord du chemin de fer. De plus, en intégrant les idées du PPU Secteur Bellechasse, toutes ces interventions deviennent visibles et accessibles du tablier réaménagé du viaduc Rosemont-Van Horne. En effet, une réduction de l'espace alloué à la circulation automobile mène à un corridor généreux pour la mobilité douce. De ce fait, une nouvelle connectivité s'opère maintenant à toutes les échelles mettant en valeur le panorama du secteur, par un belvédère sur le viaduc, et en favorisant une découverte des abords de la voie ferrée (Rosemont–La Petite-Patrie – Projet d'aménagement détaillé, en ligne).

### 5.1.2 À l'échelle du bâtiment



Figure 17 \_ Nouvelle entrée principale de l'entrepôt Van Horne

Cette recherche de cohérence urbaine se poursuit aussi à l'échelle du bâtiment lui-même afin d'encourager l'appropriation et le sentiment d'appartenance des citoyens.

À l'origine ayant seulement des entrées sur la façade sud et donnant sur un « no-man's-land » bétonné, soit l'avenue Van Horne faisant 12 mètres de large à cet endroit, cette dernière est repensée en rue commerciale dynamique en relation directe avec le boulevard Saint-Laurent. L'image précédente (Figure 17) montre d'ailleurs la nouvelle entrée principale de l'entrepôt et la topographie très changeante du site. S'inspirant du Goods Line (Annexe 4) et sa stratégie de paliers superposés, une longue esplanade débute au bas de Saint-Laurent proposant un système de marches et de rampes intégrées montant vers une entrée extrudée. Ceci ramène notamment la façade de huit étages à une échelle plus humaine et crée une intimité dès l'arrivée à ce géant industriel. En termes de matérialité, l'esplanade rappelle le passé ferroviaire de l'entrepôt avec une combinaison de madriers de bois et d'acier galvanisé foncé, à l'image de la bibliothèque de Aizkibel par Estudio Beldarrain (Annexe 4). Ces choix sont d'ailleurs repris à l'intérieur du bâtiment où un escalier architectural gravissant tous les étages amorce un parcours de découverte vertical et affirme, par le fait même, le nouveau visage contemporain de l'entrepôt, comme la transformation du Wellcome Collection à Londres (Annexe 4).



Figure 18 \_ Esplanade Van Horne

Poursuivant la promenade horizontale, l'étendue de l'esplanade permet d'entrer directement au rez-de-chaussée, qui est surélevé par rapport à la rue. Pour y accéder, une série d'escaliers entrecouperent un espace tampon planté et sont en relation avec les entrées des différents commerces (Figure 18). Ces interventions humanisent l'avenue Van Horne, qui demeure à sens unique vers l'ouest, mais qui présente maintenant une allée de végétation haute le long du viaduc et une rangée de stationnements sur rue pour accommoder les nouvelles fonctions du bâtiment.

## 5.2 Programme architectural

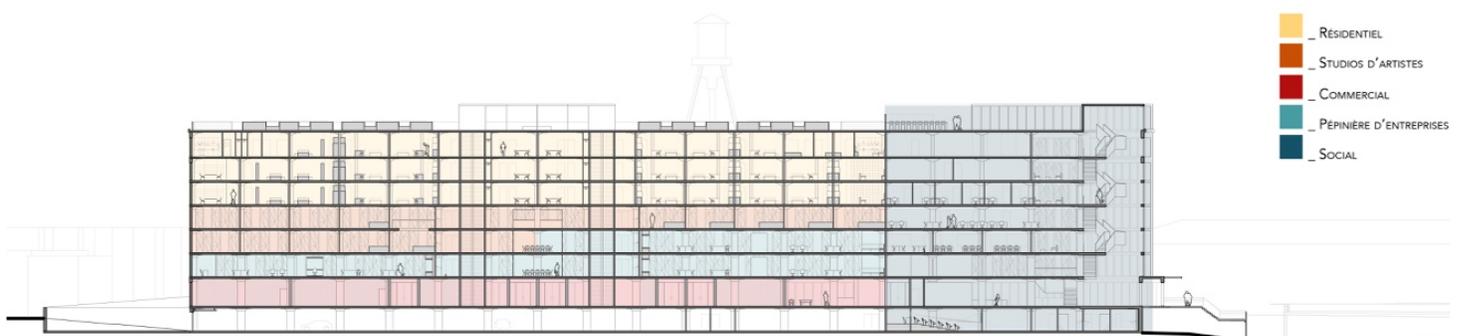


Figure 19 \_ Coupe longitudinale et zonage programmatique

Comme mentionné précédemment, un programme basé sur quatre fonctions majeures, soit communautaires, commerciales, résidentielles et de travail, est au cœur de la requalification de l'entrepôt Van Horne (Figure 19). Cette diversité d'usages assure un dynamisme et une vitalité programmatique servant les nombreux intérêts d'une communauté hétérogène comme celle du Mile End.

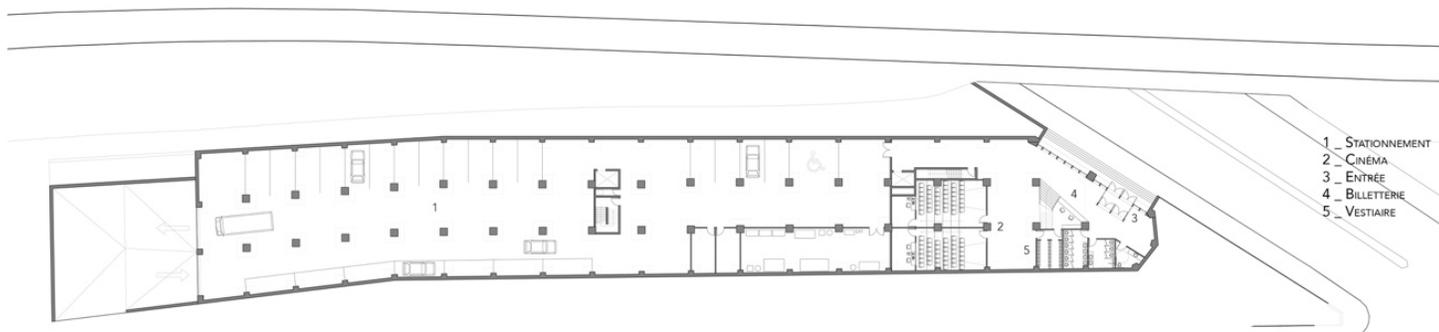


Figure 20 \_ Plan du Sous-sol

En continuité avec les concepts de perméabilisation abordés dans les stratégies d'implantation, le sous-sol (Figure 20) de l'entrepôt s'ouvre sur le quartier en proposant deux nouveaux points d'entrée. Le premier est à l'extrémité ouest du bâtiment où une rampe donne accès à un stationnement souterrain.



Figure 21 \_ Entrées et Parcours

Du côté opposé, longeant le boulevard Saint-Laurent, une entrée secondaire (Figure 21) permet d’amorcer le parcours vertical de la pointe est du bâtiment tout en profitant du caractère assez sombre du sous-sol pour installer deux salles de cinéma de 40 places, une billetterie et un vestiaire pour les espaces communautaires aux étages supérieurs (Figure 20).

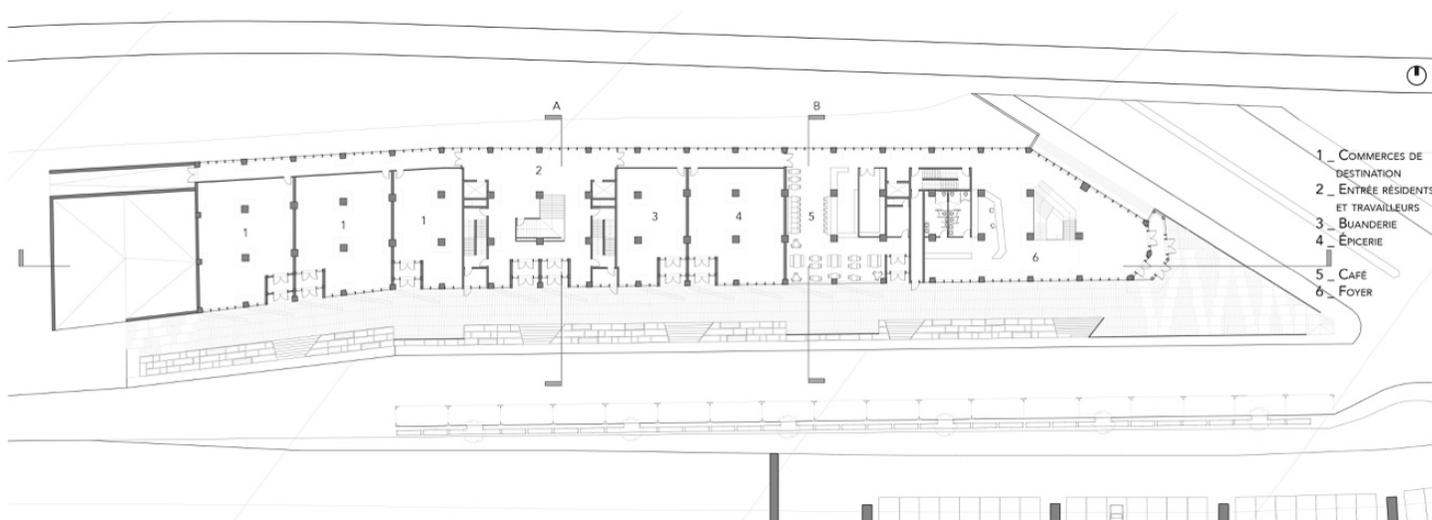


Figure 22 \_ Plan du Rez-de-chaussée

Au niveau du rez-de-chaussée (Figure 22), l’esplanade ouvre l’étage qui est maintenant accessible universellement. En longeant cette dernière, on rencontre des entrées extérieures protégées menant aux vestibules intérieurs des commerces respectifs, reprenant la logique constructive du boulevard Saint-Laurent. D’abord, les commerces situés dans la partie ouest du bâtiment sont principalement des destinations spécialisées, comme Chocolats Favoris ou Apple Store, afin d’encourager l’exploration et le déambulation sur le site. Ensuite, plus près de l’entrée principale, avec son foyer et l’accueil, se succèdent une buanderie, une épicerie et un café profitant d’une généreuse terrasse extérieure.



Figure 23 \_ Coupe perspective A – Vestibules et entrée des résidents et travailleurs

Au centre du rez-de-chaussée, l'on retrouve l'entrée privée des résidents, artistes et travailleurs (Figure 23) qui fait écho à l'escalier architectural à l'est en reprenant sa matérialité et sa construction (Annexe 5). Cette espace permet aussi d'apprécier le chemin de fer grâce à une paroi vitrée ayant pris la place de l'ancien remplissage opaque en brique. Ce dernier est maintenant reculé, devenant l'arrière des commerces, et est réinterprété en paroi de brique poreuse, à l'image de l'Espace Baronda (Annexe 4).

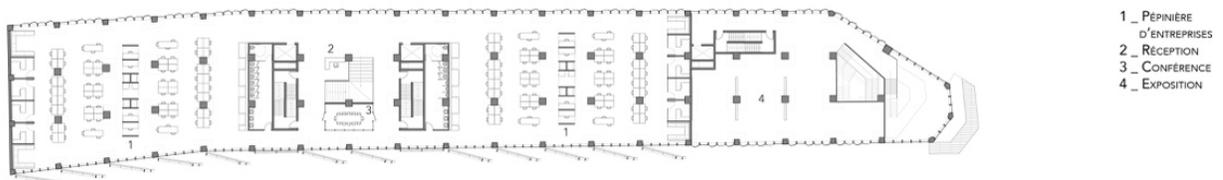


Figure 24 \_ Plan du 1<sup>er</sup> Étage

Les étages suivant respectent tous la même logique d'organisation, soit une pointe est, à vocation communautaire, indépendante de la partie ouest où les usages varient selon les niveaux. Dans les deux cas, les espaces créés sont desservis par des ascenseurs, deux des trois situés aux emplacements d'anciens monte-charges, et des escaliers ciseaux.

Les étages 1, 2 et 3 combinent pépinière d'entreprises et studios d'artistes afin de créer un environnement créatif stimulant et coopératif.



Figure 25 \_ Pépinière d'entreprises

Séparés de la salle d'exposition à l'est, le premier étage (Figure 24) et une partie du deuxième (Figure 26) accueillent des lieux de travail le plus flexibles possible, à l'image de la proposition de Lemay pour Ubisoft Montréal (Annexe 4). En effet, des bureaux privés et des zones de repos longent les murs périphériques alors que les espaces de travail occupent le centre. Afin de définir les secteurs respectifs des différentes compagnies, tout en évitant de cloisonner l'espace, un volume traversant intègre du rangement, des équipements partagés et des postes de travail individuels. De plus, comme il est illustré sur la perspective (Figure 25), ce dernier reprend la matérialité ferroviaire type, soit du bois et de l'acier foncé. La structure en béton est aussi laissée apparente afin de bien sentir l'interaction entre l'ancien et le nouveau, comme l'on retrouve dans le bureau chef de Lightspeed dans la Gare Viger à Montréal (Annexe 4).

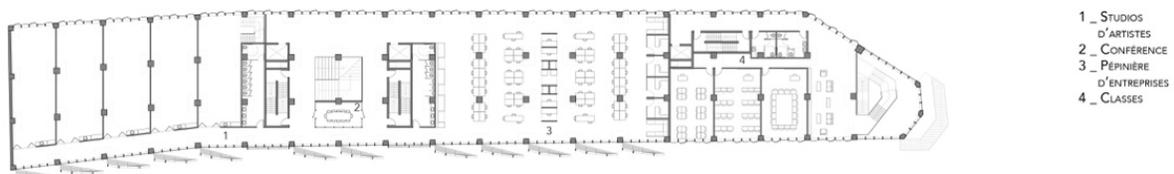


Figure 26 \_ Plan du 2<sup>e</sup> Étage

Pour leur part, les studios d'artistes, au nombre de 14 dont un à double hauteur, occupent l'autre partie du deuxième étage (Figure 26) et le troisième (Figure 27). Adossés à la façade nord, ils profitent de l'éclairage doux de cette orientation et libèrent la face sud pour la circulation. D'ailleurs, à l'étage 3, des dilatations du corridor deviennent des balcons qui peuvent être ouverts créant des lieux de rencontres informelles et de ressourcement créatif.

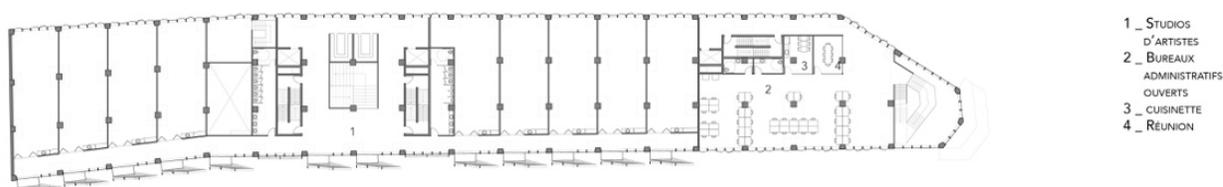


Figure 27 \_ Plan du 3<sup>e</sup> Étage

Les étages 2, 3 et 4 de la partie est accueillent respectivement des salles de classes et de formations (Figure 26) et des bureaux administratifs ouverts (Figure 27) et fermés (Figure 28) disponibles pour les organismes communautaires locaux ou pour les initiatives personnelles des résidents du quartier.



Figure 28 \_ Plan du 4<sup>e</sup> Étage

Les trois niveaux suivants (Figures 28 à 30) sont dédiés à du logement abordable comptant 52 studios, six deux chambres à coucher traversants et quatre trois chambres à coucher pour un total de 62 unités résidentielles, chacune avec son balcon privé (Annexe 6). La forme de ce dernier, comme il est visible sur les plans, est orientée vers le boulevard Saint-Laurent afin de dynamiser les longues façades et profiter de l'animation de cette artère majeure.



Figure 29 \_ Plan du 5<sup>e</sup> Étage

Dans l'organisation des studios, l'unité est complètement décloisonnée afin de maximiser l'entrée de lumière naturelle. Un mobilier intégré suggère un zonage privé-public et augmente les possibilités de rangement dans cette résidence compacte. De plus, afin d'optimiser leur espace, tout en maintenant le caractère collectif du bâtiment, chaque noyau de logements partage une salle de lavage commune.

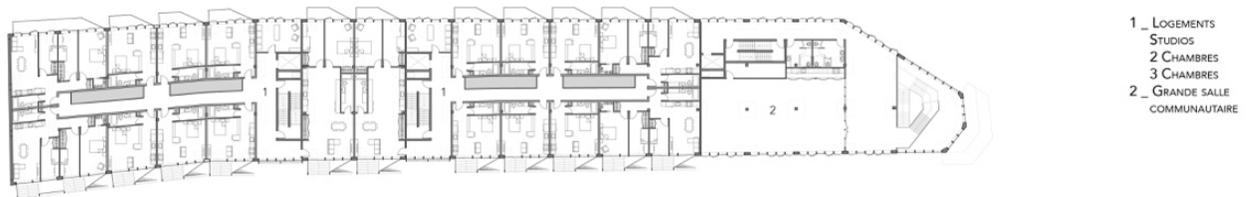


Figure 30 \_ Plan du 6<sup>e</sup> Étage

Les unités centrales, logées entre les circulations verticales, bénéficient d'une double orientation grâce à leur transversalité. En effet, les chambres sont disposées du côté nord tandis que les pièces de vie profitent de l'éclairage abondant de la façade sud.

Dans le cas des trois chambres à coucher, deux travées sont occupées plutôt qu'une, permettant de joindre les balcons et signaler davantage la poutre de béton existante à cet étage.

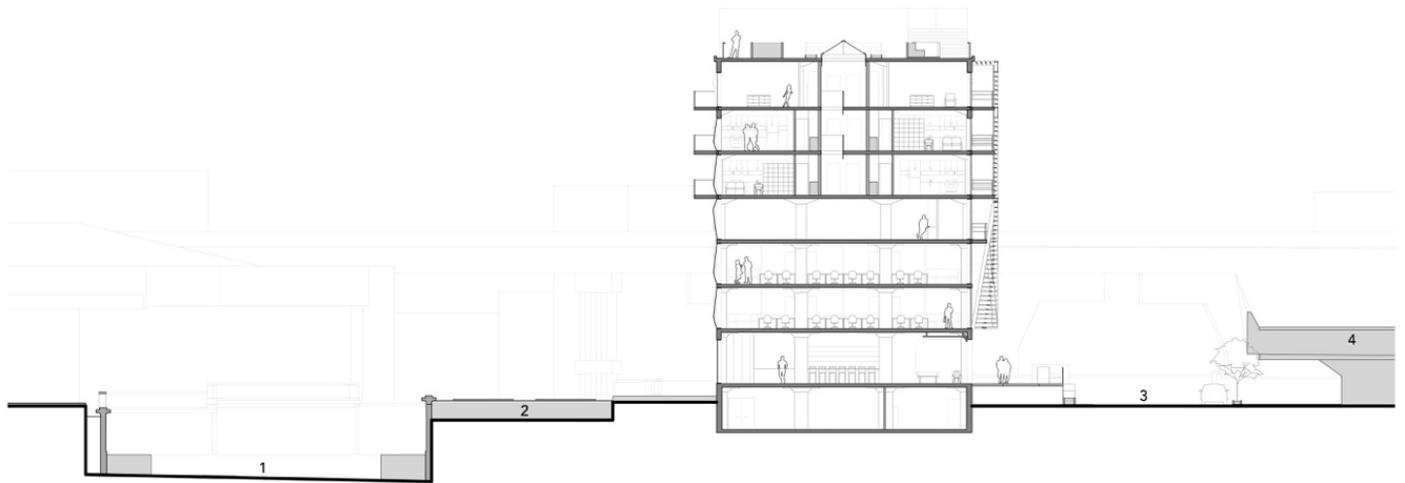


Figure 31 \_ Coupe transversale B

1 Boulevard Saint-Laurent | 2 Chemin de fer du *Canadian Pacific* | 3 Avenue Van Horne | 4 Viaduc Rosemont-Van Horne

Un des défis de cette organisation à corridor central est l'apport de lumière naturelle au cœur du bâtiment. À cet effet, la stratégie employée est celle des puits de lumière (Figure 31). Ainsi, comme il est visible sur les plans de toiture (Figure 32) et des étages 5 et 6 (Figures 29 et 30), un découpage généreux baigne les circulations communes de lumière directe.

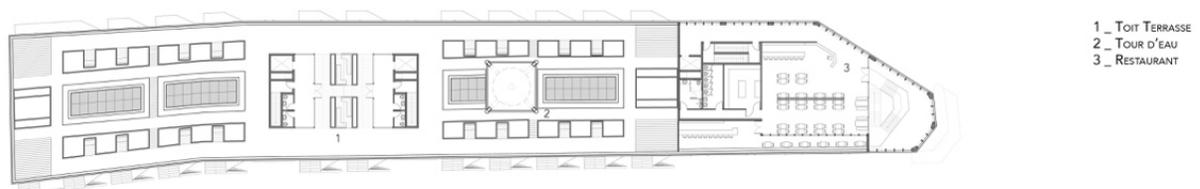


Figure 32 \_ Plan du 7<sup>e</sup> Étage (Toit)

Concluant le parcours vertical à l'est, l'escalier architectural donne sur un ajout en toiture accueillant un restaurant avec terrasse extérieure au sud (Figure 32). En cas d'évènements importants, comme un mariage ou une soirée officielle, les salles polyvalentes ou la grande salle, aux étages 5 et 6 respectivement (Figures 29 et 30), peuvent s'ajouter à la superficie du restaurant, si elles ne sont pas déjà employées pour des activités communautaires.

Le reste du toit est dédié à divers espaces de détente et de rassemblement. Ainsi, on remarque des coins pour tables et chaises, des bacs plantés avec sièges intégrés afin d'admirer le panorama, une zone centrale « lounge » protégée par une pergola en terracotta, comme les brise-soleil, et la mise en valeur de la tour d'eau emblématique du bâtiment.

### 5.3 Réflexions matérielles

Comme il a été présenté à la section 3.3 Bâtiment – L'entrepôt et son contexte, notamment avec la figure 14 \_ Analyse de structure existante, l'élément le plus caractéristique de l'entrepôt est sa structure apparente en béton. En effet, bien que le remplissage de brique soit aussi une image très forte, il demeure que ce dernier peut et doit être réinterprété afin de servir à la fois la mémoire collective et les nouveaux usages du bâtiment. En analysant le parti actuel du St. Lawrence Warehousing, la force visuelle de l'entrepôt n'est pas nécessairement dans la brique elle-même, mais plutôt dans la simplicité du découpage et la clarté de son expression.



Figure 33 \_ Élévation Nord

Ainsi, sauf pour la façade ouest qui demeure inchangée, l'entrepôt s'enveloppe maintenant d'une nouvelle peau en verre, parfois lisse et parfois modulée. Ce jeu de transparence est visible sur l'élévation nord (Figure 33) qui montre le vitrage lisse au rez-de-chaussée et sur

la pointe est du bâtiment afin de favoriser au maximum le partage visuel entre l'intérieur et l'extérieur. Cette ouverture est aussi reprise sur le reste de l'entrepôt, mais de façon plus réservée que pour les zones publiques. En effet, l'objectif principal est d'abord l'apport de lumière naturelle tout en maintenant un certain niveau d'intimité pour les usages semi-publics.

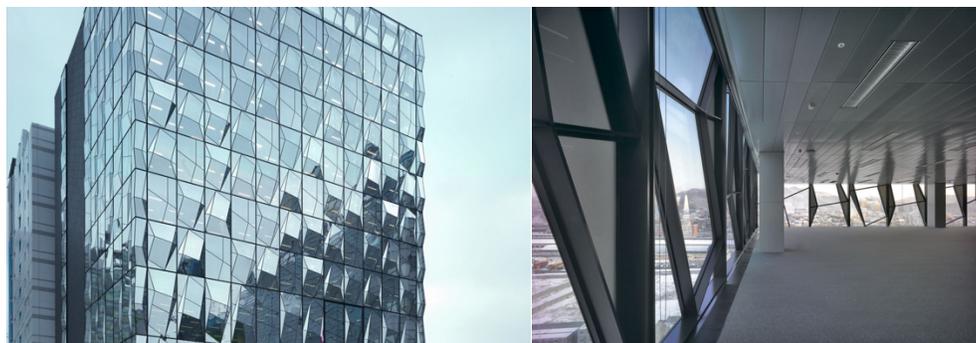


Figure 34 \_ Trutec Building, Séoul, Corée du Sud, Barkow Leibinger Architects, 2006  
([http://www.barkowleibinger.com/archive/view/trutec\\_building](http://www.barkowleibinger.com/archive/view/trutec_building))

Pour ce faire, la stratégie du Trutec Building (Figure 34 et Annexe 7) s'adapte parfaitement aux nouveaux besoins de l'entrepôt Van Hone. Ces modules identiques peuvent être installés de deux façons différentes et leurs panneaux en verre sont tantôt transparents et tantôt translucides. Ce revêtement tectonique vient donc brouiller les regards extérieurs tout en animant les espaces intérieurs par leur forme et leurs jeux de lumière (Barkow Leibinger, en ligne).



Figure 35 \_ Élévation Sud

Du côté sud, la division fonctionnelle des plans se traduit directement par l'expression de la façade (Figure 35). En effet, alors que la tranche sociale demeure entièrement vitrée, un nouvel élément de revêtement s'ajoute devant les travées ouest du bâtiment. Ainsi, une peau uniforme en verre remplace la brique entre chaque élément structural en béton, mais un clin d'œil au passé se manifeste sous forme de brise-soleil en terracotta (Annexe 8). Ces derniers deviennent comme l'ancienne couche historique en brique qui se détache du bâtiment afin de le laisser respirer et trouver son image contemporaine. Ce choix s'inscrit directement dans l'approche de référence abstraite de Semes où le matériau d'origine n'est pas copié, mais plutôt réinterprété (Semes, 2009 : 209). De ce fait, la couleur (orange brûlé/rouge) et la texture (granuleuse) de la brique demeurent, mais sa masse et son opacité sont éliminées.



Figure 36 \_ Étude d'ensoleillement des studios (Été | Hiver)

Étant installés sur la façades sud, leur rôle est bien plus qu'un simple rappel historique. En effet, leur disposition est minutieusement calculée afin d'optimiser leur gestion de la lumière naturelle. Ainsi, chaque lamelle des brise-soleil est inclinée de 10° dans le sens horaire par rapport à l'horizontal. Cette légère rotation permet d'éviter la surchauffe en été en protégeant les espaces intérieurs et laisse pénétrer la lumière naturelle au maximum durant l'hiver (Figure 36) (Terreal North America, en ligne).

En conclusion, chaque intervention proposée s'inscrit dans un tout cohérent afin de redynamiser toutes les échelles de ce secteur. Au niveau urbain, une attention particulière est portée envers le retissage des abords de la voie ferrée afin d'en faire des lieux

conviviaux et inclusifs. Ensuite, cette mentalité d'intégration transparaît aussi dans le programme mixte de commerces, de résidences abordables et d'espaces communautaires et de travail qui rejoint toutes les strates de la population. Finalement, les besoins des citoyens demeurent toujours un enjeu central du projet, même à l'échelle du détail. Ainsi, la mémoire collective de ces derniers est respectueusement réinterprétée en une matérialité résolument contemporaine qui réimagine le revêtement passé.

## RETOUR SUR LA CRITIQUE

Dans son ensemble, le projet d'une pérennisation communautaire de l'entrepôt Van Horne à Montréal a été reçu positivement tout en suggérant quelques pistes de réflexion et d'amélioration.

Au niveau de l'implantation, le jury était unanime sur la justesse des stratégies choisies pour revitaliser le secteur et retisser les liens entre le bâtiment, son environnement et ses citoyens. L'utilisation du viaduc et ses sous-espaces pour du stationnement et un tablier partagé furent les points forts. Cependant, l'intersection du boulevard Saint-Laurent et de l'avenue Van Horne est encore à retravailler, notamment en permettant un accès en paliers de tous les côtés afin d'éliminer le garde-corps « en muraille ».

Le programme est un autre élément ayant satisfait le jury, le trouvant contrôlé et approprié pour le milieu. Les logements ressortent comme proposition intéressante avec leurs balcons tournés vers le boulevard Saint-Laurent. L'aménagement des commerces serait à revoir afin d'en combiner quelques-uns, comme l'épicerie et le café, pour offrir des superficies plus généreuses. La nécessité d'un restaurant en toiture est aussi remise en question, préférant privilégier des espaces extérieurs pour les résidents.

Par contre, le point de discussion majeur demeure la matérialité proposée. Comment réinterpréter sans dénaturer? Quelle est la lecture du bâtiment et sa place dans la mémoire collective? Quel est le rôle de la brique pour ce bâtiment? Toutes des questions qui ont soulevé plusieurs réserves quant aux choix de vitrer l'entièreté de l'entrepôt et d'y ajouter des brise-soleil. En somme, le jury cherchait un meilleur dosage dans les jeux d'enveloppes et de matérialités.

## CONCLUSION

Au départ une réflexion sur la requalification du patrimoine industriel, cet essai (projet) étudie comment pérenniser un entrepôt ferroviaire pour qu'il contribue de nouveau à la vie de quartier. Ainsi, le projet se centre sur l'entrepôt Van Horne, un imposant volume en brique rouge situé dans le Mile End à Montréal. La richesse du bâtiment et de son environnement urbain changeant est mise à profit afin de favoriser une appropriation collective du lieu. De ce fait, un geste rassembleur, plutôt qu'une muséification du témoin historique, permet de générer des mutations positives dans la société en adéquation avec l'esprit du lieu afin de revitaliser sans dénaturer. Pour ce faire, une approche sensible aux enjeux de patrimoine, d'identité, d'aspect social et d'échelle urbaine ancre le projet dans ses contextes historiques et présents et se matérialise par des interventions respectueuses et innovantes. Au final, un programme dynamique et inclusif marie des fonctions :

- communautaires, pour encourager les interactions collectives;
- commerciales, pour perméabiliser le rez-de-chaussée et le mettre en relation avec le boulevard Saint-Laurent;
- de travail, plus spécifiquement de pépinière d'entreprises, pour profiter de l'énergie créative générée dans ce milieu;
- et résidentielles abordables, pour pallier à l'embourgeoisement du quartier.

Au final, comme il a été mentionné par le jury lors de la présentation finale, une intervention sur le patrimoine ne bénéficie pas d'une solution universelle acceptée de tous. Il s'agit plutôt de trouver un équilibre entre la différenciation et la compatibilité afin de revitaliser le témoin historique à sa juste valeur (Semmes, 2009 : 173).

## BIBLIOGRAPHIE

ArchDaily - Espai Baronda / Alonso y Balaguer, [http://www.archdaily.com/499579/espai-baronda-alonso-y-balaguer?ad\\_medium=widget&ad\\_name=category-factory-article-show](http://www.archdaily.com/499579/espai-baronda-alonso-y-balaguer?ad_medium=widget&ad_name=category-factory-article-show) (31 janvier 2016)

ArchDaily - Wellcome Collection London Transformation / Wilkinson Eyre Architects, [http://www.archdaily.com/642210/wellcome-collection-london-transformation-wilkinson-eyre-architects?ad\\_medium=widget&ad\\_name=category-mixed-use-architecture-article-show](http://www.archdaily.com/642210/wellcome-collection-london-transformation-wilkinson-eyre-architects?ad_medium=widget&ad_name=category-mixed-use-architecture-article-show) (31 janvier 2016)

Association québécoise pour le patrimoine industriel (AQPI), <http://www.aqpi.qc.ca/enjeux-actuels.html> (12 novembre 2015)

Barkow Leibinger - TRUtec Building, Seoul, Korea, [http://www.barkowleibinger.com/archive/view/trutec\\_building](http://www.barkowleibinger.com/archive/view/trutec_building) (30 mars 2016)

BENOIT, Michelle (1991) *Les villages du Plateau : le patrimoine de Montréal : quartiers du Plateau Mont-Royal*. Montréal : Guérin littérature.

BRODEUR, Mario et Conrad GALLANT (2012) *Recherche préalable pour une analyse de l'intérêt patrimonial du St. Lawrence Warehousing Co*. Document confidentiel par MBRODEUR CONSULTANT INC. : propriété de Groupe Immobilier Perspective Real Estate Group.

Comité des citoyens du Mile End (CCME), <http://citoyensmileend.com/> (3 novembre 2015)

Dezeen Magazine - Abandoned station and hotel converted into Lightspeed headquarters by ACDF Architecture, <http://www.dezeen.com/2016/01/04/acdf-architecture-lightspeed-headquarters-montreal-abandoned-hotel-station/> (11 janvier 2016)

Dezeen Magazine - Estudio Beldarrain uses reclaimed railway sleepers to extend Spanish library, <http://www.dezeen.com/2015/11/26/aizkibel-library-extension-reclaimed-railway-sleepers-spain-estudio-beldarrain/> (11 janvier 2016)

DROUIN, Martin (2005) *Le combat du patrimoine à Montréal, 1973-2003*. Sainte-Foy, Québec : Presses de l'Université du Québec, collection « Le Patrimoine urbain ».

FORSYTH, Michael (dir.) (2007) *Understanding historic building conservation*. Oxford, UK ; Malden, MA : Blackwell.

HAYDEN, Dolores (1995) *The power of place: urban landscapes as public history*. Cambridge, MA: The MIT Press.

Héritage Montréal, <http://www.heritagemontreal.org/fr/entrepot-van-horne-2014/> (1<sup>er</sup> octobre 2015)

ICOMOS (1986) *Créer dans le créé : l'architecture contemporaine dans les bâtiments anciens*. Paris : Electa Moniteur.

INSALL, Donald W. (2008) *Living buildings : architectural conservation : philosophy, principles and practice*. Mulgrave, Vic : Images Pub.

JOLICOEUR, Martin (2013) *Travaux majeurs chez Ubisoft Montréal pour conserver ses talents*. <http://www.lesaffaires.com/secteurs-d-activite/immobilier/travaux-majeurs-chez-ubisoft-montreal-pour-conserver-ses-talents/554719> (3 février 2016)

Le Plateau-Mont-Royal – Aires et unités de paysage, [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=7297,74613574&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7297,74613574&_dad=portal&_schema=PORTAL) (12 novembre 2015)

Les Amis du Champ des Possibles (ACDP), <https://amisduchamp.com/> (11 janvier 2016)

MARSAN, Jean-Claude (dir.) (2012) *Montréal et son aménagement : vivre la ville*. Québec : Presses de l'Université du Québec, collection « Le Patrimoine urbain ».

MARSAN, Jean-Claude (1990) *Sauver Montréal : chroniques d'architecture et d'urbanisme*. Montréal : Boréal, collection « Papiers collés ».

Mémoire du Mile End (MME), <http://memoire.mile-end.qc.ca/?lang=fr> (3 novembre 2015)

MIEG, Harald A. (2014) *Industrial Heritage Sites in Transformation : Clash of Discourses*. Florence: Taylor and Francis.

MU Architecture (2013) *Van Horne – Dossier pour pré-avis*. Document confidentiel : propriété de Groupe Immobilier Perspective Real Estate Group.

RENY, Claude (1991) *Principes et critères de restauration et d'insertion : le patrimoine architectural d'intérêt public au Québec*. Québec : Direction des communications (Ministère des affaires culturelles).

Rosemont–La Petite-Patrie – Projet d'aménagement détaillé, [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=7357,76159572&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7357,76159572&_dad=portal&_schema=PORTAL) (12 novembre 2015)

SEMES, Steven W. (2009) *The future of the past : a conservation ethic for architecture, urbanism, and historic preservation*. New York : W. W. Norton & Company.

STRATTON, Michael (dir.) (2000) *Industrial buildings : conservation and regeneration*. London ; New York : E & FN Spon.

Terreal North America – Shamal, <http://www.terreal.us/products/sunscreens/shamal/> (29 mars 2016)

THARP, Erin (2015) *The Goods Line Carries the Precious Cargo of a Thriving Neighborhood*. <http://landarchs.com/the-goods-line-carries-the-precious-cargo-of-a-thriving-neighborhood/> (11 janvier 2016)

The Getty Conservation Institute (2009) *Historic Urban Environment – Conservation Challenges and Priorities for Action*. [http://www.getty.edu/conservation/our\\_projects/field\\_projects/historic/experts\\_mtg\\_mar09.pdf](http://www.getty.edu/conservation/our_projects/field_projects/historic/experts_mtg_mar09.pdf) (3 novembre 2015)

UQAM – Entrevues, <http://www.uqam.ca/entrevues/> (20 octobre 2015)

VAN VLIET, Simon (2015) *Le Plateau se donne une politique d'inclusion*.  
<http://plateau.pamplemousse.ca/2015/06/le-plateau-se-donne-une-politique-dinclusion/>  
(3 novembre 2015)

Ville de Montréal – Bilan, <http://ville.montreal.qc.ca/patrimoineurbain> (3 novembre 2015)

Ville de Montréal – Énoncé d'orientation, <http://ville.montreal.qc.ca/patrimoineurbain> (3 novembre 2015)

Ville de Montréal – Évaluation de l'intérêt, <http://ville.montreal.qc.ca/patrimoineurbain> (3 novembre 2015)

Ville de Montréal – Le Plateau-Mont-Royal,  
[http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=2240,2893649&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2240,2893649&_dad=portal&_schema=PORTAL) (3 novembre 2015)

Ville de Montréal – Les grandes rues de Montréal, <http://ville.montreal.qc.ca/grandesrues>  
(12 novembre 2015)

Ville de Montréal – Politique du patrimoine, <http://ville.montreal.qc.ca/patrimoineurbain>  
(3 novembre 2015)

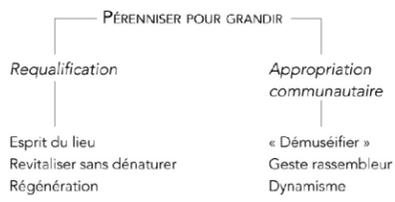
Walk Score – 1 avenue Van Horne, <https://www.walkscore.com/score/1-ave-van-horne-montr%C3%A9al-qc-canada> (16 janvier 2016)

## ANNEXES

### ANNEXE 1 – Projet tel que présenté lors de la critique finale

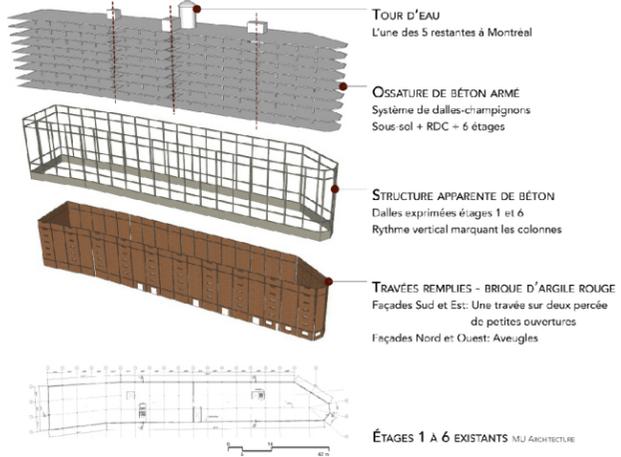
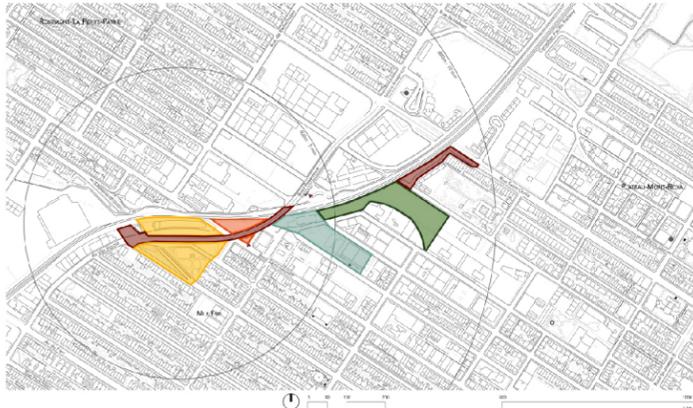
# AUX ABORDS DE LA MAIN

UNE PÉRENNISATION COMMUNAUTAIRE DE L'ENTRÊPÔT VAN HORNE À MONTRÉAL



## CADRE CONCEPTUEL

## ÉVOLUTION HISTORIQUE - BOULEVARD SAINT-LAURENT



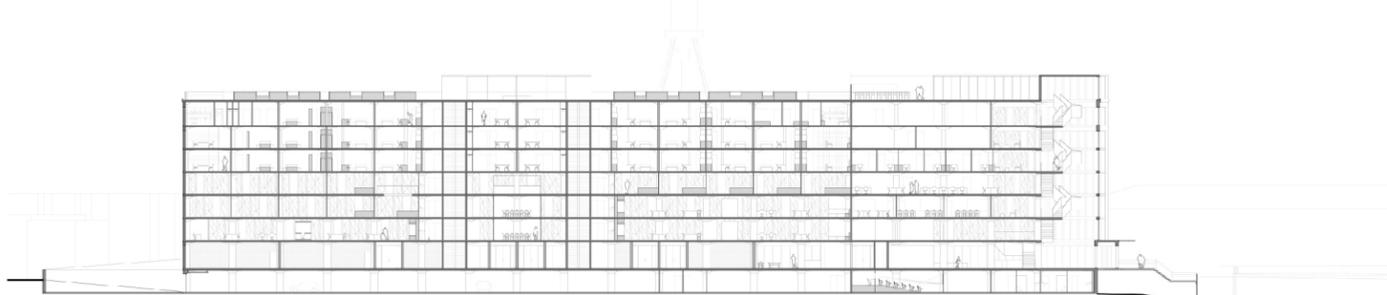
## REVITALISATION PAR ZONES \_ 1:4000



## ÉTUDES DE SITE \_ 1:10 000



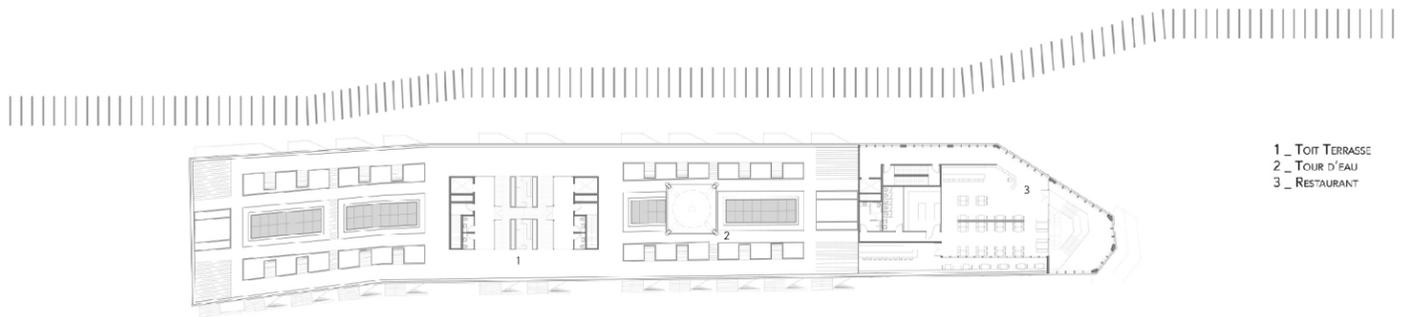
## IMPLANTATION \_ 1:500



## COUPE LONGITUDINALE \_ 1:200

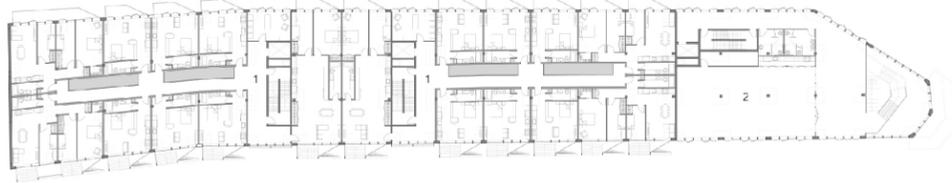


## ÉLÉVATION SUD \_ 1:200



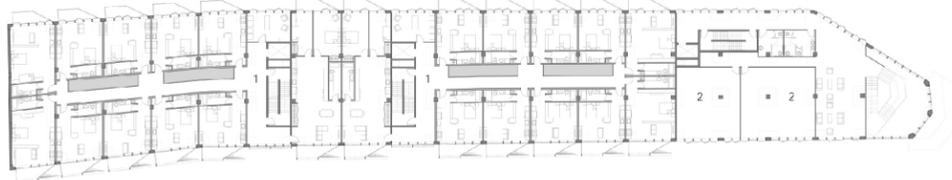
R+7 (TOIT) \_ 1:200

- 1 \_ TOIT TERRASSE
- 2 \_ TOUR D'EAU
- 3 \_ RESTAURANT



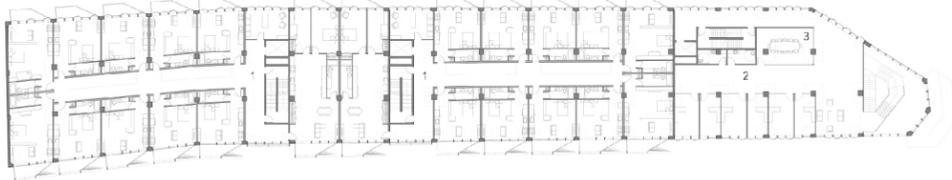
R+6 \_ 1:200

- 1 \_ LOGEMENTS STUDIOS
- 2 \_ CHAMBRES
- 3 \_ CHAMBRES
- 2 \_ GRANDE SALLE COMMUNAUTAIRE



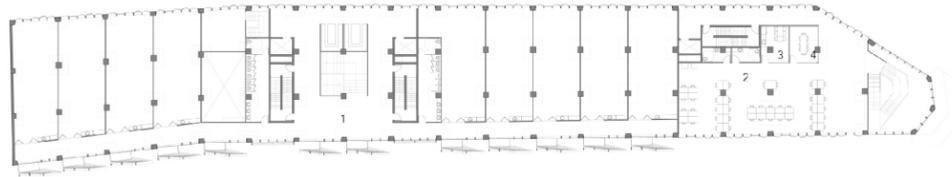
R+5 \_ 1:200

- 1 \_ LOGEMENTS STUDIOS
- 2 \_ CHAMBRES
- 2 \_ SALLES POLYVALENTES



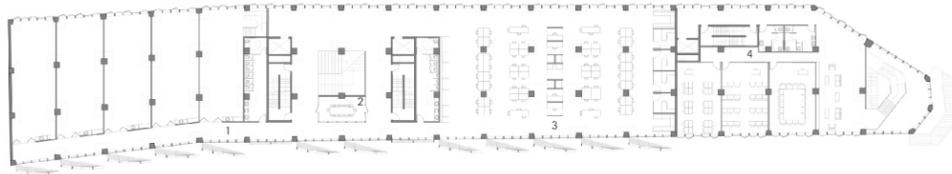
R+4 \_ 1:200

- 1 \_ LOGEMENTS STUDIOS
- 2 \_ CHAMBRES
- 2 \_ BUREAUX ADMINISTRATIFS FERMÉS
- 3 \_ CONFERENCE



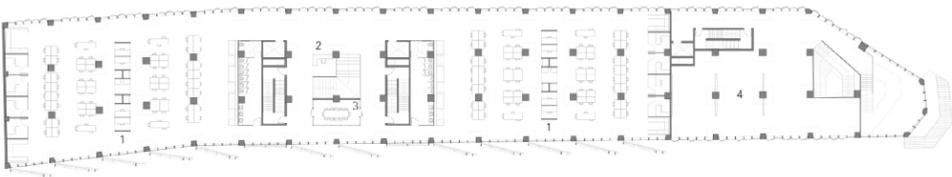
R+3 \_ 1:200

- 1 \_ STUDIOS D'ARTISTES
- 2 \_ BUREAUX ADMINISTRATIFS OUVERTS
- 3 \_ CUISINETTE
- 4 \_ RÉUNION



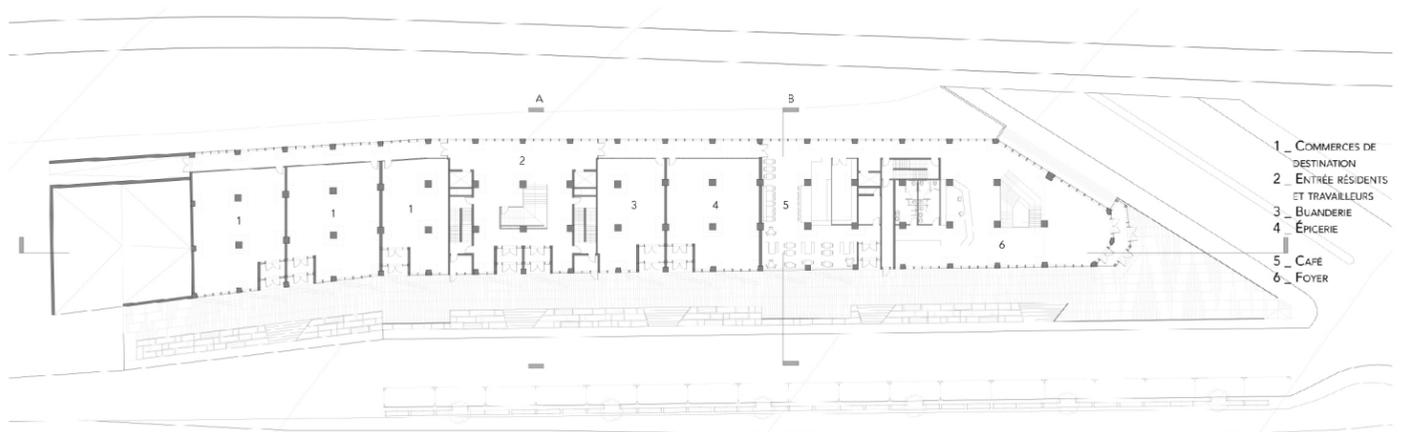
R+2 \_ 1:200

- 1 \_ STUDIOS D'ARTISTES
- 2 \_ CONFERENCE
- 3 \_ PÉPINIÈRE D'ENTREPRISES
- 4 \_ CLASSES



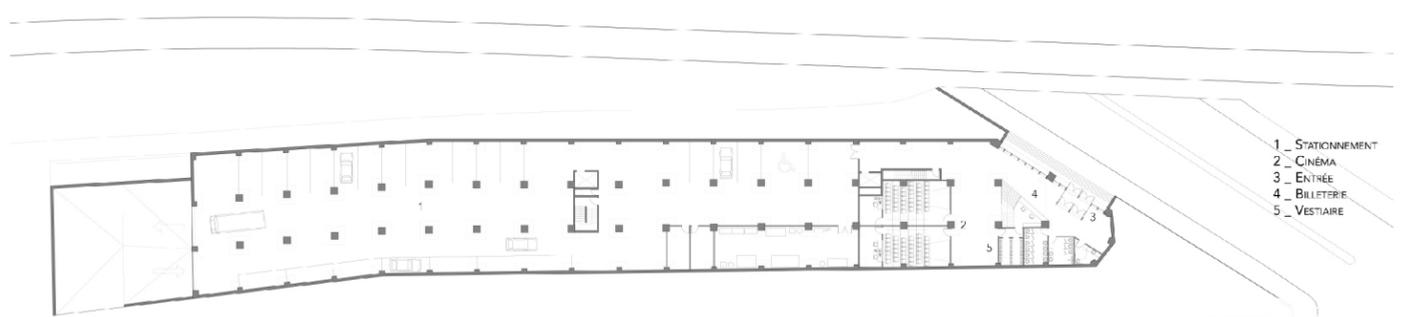
R+1 \_ 1:200

- 1 \_ PÉPINIÈRE D'ENTREPRISES
- 2 \_ RÉCEPTION
- 3 \_ CONFERENCE
- 4 \_ EXPOSITION



REZ-DE-CHAUSÉE \_ 1:200

- 1 \_ COMMERCES DE DESTINATION
- 2 \_ ENTRÉE RÉSIDENTS ET TRAVAILLEURS
- 3 \_ BLANDERIE
- 4 \_ ÉPICERIE
- 5 \_ CAFE
- 6 \_ FOYER



R-1 \_ 1:200

- 1 \_ STATIONNEMENT
- 2 \_ CINÉMA
- 3 \_ ENTRÉE
- 4 \_ BILLETTERIE
- 5 \_ VESTIAIRE



Entrée principale



Esplanade Van Horne



COUPE PERSPECTIVE A



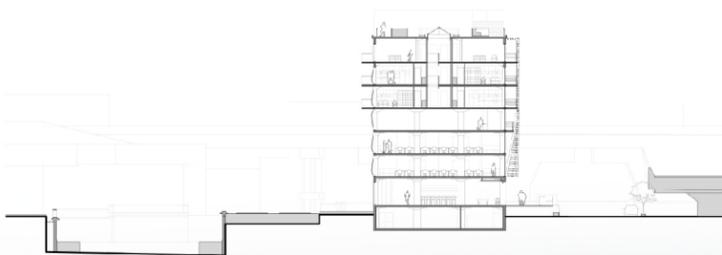
Pépinière d'entreprises



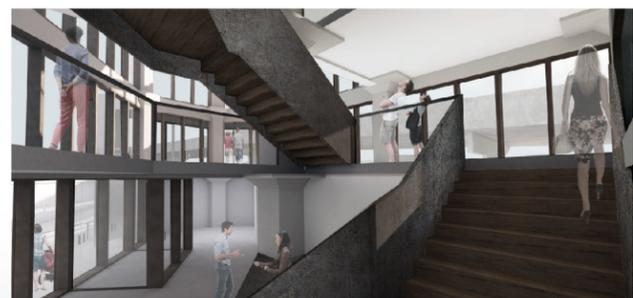
Studio - Été



Studio - Hiver



COUPE B \_ 1:200



Entrées et Parcours

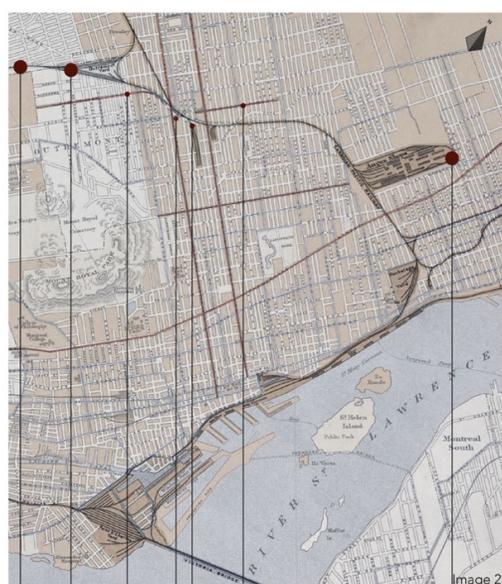


ÉLEVATION NORD \_ 1:200



Ce développement se centre notamment autour du boulevard Saint-Laurent actuel. Ouvert en 1717, le chemin Saint-Laurent est le seul axe nord-sud menant de la ville fortifiée aux villages en bordure de la rivière des Prairies au nord de l'île. Au 19<sup>e</sup> siècle, cette rue devenue boulevard accueille manufactures, commerces et banques et au siècle suivant, c'est au tour des nombreux immigrants d'y laisser leurs traces. Au final, cette « Main Street » joue un rôle majeur dans l'histoire du Plateau-Mont-Royal et continue d'en être son artère principale aujourd'hui (Ville de Montréal – Les grandes rues de Montréal, en ligne). Outre Saint-Laurent, certaines limites du quartier Mile End actuel sont déjà visibles en 1875, soit l'avenue du Mont-Royal et la rue Saint-Denis (Benoit, 1991 : 1).

Le chemin de fer



- Ateliers Angus
- Boulevard Rosemont
- Cour de triage Saint-Louis:  
devenue Champ des Possibles
- Gare du Mile End: détruite en 1970
- Avenue Van Horne
- Cour de triage Outremont: maintenant fermée
- Canadian Pacific Railway: anciennement Quebec,  
Montreal, Ottawa and Occidental Railway

Carte de 1921 : Montreal. - December 1921 – Producteur Montréal (Québec)

(Base de la carte <http://archivesdemontreal.ica-atom.org/1921-1-montreal-december-1921> avec annotations de l'auteure)

À partir de 1876, une nouvelle voie ferrée, nommée la *Quebec, Montreal, Ottawa and Occidental Railway*, relie Montréal et les Laurentides. En 1882, le *Canadian Pacific Railway* l'achète du Gouvernement du Québec et en fait un tronçon important dans la traversée jusqu'à l'océan Pacifique. Attirées par ce chemin de fer pancanadien, les industries s'implantent dans le village en bordure de ce dernier à partir des années 1890. Plusieurs cours sont établies pour entreposer le matériel ferroviaire, notamment les ateliers Angus et les cours de triage Outremont, aujourd'hui fermées (Ville de Montréal – Les grandes rues de Montréal, en ligne). Ce corridor manufacturier est ponctué de plusieurs gares, dont celle du Mile End construite en 1878 à l'angle des rues Saint-Laurent et Bernard. Fermée en 1931, la gare est finalement détruite en 1970 lors de la construction du viaduc Rosemont-Van Horne (MME, en ligne). Au final, la voie ferrée aura permis un développement industriel rapide du quartier Mile End en s'imposant dans sa grille orthogonale existante.

### Le développement



**Entrepôt Van Horne:** construit en 1924, coin Van Horne et Saint-Laurent (site)

**Limites actuelles du Mile End:**  
Avenue Van Horne (nord), rue Saint-Denis (est), avenue du Mont-Royal (sud) et rue Hutchison (ouest)

**Rupture est-ouest:** lien absent entre l'avenue Van Horne et le boulevard Rosemont

Carte de 1958 : vue aérienne du territoire de la Ville de Montréal

(Base de la carte <http://donnees.ville.montreal.qc.ca/dataset/vues-aeriennes-de-montreal-1958-1975/resource/d53263dc-7df9-4cb4-a92e-e4be24ee7e18> avec annotations de l'auteure)

Vers 1900, le Plateau-Mont-Royal commence à prendre le visage qu'on lui connaît aujourd'hui. Un boom de construction densifie le secteur et des logements multiples sont érigés pour former une mosaïque de quartiers résidentiels (Benoit, 1991 : 7). Peu de bâtiments industriels offrent un intérêt patrimonial durant cet âge d'or du développement (1880-1930). Cependant, un point de repère unique est construit en 1924 au coin du boulevard Saint-Laurent et de l'avenue Van Horne (Benoit, 1991 : 22). Cet entrepôt ferroviaire s'inscrit dans une unité de paysage au parcellaire large et sans lotissement normalisé. Ainsi, la trame urbaine est souvent sectionnée le long du chemin de fer, notamment entre l'avenue Van Horne et le boulevard Rosemont (Le Plateau-Mont-Royal – Aires et unités de paysage, en ligne).

Le viaduc



Rue Saint-Denis

Boulevard Saint-Laurent

Entrepôt Van Horne (site)

**Viaduc Rosemont-Van Horne: construit en 1972**

**Canadian Pacific Railway:** voie de transport en perte d'importance. Cicatrice dans la trame urbaine orthogonale

Carte de 1975 : vue aérienne du territoire de la Ville de Montréal

(Base de la carte <http://donnees.ville.montreal.qc.ca/dataset/vues-aeriennes-de-montreal-1958-1975/resource/ef51f063-9fc7-4b91-94b2-b5f0f76761f8> avec annotations de l'auteur)



L'arrondissement à l'étude, le Plateau-Mont-Royal et plus spécifiquement le quartier du Mile End, est bordé au nord par Rosemont-Petite-Patrie et à l'ouest par Outremont et le Mont-Royal. C'est le long de la limite nord du Mile End que l'intervention proposée se situe, soit l'entrepôt ferroviaire Van Horne au coin du boulevard Saint-Laurent et de l'avenue Van Horne.



Rosemont–La Petite-Patrie – Projet d'aménagement détaillé : Occupation du sol

([http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=7357,76159572&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7357,76159572&_dad=portal&_schema=PORTAL))

Ce témoin du passé industriel montréalais se trouve aujourd'hui au cœur d'une zone résidentielle dense. Depuis son développement au début du 20<sup>e</sup> siècle, ce secteur a subi peu de modifications conservant l'homogénéité de son cadre bâti standardisé. Ainsi, le type architectural dominant est le duplex en brique, le plus souvent de trois étages, implanté avec une marge de recul. De plus, une autre caractéristique du Plateau est la présence d'habitations mixtes (résidentiel et petits commerces au rez-de-chaussée) le long

des artères importantes, comme le boulevard Saint-Laurent (Ville de Montréal – Le Plateau-Mont-Royal, en ligne). Cet agencement bâti accueille et ultimement fut popularisé par les habitants types du Mile End, soit les jeunes familles et les populations à faibles revenus dont les immigrants et les artistes. Cependant, depuis les années 80 et 90, le quartier et même l'arrondissement du Plateau sont aux prises avec une gentrification rapide. Les effets de cet embourgeoisement affectent le caractère multiculturel du secteur en menaçant le lieu de résidence des loyaux citoyens du Mile End (CCME, en ligne).

Au niveau du réseau viaire, la continuité des liens nord-sud est freinée par la voie ferrée du *Canadian Pacific*. À ceci s'ajoute le viaduc Rosemont-Van Horne qui s'élève au-dessus de cette dernière et longe l'entrepôt à l'étude. Malgré leurs présences dominantes dans le paysage, ces infrastructures utilitaires permettent des vues vers le Mont-Royal à l'ouest et vers le Stade olympique à l'est (Rosemont – La Petite-Patrie – Projet d'aménagement détaillé, en ligne). Par contre, le viaduc est seulement accessible aux piétons par deux escaliers de part et d'autre des rails. De ce fait, la logique piétonne du reste du quartier se perd quelque peu à proximité de ces frontières. Avec une organisation parcellaire qui ne respecte plus la trame urbaine orthogonale habituelle, des opportunités de végétalisation se dessinent afin de profiter des lots industriels irréguliers devenus friches (Rosemont – La Petite-Patrie – Projet d'aménagement détaillé, en ligne).



Image 1 \_ Vue vers le Mont-Royal à partir du chemin de fer (de l'auteure) | Image 2 \_ Vue du viaduc Rosemont-Van Horne sur le boulevard Saint-Laurent (<http://monde.ccdmd.qc.ca/ressource/?id=34090>) | Image 3 \_ Vue du passage entre les rues Clark et Saint-Urbain (<https://odilejoron.wordpress.com/2013/01/01/photos/dsc00739/>)

### 3.3 Bâtiment – L'entrepôt et son contexte



Façades Nord, Ouest, Est et Sud (de l'auteure)

#### Le bâtiment \_ matérialité et particularités

Coincé entre l'avenue Van Horne au sud, le boulevard Saint-Laurent à l'est et le chemin de fer au nord, ce volume insolite est un repère immanquable dans le paysage résidentiel du Mile End. Cet ancien entrepôt ferroviaire de sept étages présente une matérialité constante sur l'ensemble du bâtiment, soit des murs de briques rouges et une mise de l'avant de la trame structurale en béton. Son élément le plus reconnaissable est cependant sa tour d'eau sur le toit, une particularité unique à Montréal (Héritage Montréal, en ligne). Ses façades nord et ouest sont toutes les deux aveugles et respectivement en relation avec le chemin de fer et le passage des rues Clark et Saint-Urbain. Les deux autres côtés sont assez distinctifs, soit la face est avec sa forme arrondie et son écriture identifiant le *St. Lawrence Warehouse* et la face sud certainement la plus élaborée avec les entrées du bâtiment et de petites fenêtres à carreaux rythmant la façade suivant la trame structurale et profitant d'une bonne exposition au soleil.

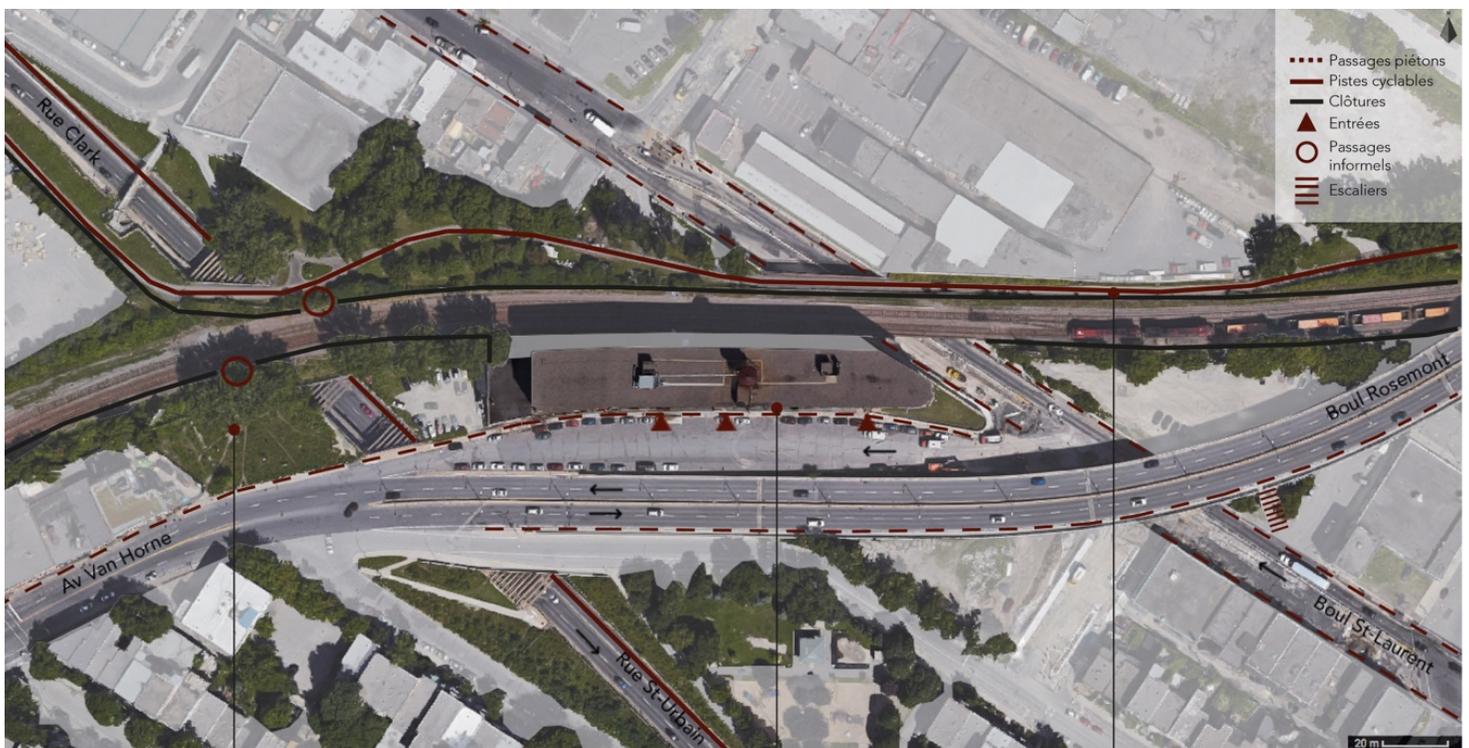
#### Les chemins formels \_ la voie ferrée et la piste cyclables des Carrières

L'élément ayant justifié l'implantation de cet entrepôt est certainement le chemin de fer du *Canadian Pacific*. Ce dernier est toujours utilisé, mais de façon réduite, car il demeure un maillon essentiel du transport ferroviaire vers le port de Montréal (MME, en ligne). Au-delà

des clôtures de la voie ferrée, un corridor vert accueille la piste cyclable des Carrières qui parcourt la limite nord du Plateau-Mont-Royal. Par contre, son accès à partir du Plateau y demeure quelque peu contraignant (Héritage Montréal, en ligne).

### La friche et les chemins informels

Un terrain vacant laissé en friche à l'ouest du bâtiment est réapproprié par les artistes locaux comme lieu d'exposition. Des œuvres parsèment cette pelouse marquée par les nombreux chemins informels dessinés par les curieux. Se butant à une succession de clôtures, des ouvertures illégales permettent de traverser de l'avenue Van Horne à la piste cyclable en passant par le chemin de fer (Le Plateau-Mont-Royal – Aires et unités de paysage, en ligne).



Analyse de site à l'échelle du bâti et de son contexte immédiat  
(Base de la carte <https://www.google.ca/maps> avec annotations de l'auteure)



Image 1 \_ Passage informel (de l'auteure) | Image 2 \_ Friche urbaine (<https://www.google.ca/maps>) | Image 3 \_ Matérialité (<http://montrealinpictures.com/blog/tag/avenue-van-horne/>) | Image 4 \_ Vue aérienne du site (<http://www.pixup.ca/fr/entrepot-van-horne/>)

## ANNEXE 3 – Précisions sur la mission et la Politique du patrimoine de la Ville de Montréal

### 4.1 Mission et intentions

La réflexion sur la requalification d'un patrimoine industriel comporte toujours plusieurs complexités. La Politique du patrimoine de la Ville de Montréal, dans son Énoncé d'orientation, formule cinq facettes guidant toute intervention sur un témoin historique :

- La valorisation porte sur le caractère d'un objet ou d'un lieu qui ne sont pas en soi des éléments patrimoniaux, mais qui le deviennent seulement lorsqu'un sens leur est donné ;
- La sensibilisation met l'accent sur les citoyens et leur implication dans la mise en valeur du patrimoine. Ce dernier doit ainsi être dans l'esprit de la communauté pour qu'elle puisse véritablement le respecter et le conserver ;
- L'appropriation réfère au respect de la volonté des citoyens. De ce fait, l'équilibre entre les intérêts des nombreux partis et l'accès pour tous à ces lieux patrimoniaux sont les préoccupations majeures de cette facette ;
- La conservation veille au maintien des richesses patrimoniales en proposant des stratégies qui permettent au témoin historique d'évoluer, plutôt que d'être figé dans le temps ;
- La gestion du patrimoine, afin de s'assurer de son efficacité, s'enracine fermement dans la gestion globale de la ville devenant par le fait même une partie intégrante de cette dernière. (Ville de Montréal – Énoncé d'orientation, en ligne)

Ainsi, une approche architecturale située entre respect et innovation s'inspire des principes décrits précédemment afin de matérialiser la mission du projet : requalifier un entrepôt ferroviaire en espaces communautaires, commerciaux, résidentiels et de travail afin de revitaliser son secteur et favoriser une appropriation collective du lieu et du bâtiment.

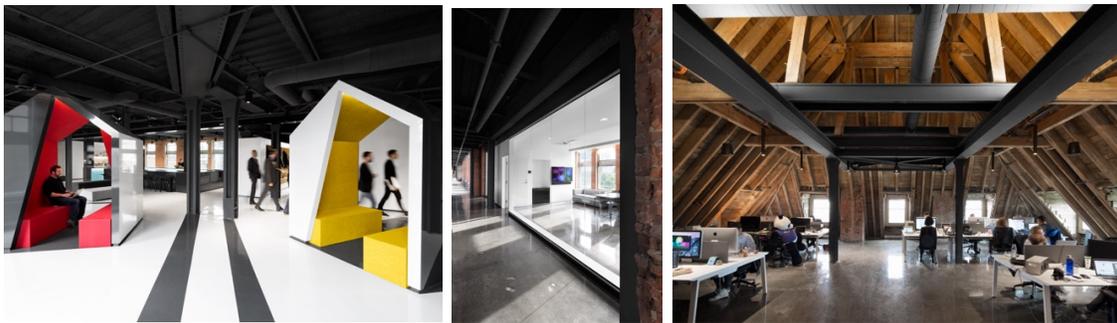
## ANNEXE 4 – Présentation de précédents au regard des enjeux principaux

### 4.2 Enjeux

#### 4.2.1 Patrimoine

Dans cet enjeu de patrimoine, l'histoire ne doit pas être reproduite, mais plutôt utilisée comme inspiration pour doter l'original d'une nouvelle couche contemporaine. Ainsi, le témoin historique requalifié s'inscrit dans la diversité caractéristique du patrimoine montréalais. Martin Drouin associe d'ailleurs la richesse du paysage urbain de la ville à ce patrimoine « composite », dont les éléments forts procurent des points de repère mémorables pour la collectivité (Drouin, 2005 : 283).

Précédents et objectifs applicables au projet



Images 1 à 3 (<http://www.dezeen.com/2016/01/04/acdf-architecture-lightspeed-headquarters-montreal-abandoned-hotel-station/>)

Bureau chef de Lightspeed, Gare Viger, Montréal, Québec, Canada

Architectes : ACDF Architecture, 2015

Déménageant dans l'ancien hôtel et gare Viger, un géant en brique rouge datant de 1898, Lightspeed incarne le renouveau économique et la revitalisation d'un témoin important du patrimoine architectural montréalais oublié depuis plusieurs années. Lightspeed, une compagnie de logiciels informatiques, souhaitait un mariage entre la riche histoire du bâtiment et le minimalisme d'une intervention contemporaine. Pour ce faire, ACDF Architecture a proposé un concept reposant sur la mise en valeur des caractéristiques existantes en mettant de l'avant la charpente de bois, les murs de briques et la structure d'acier d'origine. Ainsi, les ajouts contrastent visiblement avec l'ancien au moyen de surfaces blanches polies, d'accents graphiques aux couleurs vives et de mobiliers sculpturaux positionnés à des endroits stratégiques afin d'offrir des lieux de rencontres agréables (Dezeen - ACDF Architecture, en ligne).

Objectif : Respecter l'histoire par l'innovation

Application au projet : L'architecture doit servir à la fois la pérennisation du bâtiment et les besoins des utilisateurs. Ainsi, pour l'entrepôt Van Horne, la prédominance de sa structure en béton et de son remplissage en brique sont des éléments caractéristiques voyant leur rôle évoluer tout en maintenant leur place dans la mémoire collective.



Images 1 à 3 (<http://www.dezeen.com/2015/11/26/aizkibel-library-extension-reclaimed-railway-sleepers-spain-estudio-beldarrain/>)

Agrandissement de la bibliothèque de Aizkibel, Ancienne station Azkoitia, Espagne

Architectes : Estudio Beldarrain – Juan Beldarrain, 2006

Occupant déjà l'ancienne gare, d'architecture espagnole traditionnelle, l'agrandissement de cette bibliothèque se matérialise par une boîte sculpturale aux formes irrégulières. Ce volume particulièrement articulé exigea des architectes une réflexion poussée non seulement sur la matérialité, mais aussi sur ses assemblages. Le projet fut en fait généré de l'intérieur vers l'extérieur en prenant avantage de la flexibilité offerte par cette géométrie angulaire. Ainsi, afin de rappeler l'histoire ferroviaire du site, les anciennes traverses du chemin de fer forment aujourd'hui l'enveloppe de l'ajout. Comme s'ils avaient été empilés aléatoirement, ces vieux madriers de bois contrastent avec le voisin traditionnel, mais s'harmonisent avec le parc les entourant (Dezeen - Estudio Beldarrain, en ligne).

Objectif : Justesse des assemblages et des jonctions de matériaux

Application au projet : Partageant un passé ferroviaire, la matérialité de l'agrandissement en madriers de bois a fortement inspiré la conception et la construction de plusieurs détails dans l'entrepôt Van Horne. Notamment, les escaliers architecturaux proposés dans le projet amènent le chemin de fer à l'intérieur du bâtiment en jouant sur la juxtaposition du bois et du métal vieillis.





Images 1 à 3 ([http://www.archdaily.com/642210/wellcome-collection-london-transformation-wilkinson-eyre-architects?ad\\_medium=widget&ad\\_name=category-mixed-use-architecture-article-show](http://www.archdaily.com/642210/wellcome-collection-london-transformation-wilkinson-eyre-architects?ad_medium=widget&ad_name=category-mixed-use-architecture-article-show))

Transformation du Wellcome Collection, Londres, UK

Architectes : Wilkinson Eyre Architects, 2015

Afin d'accueillir un nombre croissant de visiteurs, le musée londonien Wellcome Collection nécessitait une réorganisation majeure de ses espaces intérieurs. Intervenant dans le but de bonifier l'expérience du baladeur et d'améliorer l'accessibilité et la circulation dans le bâtiment, Wilkinson Eyre Architects ont repensé chaque parcours. Ainsi, le musée s'ouvre à la fois sur lui-même et sur son site en augmentant la quantité de lumière naturelle baignant les espaces grâce à de généreux atrium. De plus, un nouvel escalier hélicoïdal en acier dynamise les étages qui sont maintenant tous connectés. Cette œuvre d'art sculpturale anime le hall principal et incite les visiteurs à explorer le reste du musée (ArchDaily - Wilkinson Eyre Architects, en ligne).

Objectif : Valoriser le contexte par l'architecture

Application au projet : Un geste architectural fort contraste avec la composition ordinaire d'un bâtiment fonctionnel, comme l'entrepôt Van Horne, et crée un intérêt pour le parcours. De ce fait, l'ajout de l'escalier architectural dans le projet du Wellcome Collection

est repris dans celui du St. Lawrence Warehousing. Profitant de l'effervescence du boulevard Saint-Laurent, la façade est accueillie maintenant l'entrée principale du bâtiment et laisse transparaître un escalier sculptural reliant tous les niveaux de l'entrepôt.

#### 4.2.2 Identité

« En devenant patrimoine, le bâtiment architectural est investi d'une valeur qui dépasse sa matérialité »

Drouin, 2005 : 19

Ce passage d'un objet matériel à une imagerie identitaire s'initie en pérennisant le passé du patrimoine dans le quotidien du présent. De cette façon, la collectivité le « voit », s'y attache et ultimement, lui attribue une importance identitaire (Drouin, 2005 : 20). Ainsi, l'histoire, les modes de vie, les savoir-faire et les cultures du passé sont transmis aux générations futures et leur conservation sert d'assise pour les formes contemporaines à venir (Ville de Montréal – Évaluation de l'intérêt, en ligne).

Précédents et objectifs applicables au projet

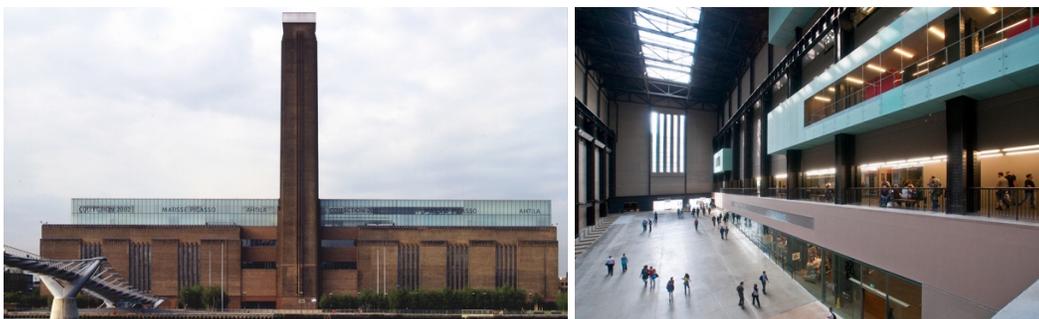


Image 1 (<http://www.artfund.org/what-to-see/museums-and-galleries/tate-modern>) | Image 2 (<http://www.archdaily.com/429700/ad-classics-the-tate-modern-herzog-and-de-meuron>)

Tate Gallery of Modern Art (Tate Modern), Bankside, Londres, UK

Bâtiment d'origine : Sir Giles Gilbert Scott's Bankside Power Station

Architectes : Herzog & de Meuron, 2000

Situé le long de la Tamise, cette ancienne centrale accueille aujourd'hui un musée d'art contemporain, soit le *Tate Modern*. Malgré son temps d'opération relativement court (1952 à 1981), ce bâtiment industriel gigantesque marqua de façon permanente le rivage et les Londoniens. Risquant d'être démoli plusieurs fois, c'est la population locale qui manifesta son opposition face à la potentielle perte d'un témoin unique de l'industrie énergétique. Afin de respecter l'architecture massive du bâtiment et la mémoire collective lui étant associée, Herzog & de Meuron sont intervenus de façon minimale à l'extérieur. Le seul ajout est un volume longitudinal en verre au toit contrastant avec la verticalité de la cheminée centrale. De ce fait, ce sont les espaces intérieurs qui exprime le nouveau caractère contemporain de la centrale (Stratton, 2000 : 27).

Objectif : Mettre en valeur l'identité existante du patrimoine industriel

Application au projet : Étant déjà un point de repère dans son milieu, l'entrepôt Van Horne bonifie sa place dans la communauté par des interventions sensibles et un programme réfléchi. Une réinterprétation de l'enveloppe extérieure, mais surtout l'ouverture et la transparence des espaces intérieurs interpellent davantage les résidents du Mile End et humanisent ce géant industriel.





Images 1 à 3 (<http://www.archdaily.com/499579/espai-baronda-alonso-y-balaguer>)

Espace Baronda, Barcelone, Espagne

Architectes : Alonso y Balaguer, 2009

Une ancienne usine de céramique délaissée depuis 20 ans, l'espace Baronda s'inscrit dans une régénération urbaine du secteur. Aujourd'hui, elle accueille une multitude de disciplines du milieu de la construction et favorise une synergie des activités à l'intérieur de son volume utilitaire. La revitalisation du complexe lui-même, par Luis Alonso et Sergio Balaguer, s'est effectuée avec beaucoup de respect pour l'existant et pour la fonction d'origine du bâtiment. Ainsi, des « briques » en céramique composent l'enveloppe extérieure sous forme d'une double peau poreuse. Ceci génère évidemment des jeux de lumière inspirants pour les créateurs à l'intérieur le jour et la nuit, en faisant rayonner le bâtiment. Cette mentalité d'ouverture et de partage se lit aussi dans l'organisation des fonctions et le découpage des espaces qui semblent se fondre les uns dans les autres. Des doubles hauteurs, l'utilisation du verre et des pièces flexibles et adaptables contribuent à l'expression contemporaine du complexe tout en sauvegardant l'atmosphère industrielle du lieu (ArchDaily - Alonso y Balaguer, en ligne).

Objectif : Affirmer une identité contemporaine

Application au projet : Profiter de l'architecture et de son potentiel à la fois signalétique et de commémoration pour mettre de l'avant la requalification d'un patrimoine oublié. Dans

le cas de l'entrepôt Van Horne, le remplissage de brique est remplacé par une stratégie matérielle alliant expression et fonction. De ce fait, la solution d'une double peau permet de baigner les espaces intérieurs de lumière naturelle tout en rappelant la brique opaque d'origine. Ainsi, des brise-soleil en terracotta sont une référence abstraite à l'existant, par leur couleur et leur texture, mais affiche résolument leur contemporanéité.

#### 4.2.3 Social

« *Social life structures territory [...] and territory shapes social life* »

Hayden, 1995 : 23

L'interdépendance entre la vie sociale et le territoire est indéniable selon Dolores Hayden. La culture se dégageant de cette sociabilité est une force majeure derrière le développement urbain et diminue souvent les divisions sociales en offrant des espaces revitalisés et inclusifs (Hayden, 1995 : 41). Ainsi, la requalification d'un patrimoine industriel par un usage culturel met la population en contact avec ces témoins historiques et en amène une reconnaissance au sein du grand public. Cet enjeu cherche donc à encourager une cohabitation de toutes les strates sociales et à renforcer l'identité du secteur (CCME, en ligne).

Précédents et objectifs applicables au projet



Images 1 à 3 (<https://www.zollverein.de/service/english-page>)

Zollverein, Essen, région de la Ruhr, Allemagne

La région de la Ruhr fut un des premiers bassins industriels en Europe, concentrant ses activités principalement sur l'acier et le charbon. À cet effet, la mine de charbon Zollverein à Essen est un exemple considérable de requalification sociale. Par des interventions architecturales multiples sur l'ensemble du complexe, les possibilités d'une vie sociale dans un vestige industriel se concrétisent par des usages culturels, artistiques et sportifs. Ce programme inclusif vise à promouvoir la fréquentation du lieu par la communauté qui bénéficie d'un grand nombre de fonctions diverses allant de restaurants, à des espaces locatifs, à des jardins collectifs et des installations récréatives telles une piscine, une patinoire et une piste cyclable. De ce fait, le caractère industriel de l'ensemble est respecté et mis en valeur par des usages ne dénaturant pas l'essence du site (Forsyth, 2007 : 80).

Objectif : Proposer un programme inclusif et en harmonie avec l'esprit du lieu

Application au projet : Les espaces vastes habituellement associés à la typologie d'entrepôt se prêtent bien à l'intégration de fonctions communautaires. De ce fait, l'entrepôt Van Horne multiplie les types d'espaces allant du commerce de destination, au studio d'artiste en passant par la salle d'exposition et le cinéma. La structure régulière et la répétition d'étages généreux permettent la création d'un bâtiment diversifié dans ses fonctions.



Image 1 (<http://imtl.org/edifices/Pecker-Shoes.php>) | Images 2 et 3  
(<http://mtlunescodesign.com/en/projet/Ubisoft-Montreal-Design-Competition>)

Réaménagement des bureaux de Ubisoft, Montréal, Québec, Canada

Architectes : Lemay, 2013

Situés dans une ancienne manufacture de denim dans le Mile End, anciennement la John W. Peck Factory, les bureaux d'Ubisoft occupent les cinq étages d'un édifice de 250 000 pi<sup>2</sup>, construit en 1903. Choissant la firme d'architecture montréalaise Lemay pour les réaménagements majeurs, l'objectif des transformations est d'offrir de meilleurs environnements de travail pour leurs créateurs. Au final, l'utilisateur devient le centre du projet grâce à des espaces adaptables, du mobilier intégré et varié, des zones formelles et informelles et une identité forte. De plus, le quartier aussi profite de ces modifications, car Lemay propose de nouvelles relations urbaines, allant de la rue au toit du bâtiment (Jolicœur, en ligne).

Objectif : Profiter du pouvoir attracteur de la culture et de l'effervescence des nouvelles technologies

Application au projet : L'énergie créative et l'environnement inclusif créés par les pépinières d'entreprises proposées au programme agissent comme catalyseurs à la régénération du secteur dans son ensemble. De ce fait, l'entrepôt Van Horne peut soutenir des fonctions moins rentables, comme du résidentiel abordable, grâce à l'activité générée par les pépinières et les installations communautaires. Des « no man's land » industriels deviennent alors des lieux dynamiques favorisant les interactions collectives.

#### 4.2.4 Urbain

L'enjeu urbain explore le potentiel du milieu à être un catalyseur à l'inclusion sociale. À cet effet, Michael Stratton affirme qu'il est essentiel de commencer tout projet par une analyse et une compréhension de la réalité urbaine du site. C'est d'ailleurs l'emplacement, et non le bâtiment, qui aura souvent une plus grande influence sur le choix des fonctions et leur

fréquentation future (Stratton, 2000 : 101). Ainsi, au Québec, le terme de « patrimoine urbain » fit son apparition afin de mieux définir les « [...] formes et fonctions urbaines héritées du passé qui servent de support à la vie quotidienne, auxquelles s'intégreraient l'environnement bâti, le tissu urbain, le quartier et le milieu de vie » (Drouin, 2005 : 7).

Précédents et objectifs applicables au projet



Image 1 (<http://www.liverpoolecho.co.uk/news/local-news/live-breaking-news-liverpool-merseyside-6772573>) | Images 2 et 3 ([https://en.wikipedia.org/wiki/Albert\\_Dock](https://en.wikipedia.org/wiki/Albert_Dock))

Albert Dock, Liverpool, UK

Instance gouvernementale : Merseyside Development Corporation (MDC)

Promoteurs : Arrowcroft

Plan d'ensemble : Holford Associates

Situé à l'embouchure de la rivière Mersey, cet ensemble de cinq entrepôts navals construits en 1846 est un des meilleurs exemples du système de darses fermées. Affectés par le déclin économique de Liverpool dans les années 70, les quais cessent leurs activités en 1972 et c'est seulement en 1981 que la Merseyside Development Corporation (MDC) est créée pour stimuler la régénération du secteur grâce à une requalification de ces bâtiments industriels protégés. Ainsi, 30 ans après sa réouverture en 1984, l'ensemble des *Albert Dock* accueille aujourd'hui des appartements, des bureaux, des musées, des hôtels, des bars et des restaurants et est une des destinations touristiques les plus importantes de la ville. De ce fait, la réutilisation de ce complexe naval fut un catalyseur pour la revitalisation

du comté de Merseyside et le renouvellement d'un sentiment d'appartenance (Forsyth, 2007 : 81).

Objectif : Réfléchir au projet dans son contexte urbain large

Application au projet : Aux prises avec une vague de gentrification, le Mile End cherche à conserver son caractère artistique par des projets inclusifs résonnant à l'échelle du quartier. Cependant, avant de penser au bâtiment lui-même, il est essentiel de comprendre les besoins réels du milieu. De ce fait, le projet propose un programme réfléchi et documenté de résidences abordables, de commerces de destination, d'espaces communautaires et de bureaux qui auront un impact positif sur la revitalisation du secteur, mais aussi sur celle du quartier et de l'arrondissement.



Images 1 à 3 (<http://aspect.net.au/?p=384&paged=1&cat=52%29>)

The Goods Line, Sydney, Australie

Instances gouvernementales : New South Wales Government et Sydney Harbour Foreshore Authority

Architecte / Designer urbain : Aspect Studios, 2015

Un projet de revitalisation d'un ancien chemin de fer, le Goods Line a changé la communauté qu'il traverse. Le secteur, peu végétalisé et déconnecté, a été transformé par Aspect Studios en un espace centré sur l'humain où ce dernier bénéficie d'une grande

diversité d'activités dans un environnement collectif agréable. Afin de créer ce lieu inclusif, l'équipe a choisi des matériaux rappelant son passé ferroviaire : gravier, béton, acier et bois. Une autre caractéristique contraignante du site est ses multiples niveaux, étant implanté en partie sur un ancien pont, datant de 1879. Ce dernier se trouve en fait quatre mètres au-dessus du niveau de la rue et son accès est un enjeu majeur du projet. Ainsi, une série de plateformes se superposent offrant une variété d'activités (tennis de table, jeux d'eau, études), de lieux de rencontres et de zones de repos. Le tout est entouré et parsemé de végétation afin d'adoucir l'environnement à prédominance minérale. Au final, ce projet est bien plus qu'un embellissement superficiel, mais plutôt un repère dans la communauté comme lieu de culture, de créativité et de collectivité (Tharp, en ligne).

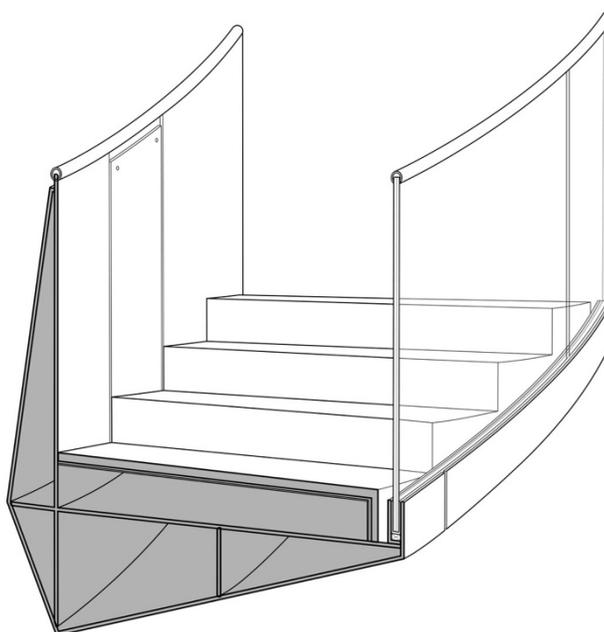
Objectif : Améliorer la connectivité et la perméabilité du site

Application au projet : Les nombreuses limites autour de l'entrepôt Van Horne restreignent sa portée communautaire. Ainsi, une ouverture du bâtiment commence avec une stratégie d'implantation qui déconstruit les obstacles du site en perméabilisant les frontières rencontrées et en teintant chaque intervention d'une identité commune. De ce fait, les abords du chemin de fer du *Canadian Pacific* sont réfléchis comme un tout devenant un corridor d'activités sécuritaire et vivant. Cette nouvelle énergie se propage jusqu'au bâtiment lui-même où une grande esplanade étagée et végétalisée revitalise l'intersection élargie du boulevard Saint-Laurent et de l'avenue Van Horne.

## ANNEXE 5 – Recherche de détails constructifs – Escalier architectural

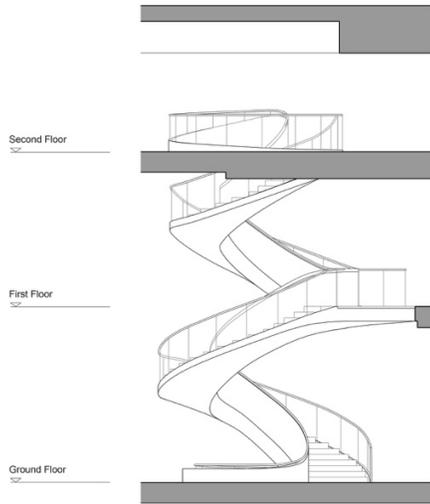
Recherche de précédents montrant le système constructif derrière ce type d'escalier architectural : des garde-corps structuraux soutenus à deux extrémités.

Transformation du Wellcome Collection, Londres, UK \_ Wilkinson Eyre Architects, 2015  
(ArchDaily - Wilkinson Eyre Architects, en ligne)

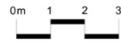


820\_Dynamic Stair Section\_Annotated

0m .2 .4 1  
NOT ACTUAL



820\_Dynamic Stair\_West Elevation\_Annotated



Images 1 à 3 ([http://www.archdaily.com/642210/wellcome-collection-london-transformation-wilkinson-eyre-architects?ad\\_medium=widget&ad\\_name=category-mixed-use-architecture-article-show](http://www.archdaily.com/642210/wellcome-collection-london-transformation-wilkinson-eyre-architects?ad_medium=widget&ad_name=category-mixed-use-architecture-article-show))

## ANNEXE 6 – Recherche de détails constructifs – Ajout de balcons

Recherche sur la gestion de ponts thermiques lors de l'ajout de balcons à une structure en béton existante.

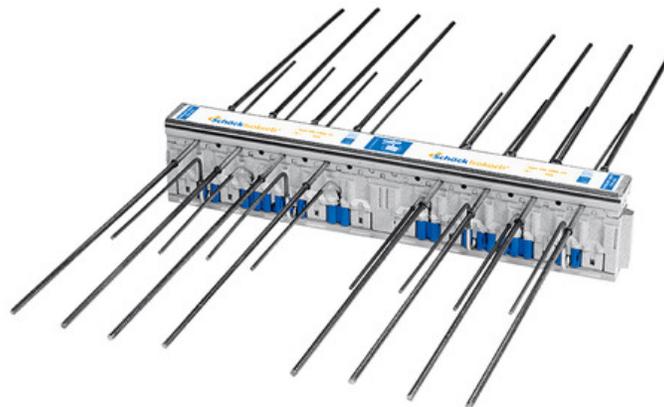
Schöck Canada est une division de Schöck group, une compagnie allemande spécialisant dans la prévention de ponts thermiques par des solutions constructives innovantes. Voici le produit qui serait utilisé pour le projet de l'entrepôt Van Horne :

Source : [http://www.schoeck.ca/en\\_ca/solutions/concrete-slabs-190](http://www.schoeck.ca/en_ca/solutions/concrete-slabs-190)

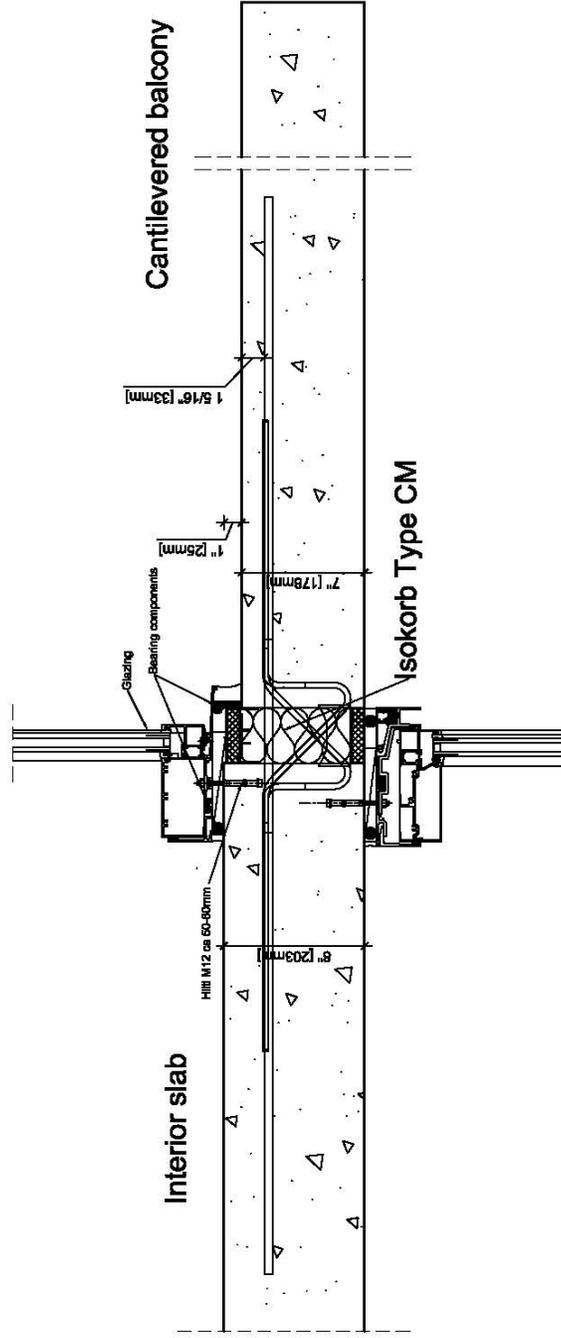
**Thermal Break for Concrete-to-Concrete. Schöck Isokorb® insulated balcony connector.**

Schöck Isokorb® type CM. For cantilever concrete slabs.

The Schöck Isokorb® type CM is a load bearing thermal insulation element for cantilever concrete slabs such as balconies. The insulated balcony connector transfers bending moment stress and shear forces. The integrated hanging and perimeter tensile reinforcement, fitted as standard, saves the unnecessary and costly use of extra stirrups or hooped mat.



# Detail N°1: Connection with Schöck Isokorb® type CM



Step down max. 1" with external concrete cover: 1 5/16"

## ANNEXE 7 – Recherche de détails constructifs – Modules 3D en verre

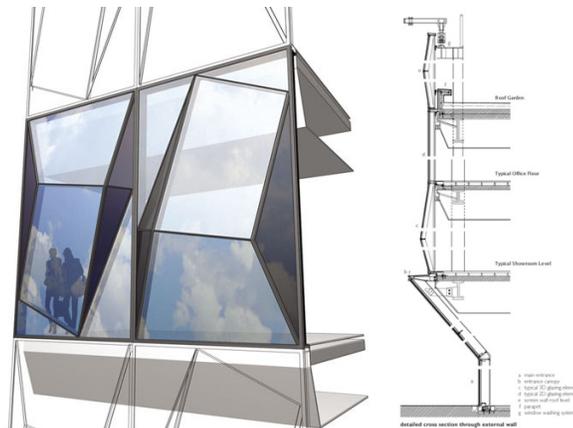
Recherche de détails tectoniques et constructifs pour le revêtement en verre tridimensionnel de l'entrepôt Van Horne.

Trutec Building, Séoul, Corée du Sud \_ Barkow Leibinger Architects, 2006

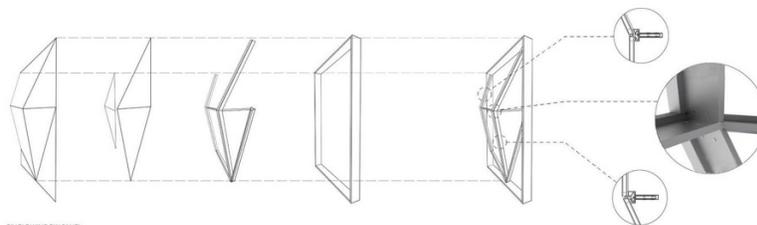
(Barkow Leibinger, en ligne)



([http://www.barkowleibinger.com/archive/view/trutec\\_building](http://www.barkowleibinger.com/archive/view/trutec_building))



(<http://archidose.blogspot.ca/2008/08/ae7-folded-glass-facades.html>)



SINGLE WINDOW PANEL

Downloaded from [www.elsevier.com/locate/S0926581008000000](http://www.elsevier.com/locate/S0926581008000000)

(<http://neworleanscityhall.blogspot.ca/2008/03/trutec-building.html>)



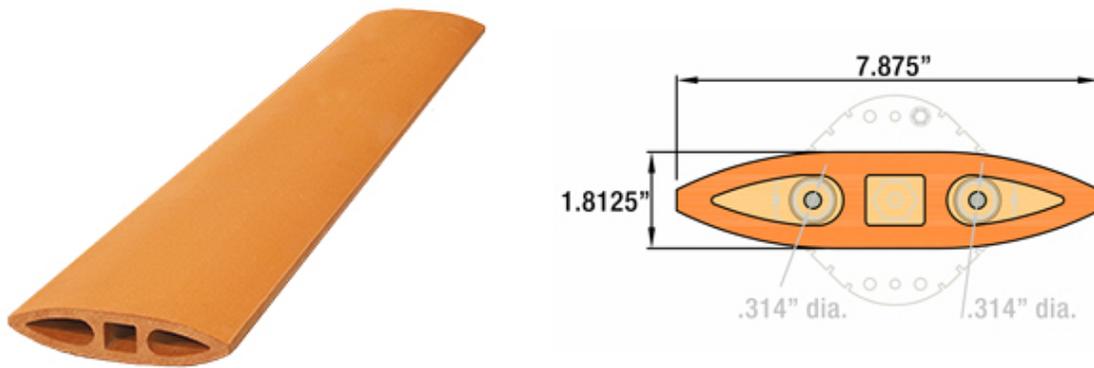
## ANNEXE 8 – Recherche de détails constructifs – Brise-soleil en terracotta

Recherche de détails tectoniques et constructifs pour les brise-soleil en terracotta ajoutés à la façade sud de l'entrepôt Van Horne.

Source : Terreal North America – Shamal,

<http://www.terreal.us/products/sunscreen/shamal/> (29 mars 2016)

Shamal 20



Assemblage type



