

Consultation publique sur l'entrepôt Van Horne

Atelier participatif

Compte-rendu

30 septembre 2025

I. Introduction

1.1 Contexte

Dans le cadre de la consultation publique sur l'entrepôt Van Horne, l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) a organisé un atelier participatif ouvert au public. L'objectif était d'approfondir la réflexion sur le projet de transformation de l'entrepôt en faisant appel à l'intelligence collective pour identifier des besoins spécifiques, des craintes et des pistes pour bonifier le projet.

1.2 Plan du compte-rendu

Le compte-rendu comporte trois parties :

- organisation et déroulement de l'atelier;
- synthèse et analyse des opinions;
- liste complète des constats, inquiétudes et propositions.

II. Organisation et déroulement de l'atelier

Cette section présente les modalités de l'atelier participatif ainsi que la structure des activités proposées aux personnes participantes.

2.1 Tenue de l'atelier

L'atelier participatif se tenait le 30 septembre 2025 dans un café situé à proximité de l'entrepôt Van Horne. D'une durée de deux heures, l'atelier était offert gratuitement suivant deux plages horaires en soirée — de 17 h à 19 h et de 19 h à 21 h — et sur inscription préalable. Au total, 35 personnes ont participé.

2.2 Structure et contenu des activités

L'atelier participatif proposait trois activités couvrant trois thématiques centrales de la consultation : les usages, le patrimoine et l'identité ainsi que l'insertion urbaine.

Usages

L'activité portant sur les usages s'ouvrait par une présentation des changements d'usages prévus au règlement ainsi que de la répartition proposée par la société immobilière. Des explications étaient également offertes quant aux contraintes liées à la proximité des voies ferrées, qui limitent l'ajout d'usages dits sensibles (logement, établissement de santé, garderie, etc.). L'introduction se concluait par une question invitant à la réflexion : « Comment ces usages peuvent-ils répondre aux besoins du quartier ? »

À la suite de cette mise en contexte, les personnes participantes étaient invitées à analyser les propositions et à formuler leurs commentaires et réflexions dans une formule d'idéation collective et de discussion. Elles disposaient de papillons adhésifs pour y inscrire leurs idées et les afficher sur de grands cartons, favorisant ainsi un échange visuel et collaboratif.

Patrimoine et identité

L'activité portant sur le patrimoine et l'identité s'ouvrait sur une exposition de photographies documentant l'intérieur et l'extérieur de l'entrepôt Van Horne, d'hier à aujourd'hui, ainsi que sur des images présentant les transformations architecturales proposées par la société immobilière. Les personnes participantes disposaient de deux moyens pour exprimer leurs perceptions et leurs souvenirs liés au bâtiment.

Elles pouvaient d'abord répondre par écrit à trois questions sur des feuilles de papier individuelles :

1. a) Parmi les énoncés suivants, lequel ou lesquels correspondent à la représentation que vous vous faites de l'entrepôt Van Horne (plusieurs choix de réponse possibles) ? :
 - il fait partie de l'identité du quartier;
 - il est un repère dans le secteur;
 - il est délabré et doit être rénové;
 - il génère l'insécurité dans le secteur;
 - il doit changer de vocation;
 - il est un témoin du patrimoine.
- b) Pourquoi ?
2. Quelle ou quelles mémoires collectives ce bâtiment incarne-t-il selon vous et comment cette ou ces mémoires devraient-elles être transmises aux générations futures ?
3. Quels éléments architecturaux, artistiques ou culturels du bâtiment devraient absolument être conservés ou mis en valeur dans le projet de transformation ?

Par la suite, un dictaphone était mis à la disposition des personnes participantes souhaitant enregistrer une anecdote ou un souvenir personnel en lien avec le bâtiment ou le secteur, permettant ainsi de recueillir des témoignages oraux de la mémoire collective.

Insertion urbaine

L'activité portant sur l'insertion urbaine se tenait à l'extérieur, autour de l'entrepôt. Les personnes participantes étaient invitées à parcourir les environs en petits groupes afin d'observer les caractéristiques du secteur et d'en discuter. Chaque groupe recevait deux cartes plastifiées : l'une illustrant les parcs, les pistes cyclables et les passages piétons et l'autre indiquant le sens de la circulation des rues. Munis de marqueurs, les groupes pouvaient annoter les cartes et inscrire au verso leurs constats, leurs inquiétudes et leurs propositions par rapport à l'insertion urbaine.

III. Synthèse et analyse des résultats

Cette section présente les opinions les plus fréquemment exprimées au cours de l'atelier, ainsi que celles jugées les plus pertinentes. Pour chacune des activités, ces opinions sont regroupées par thème et exposées sous forme de synthèse analytique.

3.1 Usages

L'activité sur les usages a permis de recueillir de nombreux constats, diverses inquiétudes et une multitude de propositions relativement aux usages proposés dans le projet. Pour les fins de l'analyse, les commentaires ont été regroupés selon les sujets suivants :

- compatibilité des usages avec les principes écologiques et l'esprit du quartier;
- abordabilité des ateliers d'artistes à long terme;
- positions divergentes sur l'usage « hôtel »;
- place et forme des espaces communautaires et des espaces commerciaux;
- modalités d'accès au belvédère;
- nombre d'unités de stationnement pour véhicule routier.

3.1.1 Assurer la compatibilité des usages avec les principes écologiques et l'esprit du quartier

Plusieurs commentaires portent sur les bâtiments et leurs usages dans leur ensemble. Ils concernent principalement l'empreinte écologique du projet et l'identité du quartier.

La question de l'empreinte écologique, peu abordée dans le projet, suscite des inquiétudes. Selon plusieurs personnes participantes, les deux bâtiments devraient viser la carboneutralité et obtenir une certification environnementale, telle que LEED (Leadership in Energy and Environmental Design¹). Il est proposé d'en faire des modèles d'efficacité énergétique, notamment en intégrant un système géothermique ou des panneaux solaires. D'autres suggèrent de planifier les usages selon les principes de l'économie circulaire, par exemple à travers une gestion écologique des matières résiduelles ou la mutualisation des ressources entre les différentes fonctions.

La question des effets des usages proposés sur l'identité du quartier est également soulevée. Des inquiétudes sont exprimées quant au risque que ces nouveaux usages entraînent une hausse des valeurs foncières et accentuent les dynamiques d'embourgeoisement. Plusieurs personnes craignent que la clientèle de certains usages transforme le caractère du quartier, reconnu pour sa forte communauté artistique et ses petits commerces locaux. Concrètement, elles redoutent qu'une clientèle touristique plus aisée perçoive négativement les activités culturelles informelles qui font la renommée du secteur et exerce des pressions pour les déplacées. Pour prévenir cette transformation, certaines personnes vont jusqu'à proposer que le projet de règlement ne soit pas adopté et que la Ville exerce son droit de préemption afin de confier la gestion du bâtiment à la collectivité.

¹ En français, Leadership en matière d'énergie et de design environnemental, LEED est un système nord-américain de standardisation de bâtiments à haute qualité environnementale créée par le US Green Building Council.

Toujours sur la question de l'identité, plusieurs rappellent que l'entrepôt lui-même fait partie intégrante du patrimoine du quartier. Elles craignent que les usages proposés nécessitent des modifications importantes au bâtiment, susceptibles d'en altérer la valeur patrimoniale. Ces personnes suggèrent de planifier les usages en fonction du bâti plutôt que d'adapter le bâti en fonction des usages.

3.1.2 Protéger l'abordabilité des ateliers d'artistes à long terme

Sans doute l'élément du projet ayant suscité le plus de commentaires dans la station sur les usages, l'inclusion d'ateliers d'artistes abordables reçoit un appui quasi unanime. Toutefois, de nombreuses inquiétudes sont exprimées quant à la définition, aux garanties et à la pérennité de l'abordabilité des ateliers.

Sur le plan de la définition, Les Ateliers Belleville (LAB), l'organisme appelé à gérer les ateliers, propose de fixer le loyer à environ 50 % du prix du courant². Or, plusieurs personnes déplorent que l'abordabilité soit définie uniquement en fonction du marché. Elles estiment qu'elle devrait plutôt être calculée selon la capacité des artistes à payer.

En ce qui concerne les garanties et la pérennité de l'abordabilité, la société immobilière et LAB ont indiqué vouloir conclure une entente d'usufruit de 20 ans³. Les personnes participantes formulent deux préoccupations principales à cet égard : d'une part, ce qu'il adviendrait de l'abordabilité si l'entente devait être rompue; d'autre part, ce qu'il en serait une fois les 20 années écoulées. Autrement dit, elles souhaitent obtenir des garanties que les ateliers demeureront véritablement abordables, à court comme à long terme.

Pour y parvenir, certaines personnes proposent tout simplement de prolonger l'entente d'usufruit. D'autres suggèrent de confier la gestion des ateliers à une fiducie d'utilité sociale (FUS), afin d'en garantir la vocation non lucrative et, par conséquent, la durabilité de leur abordabilité.

3.1.3 Prendre acte des positions divergentes sur l'usage « hôtel »

À défaut d'être l'usage le plus commenté, la fonction hôtelière est sans doute la plus controversée. Le projet d'un hôtel de 120 chambres divise : il est franchement souhaité par certaines personnes et vivement contesté par d'autres.

Du côté de celles et ceux qui y sont favorables, on souligne le manque d'hébergements dans le secteur et le potentiel de revitalisation qu'un tel projet pourrait apporter à un bâtiment emblématique. Sur le premier point, plusieurs personnes venant de l'extérieur de Montréal expliquent que leurs proches doivent actuellement se loger au centre-ville lorsqu'ils leur rendent

² Compte-rendu de la rencontre entre l'OCPM et Les Ateliers Belleville (LAB), doc. 7.5, p. 3.

³ Transcription de la séance d'information et de questions-réponses, doc. 6.1, p. 30 et 68.

visite, faute d'hôtels à proximité. Sur le second, d'autres estiment que le bâtiment et ses abords, laissés à l'abandon depuis des années, gagneraient à être réanimés par une activité hôtelière.

À l'inverse, de nombreuses personnes participantes s'opposent à ce projet. Selon elles, il ne répondrait pas à un besoin réel dans le quartier et risquerait plutôt de nuire à la population locale, en augmentant la circulation automobile, en accentuant les dynamiques d'embourgeoisement et en attirant une clientèle aisée, perçue comme peu compatible avec la vitalité spontanée du secteur.

Les propositions formulées par les personnes opposées au projet varient en intensité : certaines demandent le retrait complet de l'usage « hôtel », tandis que d'autres suggèrent simplement d'en réduire l'ampleur, notamment en diminuant le nombre de chambres. Une proposition intermédiaire consiste à transformer une partie de l'hôtel-boutique en auberge de jeunesse destinée à une clientèle étudiante.

3.1.4 Préciser la place et la forme des espaces communautaires et des espaces commerciaux

L'usage « activités communautaires et socioculturelles » ainsi que les usages commerciaux suscitent une grande diversité de commentaires. Dans les deux cas, les personnes participantes estiment que la place qu'ils occuperaient et la forme concrète qu'ils prendraient ne sont pas suffisamment définies. Les propositions formulées visent donc à préciser ces aspects en fonction des besoins perçus.

Concernant les espaces commerciaux, la société immobilière indique qu'il s'agirait de « *commerces de proximité et de services reflétant l'identité du quartier*⁴ ». Plusieurs personnes participantes expriment néanmoins des inquiétudes quant à la nature réelle de ces commerces : elles craignent que les loyers soient trop élevés pour les entreprises locales, que l'offre ne s'adresse pas à la clientèle du quartier ou que les nouveaux commerces accentuent les dynamiques d'embourgeoisement.

Diverses pistes sont avancées pour atténuer ces risques : offrir des loyers commerciaux abordables à long terme, accorder la priorité aux entreprises locales ou favoriser les commerces créant des emplois pour la population du secteur. Plusieurs personnes suggèrent aussi d'intégrer un commerce d'alimentation — épicerie locale, coopérative ou marché fermier — afin de répondre à un besoin concret du quartier.

En ce qui concerne l'usage « activités communautaires et socioculturelles », le projet de règlement soumis à la consultation l'autoriserait à tous les niveaux du bâtiment. Toutefois, un

⁴ Rester Management, Document de présentation, doc. 3.1, p. 16.

grand nombre de personnes participantes jugent que la place réservée à ces espaces demeure floue dans la répartition proposée par la société immobilière.

À ce stade, celle-ci prévoit qu'un espace d'environ 185 m² (2 000 pi²) au rez-de-chaussée du bâtiment existant serve à la fois d'espace communautaire et de lieu de diffusion.⁵ Elle évoque également « *le potentiel [...] dans la zone d'ateliers d'artistes d'inclure certains organismes communautaires, sans toutefois compromettre l'ensemble des espaces pour les artistes*⁶ ». Cette proposition entretient toutefois une certaine ambiguïté et plusieurs personnes comprennent qu'il y aura peu d'espaces véritablement communautaires, alors même qu'elles considèrent qu'il s'agit d'un besoin essentiel dans le secteur.

Pour clarifier la situation, certaines personnes proposent de réserver une superficie minimale aux activités communautaires et socioculturelles. D'autres suggèrent de cibler des usages plus précis — organismes d'économie sociale, refuges et centres de services pour personnes en situation d'itinérance ou à faible revenu, espaces publics accessibles sans obligation de consommer, etc.

Enfin, quelques personnes recommandent d'aménager les espaces du rez-de-chaussée de manière à accueillir à la fois des activités communautaires, culturelles et commerciales. L'idée consiste à créer des espaces polyvalents où ces usages pourraient cohabiter et mutualiser leurs ressources. Le partage pourrait se faire sur une base horaire ou spatiale, mais, dans tous les cas, un tel aménagement permettrait de faire d'une pierre deux coups : offrir des espaces communautaires répondant aux besoins de la population locale tout en maintenant une activité commerciale capable d'animer le rez-de-chaussée et de renforcer la viabilité économique du projet.

3.1.5 Préciser les modalités d'accès au belvédère

La perspective d'offrir un accès public au belvédère situé sur le toit reçoit un accueil très favorable. Toutefois, plusieurs personnes participantes soulignent que les modalités de cet accès demeurent floues. La société immobilière précise que le belvédère serait accessible au public durant les heures d'ouverture du bâtiment, mais sous certaines conditions de contrôle⁷.

Des préoccupations sont exprimées quant au risque qu'un encadrement trop restrictif limite l'accès réel à cet espace. Plusieurs craignent qu'il devienne difficile pour la communauté d'y accéder librement, sans obligation de consommer. Il est donc proposé de définir clairement les

⁵ Rester Management, Document de présentation, doc. 3.1, p. 16-17; Thomas Balaban, Transcription de la séance d'information et de questions-réponses, doc. 6.1.1, p. 47; Steven Sebag, Transcription de la séance d'information et de questions-réponses, doc. 6.1.1, p. 48-49.

⁶ Thomas Balaban, Transcription de la séance d'information et de questions-réponses, doc. 6.1.1, p. 47.

⁷ Thomas Balaban, Transcription de la séance d'information et de questions-réponses, doc. 6.1.1, p. 19.

paramètres d'accès — notamment les heures d'ouverture et le parcours d'accès — et de faire de l'accès public au toit une condition d'adoption du règlement. Enfin, certaines personnes suggèrent d'y aménager un espace de détente, afin de rendre le belvédère plus accueillant et convivial.

3.1.6 Repenser le nombre d'unités de stationnement pour véhicules automobiles

Le stationnement souterrain suscite des inquiétudes divergentes. Pour certaines personnes participantes, le nombre d'unités prévues pour véhicules automobiles serait insuffisant compte tenu des usages proposés. Pour d'autres, au contraire, la présence même d'unités de stationnement pour voitures risquerait d'encourager un afflux indésirable d'automobiles. Le premier groupe propose donc d'augmenter le nombre d'unités pour véhicules automobiles, tandis que le second suggère plutôt de les supprimer entièrement.

3.2 Patrimoine et identité

L'activité sur le patrimoine et l'identité a permis de recueillir de nombreux constats, diverses inquiétudes et une multitude de propositions en matière de préservation de l'aspect patrimonial du bâtiment. Pour les fins de l'analyse, les commentaires ont regroupés selon les sujets suivants :

- repère emblématique au carrefour de trois arrondissements;
- héritage industriel et culturel du quartier.

3.2.1 Préserver un repère emblématique au carrefour de trois arrondissements

Les personnes participantes s'entendent pour dire que l'entrepôt Van Horne fait partie intégrante de l'identité visuelle du secteur. Visible à la fois depuis le boulevard Saint-Laurent et depuis le viaduc, il constitue un repère marquant du paysage urbain. Le bâtiment signale également l'entrée dans Rosemont–La Petite-Patrie lorsqu'on arrive du centre-ville, et celle du Mile End lorsqu'on vient de Rosemont–La Petite-Patrie. En ce sens, il agit comme un véritable trait d'union entre Rosemont–La Petite-Patrie, Outremont et Le Plateau-Mont-Royal.

3.2.2 Mettre en valeur l'héritage industriel et culturel du quartier

Un consensus se dégage autour de la valeur patrimoniale du bâtiment. L'entrepôt est perçu comme un témoin du passé industriel de Montréal, notamment en raison de ses caractéristiques matérielles — monte-charge, poulies, petites ouvertures, maçonnerie de briques — et de sa proximité avec le chemin de fer.

Plusieurs personnes participantes y voient également un symbole de la vitalité artistique du quartier, celui-ci ayant fait figure de toile de fond à plusieurs activités artistiques notoires. Les graffitis qui recouvrent ses murs, intérieurs comme extérieurs, sont eux aussi considérés comme

faisant partie du patrimoine local. Enfin, dans l'ensemble, un fort sentiment d'appartenance s'est développé à l'égard du bâtiment, perçu comme un repère de stabilité au sein d'un secteur en transformation — un attachement que résume bien une personne participante : « pour moi, c'est ma tour Eiffel ».

Certaines personnes estiment que le bâtiment devrait être géré par et pour la communauté locale. Pour d'autres, sa simple préservation et le maintien de son apparence suffisent à rendre service à la collectivité. Toutefois, le statu quo n'est pas jugé souhaitable : la plupart reconnaissent que le bâtiment, aujourd'hui délabré, doit être restauré et utilisé.

Dans l'ensemble, les interventions architecturales proposées par la société immobilière sont perçues comme respectueuses de la valeur historique du lieu. Deux inquiétudes sont néanmoins soulevées : la possibilité que le nouveau bâtiment obstrue les enseignes originales sur la façade ouest et les transformations irréversibles qui pourraient être apportées aux structures existantes dans un contexte où la pérennité des usages proposés demeure incertaine.

À l'inverse, plusieurs éléments du projet suscitent des réactions très positives, notamment la restauration du château d'eau — un des derniers à Montréal — et la préservation des caractéristiques matérielles principales de l'entrepôt, telles que les briques rouges, les enseignes et le caractère opaque du bâti.

Enfin, diverses propositions visent à renforcer la mise en valeur patrimoniale du site. Certaines personnes suggèrent d'inscrire la réfection du bâtiment dans un projet de requalification urbaine plus large, articulé autour d'une vision cohérente du secteur. D'autres recommandent d'aménager une salle d'exposition consacrée à l'histoire industrielle et ouvrière du quartier et du bâtiment, ou encore de conserver certains graffitis — ou à tout le moins d'en garder la trace, par exemple en les intégrant à la salle d'exposition.

3.3 Insertion urbaine

L'activité portant sur l'insertion urbaine a permis de recueillir de nombreux constats, diverses inquiétudes et une multitude de propositions relativement aux usages proposés dans le projet. Pour les fins de l'analyse, les commentaires ont été regroupés selon les sujets suivants :

- accessibilité du site et connectivité avec son environnement;
- sécurité autour du site.

3.3.1 Renforcer l'accessibilité du site et sa connectivité avec son environnement

Selon les personnes participantes, l'accessibilité constitue l'enjeu principal du projet sur le plan de l'insertion urbaine. Elles estiment que l'entrepôt Van Horne est difficile d'accès, peu importe le mode de transport emprunté, et que l'environnement immédiat du site contribue largement

aux difficultés de transit entre le quartier Mile End et l'arrondissement Rosemont–La Petite-Patrie.

D'abord, l'accès en voiture et à vélo ne se fait que par le boulevard Saint-Laurent à l'est — ce qui soulève, entre autres choses, des inquiétudes quant à l'accès au stationnement souterrain. Ensuite, l'arrêt d'autobus le plus proche se trouve à environ 250 mètres, au coin de l'avenue Van Horne et de la rue Waverly, tandis que la station de métro Rosemont est située à plus de 700 mètres, sur un parcours jugé peu convivial pour les piétons. Enfin, le site demeure isolé des parcs et des équipements sportifs environnants, ce qui limite son intégration au tissu urbain.

Les propositions recueillies visent donc à améliorer la mobilité autour du site et à profiter du projet pour désenclaver le secteur. Plusieurs personnes recommandent d'aménager un passage piétonnier et cycliste au-dessus ou en dessous des voies ferrées afin de relier les secteurs au nord et au sud. D'autres suggèrent la création d'une piste cyclable devant les bâtiments, reliant le boulevard Saint-Laurent à la rue Saint-Urbain par l'avenue Van Horne.

Pour améliorer l'accès en transport collectif, certaines personnes proposent d'ajouter un arrêt de la ligne 161 devant le site. Dans la même veine, plusieurs suggèrent de tracer un parcours piétonnier agréable et sécuritaire entre le projet et la station de métro Rosemont. Enfin, l'importance de relier le projet aux espaces verts et aux installations sportives avoisinantes est largement soulignée, afin d'en faire un lieu plus ouvert et mieux connecté à son environnement.

3.3.2 Renforcer la sécurité autour du site

Les personnes participantes considèrent la sécurité comme le deuxième enjeu le plus important en matière d'insertion urbaine. Plusieurs soulignent que, de manière générale, l'accès au site est dangereux pour les piétons et les cyclistes. L'accès par le boulevard Saint-Laurent est particulièrement périlleux : la circulation automobile y est rapide, les trottoirs sont étroits et la dénivellation ainsi que la configuration de l'intersection créent plusieurs angles morts. Le viaduc, pour sa part, est jugé peu accueillant et peu sécuritaire pour le transport actif.

Les propositions formulées visent à améliorer la sécurité des déplacements autour du site. Afin de ralentir la vitesse automobile, des personnes participantes suggèrent d'ajouter des dos d'âne ou d'aménager des ronds-points près des voies d'accès du viaduc. Pour sécuriser l'intersection de l'avenue Van Horne et de la rue Saint-Urbain, il est recommandé d'y installer un panneau d'arrêt et un passage piéton protégé. Enfin, pour améliorer la sécurité aux abords du boulevard Saint-Laurent, certaines personnes proposent la création d'un passage piétonnier et cycliste passant au-dessus de la voie. En plus de permettre une traversée sécuritaire, ce passage relierait le site aux équipements sportifs situés à l'est du boulevard.

IV. Liste complète des constats, inquiétudes et propositions

Cette section présente l'ensemble des commentaires recueillis lors de l'atelier, regroupés d'abord par activité, puis par sujet.

4.1 Usages

4.1.1 Usages et infrastructures

Inquiétudes

Des personnes participantes craignent que :

- le réseau d'aqueduc ne puisse pas supporter les nouveaux usages;
- les infrastructures ne puissent pas gérer efficacement les eaux pluviales.

Propositions

Des personnes participantes proposent de :

- s'assurer que le réseau d'aqueduc peut supporter les usages envisagés;
- s'assurer que des aménagements urbains sont mis en place pour gérer les eaux pluviales.

4.1.2 Usages et efficacité énergétique

Constats

Des personnes participantes mentionnent que :

- le secteur est souvent touché par des pannes de courant.

Inquiétudes

Des personnes participantes craignent que :

- la transformation du bâtiment et les nouveaux usages ne soient pas écoresponsables.

Propositions

Des personnes participantes proposent de :

- faire des bâtiments des modèles d'efficacité énergétique, en y intégrant un système géothermique ou des panneaux solaires;
- planifier la demande énergétique des différents usages;
- viser la carboneutralité et obtenir une certification environnementale, telle que LEED;
- mettre en place une gestion écologique des déchets;
- planifier les usages selon les principes de l'économie circulaire.

4.1.3 Usages et embourgeoisement

Inquiétudes

Des personnes participantes craignent que :

- les usages proposés entraînent une hausse des valeurs foncières et accentuent les dynamiques d'embourgeoisement;
- les usages proposés modifient l'esprit et le caractère du quartier en raison de la pression exercée par une clientèle touristique aisée.

Propositions

Des personnes participantes proposent de :

- refuser la demande de changement d'usages;
- utiliser le droit de préemption de la Ville afin d'exproprier la société immobilière et confier la gestion du bâtiment à la collectivité.

4.1.4 Usages et patrimoine

Inquiétudes

Des personnes participantes craignent que :

- les usages proposés nécessitent des modifications importantes au bâtiment, susceptibles d'en altérer la valeur patrimoniale.

Propositions

Des personnes participantes proposent de :

- planifier les usages en fonction du bâti plutôt que d'adapter le bâti en fonction des usages.

4.1.5 Usages et voies ferrées

Inquiétudes

Des personnes participantes craignent que :

- la proximité des voies ferrées nuise à la qualité de vie des personnes utilisant les bâtiments chaque jour.

4.1.6 Espaces créatifs, ateliers d'artistes abordables et espace de diffusion culturelle

Constats

Des personnes participantes mentionnent que :

- le bâtiment, en raison de son isolement, se prête bien à des locaux de répétitions pour musiciennes et musiciens.

Inquiétudes

Des personnes participantes craignent que :

- les ateliers d'artistes ne soient pas réellement utilisés par des artistes ayant besoin d'espaces abordables;
- la définition d'« ateliers d'artistes et espaces créatifs » soit trop large et englobe des usages sans lien réel avec la création artistique;
- les ateliers d'artistes ne soient pas abordables si l'entente avec LAB est rompue;
- l'abordabilité ne soit pas garantie au-delà de l'entente d'usufruit de 20 ans.

Propositions

Des personnes participantes proposent de :

- ajouter des locaux de répétition pour musiciennes et musiciens;
- accroître la proportion d'ateliers d'artistes au-delà de 25 %;
- aménager une salle de spectacle à vocation communautaire;
- aménager des ateliers de style Fab Labs, soit des ateliers de fabrication numérique collaboratifs;
- garantir l'abordabilité des ateliers dans un règlement ou par d'autres mécanismes durables;
- prolonger la durée de garantie d'abordabilité au-delà de 20 ans;
- transformer la part d'ateliers abordables en fiducie d'utilité sociale pour en assurer la pérennité;
- calculer l'abordabilité selon la capacité de payer des artistes plutôt que par rapport au prix courant.

4.1.7 Hôtel de 120 chambres et espaces partagés

Constats

Des personnes participantes mentionnent que :

- les espaces partagés sont jugés inutiles, considérant qu'il en existe déjà plusieurs dans le secteur;
- il y a peu d'hôtels à proximité et les touristes doivent souvent se loger au centre-ville.

Inquiétudes

Des personnes participantes craignent que :

- l'hôtel ne réponde pas aux besoins du quartier;
- le nombre de chambres dépasse les besoins réels du quartier;
- le projet augmente la circulation automobile;
- les touristes soient hostiles à la population du secteur.

Propositions

Des personnes participantes proposent de :

- retirer l'usage « hôtelier »;
- réduire la portion du bâtiment dédiée à l'hôtel;
- supprimer les espaces partagés;
- transformer une partie de l'hôtel en auberge de jeunesse pour une clientèle étudiante;
- ajouter un spa ou une salle de réunion.

4.1.8 Espaces commerciaux au rez-de-chaussée

Constat

Des personnes participantes mentionnent que :

- peu d'information est donnée quant aux types de commerces prévus.

Inquiétudes

Des personnes participantes craignent que :

- les nouveaux commerces accélèrent l'embourgeoisement du secteur;
- les loyers commerciaux ne soient pas abordables;
- les espaces commerciaux ne répondent pas aux besoins du quartier;
- les espaces commerciaux ne créent pas d'emplois pour la population locale, particulièrement pour les jeunes.

Propositions

Des personnes participantes proposent de :

- garantir l'abordabilité des loyers commerciaux à long terme;
- donner la priorité aux entreprises locales;
- encourager les commerces offrant des emplois à la population locale;
- favoriser les commerces répondant aux besoins du quartier, par exemple :
 - clinique médicale;
 - librairie;
 - épicerie locale;

- coopérative d'alimentation;
 - un marché fermier;
- éviter tout commerce contribuant à l'embourgeoisement;
- favoriser la création de tiers-lieux pour renforcer le tissu communautaire;
- rendre les espaces commerciaux polyvalents afin de permettre un grand éventail d'activités.

4.1.9 Espaces communautaires et socioculturels

Constats

Des personnes participantes mentionnent que :

- Montréal traverse une crise de l'itinérance exacerbée par une crise du logement;
- il y a un manque d'espaces communautaires et socioculturels dans le quartier;
- la place réservée à des espaces communautaires et socioculturels dans le projet est floue.

Propositions

Des personnes participantes proposent de :

- ajouter davantage d'espaces communautaires et socioculturels répondant aux besoins locaux;
- déterminer une superficie minimale réservée aux activités communautaires et socioculturelles;
- consacrer la plus grande partie des usages à des espaces communautaires et socioculturels complémentaires aux équipements existants;
- réserver la moitié des bâtiments à des OBNL et organismes d'économie sociale;
- favoriser la création de refuges, centres de services et espaces pour les personnes en situation d'itinérance ou à faible revenu;
- créer des espaces pour les familles, les jeunes et les personnes âgées;
- offrir des espaces accessibles sans obligation de consommation;
- ajouter une bibliothèque ou un espace d'enseignement universitaire;
- concevoir des lieux polyvalents pouvant servir à des activités commerciales en dehors des heures d'ouverture.

4.1.10 Serre productive sur le toit

Constats

Des personnes participantes mentionnent que :

- les jardins communautaires du quartier sont déjà très fréquentés.

Propositions

Des personnes participantes proposent de :

- prévoir une serre ou un jardin communautaire plutôt qu'un espace géré par le LAB;
- explorer la possibilité d'une serre commerciale;
- aménager un toit vert;
- agrandir la serre afin de renforcer la résilience alimentaire du quartier.

4.1.11 Verrière sur le toit abritant un espace de restauration et un belvédère

Inquiétudes

Des personnes participantes craignent que :

- l'accès public au toit soit trop limité.

Propositions

Des personnes participantes proposent de :

- ajouter un bar dans la verrière;
- faire de l'accès public au toit une condition d'adoption du règlement
- définir clairement les paramètres d'accès au toit (heures d'ouverture, chemin d'accès);
- aménager un espace de détente accessible au public sur le belvédère.

4.1.12 Stationnement

Inquiétudes

Des personnes participantes craignent que :

- le stationnement souterrain ne compte pas assez d'unités pour véhicules automobiles compte tenu des usages proposés;
- le stationnement encourage un afflux indésirable de voitures supplémentaires.

Propositions

Des personnes participantes proposent de :

- ajouter des unités de stationnement pour véhicules automobiles;
- retirer les unités de stationnement pour véhicules automobiles afin de limiter la circulation automobile.

4.1.13 Entrepôt

Constats

Des personnes participantes mentionnent que :

- bâtiment a toujours servi d'entrepôt et il est donc parfaitement adapté à cet usage.

Propositions

Des personnes participantes proposent :

- aménager des unités d'entreposage à l'intérieur du bâtiment.

4.2 Patrimoine et identité

4.2.1 Identité et repère urbain

Constats

Des personnes participantes mentionnent que :

- le bâtiment est un élément emblématique du quartier et du secteur;
- le bâtiment constitue un repère visuel, visible depuis le boulevard Saint-Laurent et le viaduc Van Horne;
- le bâtiment marque l'entrée dans Rosemont depuis le centre-ville et dans le Mile End depuis Rosemont;
- le bâtiment symboliquement Rosemont, Outremont et Le Plateau-Mont-Royal;

- le bâtiment la stabilité plutôt que l'insécurité.

4.2.2 Valeur patrimoniale et historique

Constats

Des personnes participantes mentionnent que :

- Le bâtiment est perçu comme un témoin du patrimoine industriel de Montréal;
- les caractéristiques physiques (monte-charge, poulies, petites ouvertures, brique, lien au chemin de fer) du bâtiment sont jugées significatives;
- l'histoire du bâtiment est intimement liée au développement du transport ferroviaire.

Inquiétudes

Des personnes participantes craignent que :

- des modifications irréversibles altèrent le bâtiment;
- le nouveau projet (bâtiment de quatre étages, volet hôtelier) ne respecte pas la valeur patrimoniale.

Propositions

Des personnes participantes proposent de :

- préserver les éléments distinctifs (brique rouge, structure originale, lettrage, petites ouvertures);
- conserver les graffitis intérieurs et extérieurs;
- porter une attention particulière au château d'eau en acier, symbole du quartier;
- aménager une salle d'exposition ou un musée retraçant l'histoire industrielle et ouvrière du bâtiment et du quartier.

4.2.3 État et usages

Constats

Des personnes participantes mentionnent que :

- le bâtiment est jugé délabré et nécessite des travaux de rénovation ou de restauration;
- le bâtiment ne devrait pas rester vide, abandonné ou sous-utilisé;

- l'emplacement est favorable, mais que le bâtiment est peu exploitable dans son état actuel;
- les propositions architecturales existantes sont innovantes, durables et esthétiques;
- le bâtiment incarne la vitalité artistique et musicale du Mile End et de Montréal dans les années 1990 et 2000.

Propositions

Des personnes participantes proposent de :

- intégrer la réfection du bâtiment dans un projet global de réaménagement urbain;
- organiser un concours de design urbain pour assurer une requalification cohérente et de qualité;
- retravailler la façade arrière avec le même soin que la façade principale;
- adopter une approche fonctionnelle et utilitaire pour exploiter pleinement l'emplacement.

4.2.4 Intégrité patrimoniale

Inquiétudes

Des personnes participantes craignent que :

- le nouveau bâtiment de quatre étages (55 Van Horne) n'obstrue le lettrage original côté ouest;
- l'inaction de la Ville en matière de protection du patrimoine bâti laisse le bâtiment aux mains de sociétés immobilières privées;
- la réalisation complète du projet, notamment le volet hôtelier, ne soit pas assurée.

Propositions

Des personnes participantes proposent de :

- encourager les sociétés immobilières qui rénovent ou requalifient des bâtiments patrimoniaux;
- éviter les exigences déraisonnables susceptibles de bloquer des projets;
- autoriser des œuvres artistiques sur une partie de la façade, en lien avec l'art de rue du quartier.

4.2.5 Orientations architecturales

Propositions

Des personnes participantes proposent de :

- réduire l’emprise au sol et limiter la hauteur du nouveau bâtiment à deux étages;
- garantir l’accès à la terrasse sur le toit;
- préférer des usages qui nécessitent peu de transformations pour préserver l’intégrité du bâtiment existant.

4.3 Insertion urbaine

4.3.1 Accessibilité

Constats

Des personnes participantes mentionnent que :

- le site est difficile d’accès, peu importe le moyen de transport;
- l’environnement urbain immédiat du site est largement responsable de la difficulté de transiter entre Le Plateau-Mont-Royal et Rosemont–La Petite-Patrie;
- le site est uniquement accessible à vélo et en voiture par le boulevard Saint-Laurent;
- l’arrêt d’autobus le plus proche est au coin de Van Horne et Waverly;
- la station Rosemont se situe à 750 mètres du site et le chemin entre le site et la station est parsemé d’embûches;
- l’entrepôt est isolé des espaces verts et des équipements collectifs avoisinants;
- le secteur connaît déjà un fort achalandage automobile et le projet risque d’augmenter davantage la circulation automobile.

Inquiétudes

Des personnes participantes craignent que :

- l’accès au stationnement souterrain soit difficile, considérant que le seul accès pour les vélos et les voitures est par le boulevard Saint-Laurent.

Propositions

Des personnes participantes proposent de :

- profiter du projet pour faciliter le transit entre Le Plateau-Mont-Royal et Rosemont–La Petite-Patrie;
- aménager un passage piétonnier et cycliste au-dessus ou en dessous des voies ferrées pour relier les secteurs au nord et au sud du site;
- aménager une piste cyclable devant les bâtiments pour connecter le boulevard Saint-Laurent à la rue Saint-Urbain par l’avenue Van Horne dans les deux sens;
- ajouter un arrêt d’autobus de la ligne 161 devant le site;
- créer un trajet piétonnier convivial entre la station de métro Rosemont et le site;
- créer des connexions avec les espaces verts et les équipements sportifs aux alentours;
- aménager un accès à la terrasse par le trottoir du boulevard Saint-Laurent.

4.3.2 Sécurité

Constats

Des personnes participantes mentionnent que :

- l’accès au site est dangereux pour les piétons et les cyclistes de manière générale;
- l’accès par le boulevard Saint-Laurent est dangereux pour les piétons et les cyclistes;
- l’accès par la rue Saint-Urbain est dangereux pour les piétons et les cyclistes;
- l’intersection Van Horne et Saint-Urbain est dangereuse pour les piétons et les cyclistes;
- les voitures passent à trop grande vitesse sur les rues adjacentes;
- la traversée du viaduc est peu conviviale pour les piétons et les cyclistes.

Propositions

Des personnes participantes proposent de :

- ajouter des dos d’âne près des voies d’accès du viaduc;
- aménager des ronds-points aux voies d’accès du viaduc;
- ajouter un passage protégé pour piéton avant la voie d’accès ouest du viaduc (angle Van Horne et Saint-Urbain);
- installer un panneau d’arrêt à l’angle de Van Horne et Saint-Urbain;
- aménager un passage piétonnier et cycliste au-dessus du boulevard Saint-Laurent pour accéder au site;
- piétonniser les abords du bâtiment pour le mettre en valeur.

4.3.3 Aménagement de l'espace public

Inquiétudes

Des personnes participantes craignent que :

- les stationnements devant les bâtiments disparaissent ou qu'ils deviennent payants;
- une terrasse près des voies ferrées et du boulevard Saint-Laurent soit trop bruyante pour être viable.

Propositions

Des personnes participantes proposent de :

- utiliser l'espace à l'ouest du nouveau bâtiment pour des activités d'apiculture;
- déminéraliser la rue en réduisant sa largeur et en la verdissant;
- maintenir la pointe est publique et y installer un panneau d'interprétation historique;
- conserver les aménagements situés sous le viaduc (parc de planche à roulettes et terrains de basketball).