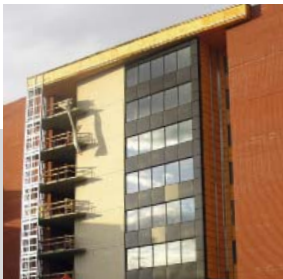


Plan de développement urbain, économique et social
des secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont et De Castelnau

Portrait et diagnostic

1. Les grands constats



Avril 2012

Montréal 

Contenu

1. Les grands constats	
1.1 Mise en contexte	1
1.2 Les grands constats	
- Un territoire en mutation	3
- Un territoire fragmenté et diversifié	4
- Un paysage urbain à requalifier	5

Mise en contexte

1.1

Un diagnostic de la situation actuelle du territoire a été élaboré à partir d'une analyse de son évolution historique, de son cadre physique, du profil socio-économique et sociodémographique de la population, de l'activité économique et de certains éléments à caractère social. Plusieurs aspects ne concernent pas directement le territoire d'intervention mais plutôt les milieux environnants dont il ne peut être dissocié. C'est le cas notamment pour les profils socio-démographiques et socioéconomiques qui correspondent à ceux des populations des secteurs adjacents. Il va de soi que le territoire d'intervention, qui a été défini en regroupant – sauf exceptions – des bâtiments à vocation économique, ne saurait être considéré isolément de ces milieux.

Le territoire élargi

Localisé au cœur de la ville, le territoire élargi se compose de secteurs industriels anciens se déployant de part et d'autre de l'avenue du Parc, au croisement des voies du Canadien Pacifique. Il couvre une superficie de 80 hectares et est situé à la frange de quartiers ayant une identité bien affirmée : le quartier Parc-Extension, le plus dense et le plus cosmopolite de Montréal, le secteur Marconi-Alexandra (adjacent à la Petite-Italie), le Mile End dans l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal et, enfin, la partie nord-est de l'arrondissement d'Outremont.

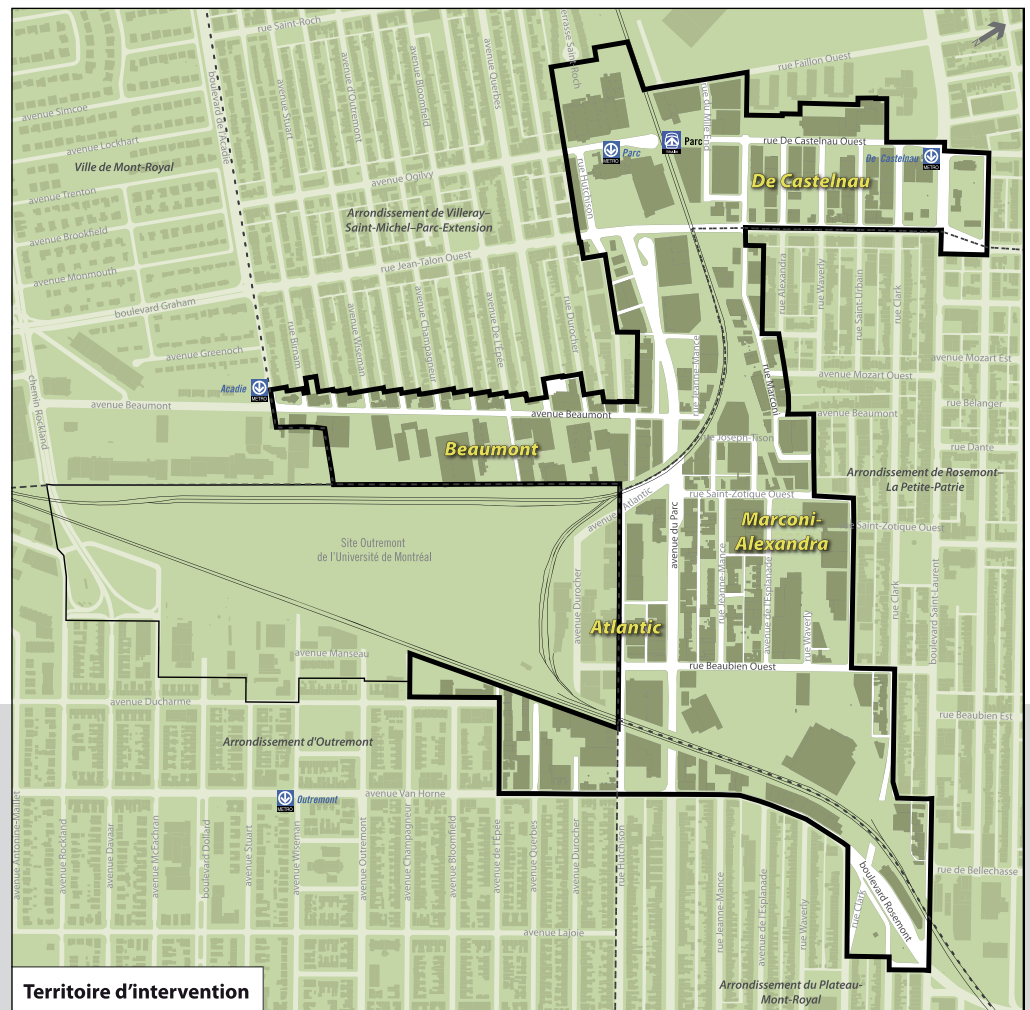
Fragmenté et en partie enclavé, ce morceau de ville s'est développé en lien étroit avec le développement du réseau ferroviaire et des activités manufacturières et de distribution. Les divers quartiers qui le composent se sont consolidés au rythme de l'expansion de la ville vers le nord qui a été facilitée par la mise en service du tramway, les vagues successives d'immigration et le développement de secteurs d'emplois le long des voies ferrées.

Au cours des 20 dernières années, l'évolution du territoire a été marquée par le déclin de l'activité manufacturière. L'industrie du textile et de l'habillement, très présente, a été la plus durement touchée, notamment en raison d'ententes internationales sur la disparition progressive des barrières tarifaires et l'abolition des quotas aux importations. Ces mesures se sont traduites par une migration des entreprises manufacturières vers des pays de l'Asie et de l'Amérique latine. À l'échelle du territoire, c'est plus de 3 000 emplois reliés à cette industrie qui ont disparu depuis 1996, année où il en comptait plus de 7 000.

Le territoire élargi du PDUES possède toutefois plusieurs atouts sur lesquels son développement futur peut tabler, dont la vitalité et la diversité des quartiers limitrophes, une desserte en transport collectif efficace, la présence de bâtiments d'intérêt et une situation géographique enviable. Les activités traditionnellement présentes y côtoient aujourd'hui une nouvelle gamme d'entreprises, notamment dans les secteurs des technologies de l'information et de l'industrie créative. Parallèlement, la multiplication des projets résidentiels réalisés à proximité présage son intérêt grandissant en tant que milieu de vie. Enfin, le développement et l'aménagement d'un quartier universitaire sur le site de l'ancien triage Outremont, un projet qui s'échelonne sur une quinzaine d'années, contribuera également à accroître son attrait.

Le territoire d'intervention

Le territoire d'intervention visé par le PDUES des abords du campus Outremont ceinture l'ancienne gare de triage d'Outremont, site du futur campus de l'Université de Montréal. Il couvre une superficie de 0,8 km² et se compose de plusieurs secteurs à vocation commerciale et industrielle – le secteur Beaumont, dans l'arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension, les secteurs Atlantic et Marconi-Alexandra, dans l'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie, la frange nord du quartier Mile End, dans l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, ainsi qu'un ancien secteur à caractère industriel de l'arrondissement d'Outremont.



Les grands constats

1.2

Les faits saillants de l'analyse permettent de tirer les trois grands constats suivants : le territoire est en mutation, il s'agit d'un espace fragmenté et dont le paysage et l'environnement urbain restent, pour une large part, à valoriser. Les défis que pose sa requalification sont donc multiples et concernent tant la morphologie urbaine que la typologie et la vocation des bâtiments ainsi que l'aménagement du domaine public.

Un territoire en mutation

À l'instar d'autres secteurs industriels des quartiers centraux avant lui, le territoire d'intervention est confronté à une situation changeante. Un des aspects marquants de son évolution récente est le déclin de l'activité manufacturière, principalement de l'industrie du textile et de l'habillement, qui s'est traduit par la disparition de plusieurs emplois, mais aussi par l'émergence d'une nouvelle gamme d'entreprises. Le territoire comporte néanmoins toujours des entreprises de fabrication ou des grossistes dont les activités demeurent dynamiques.

Les nouvelles entreprises, entre autres des secteurs des nouvelles technologies et de l'industrie créative, se distinguent des activités traditionnelles par leurs besoins plus modestes en espace, leur taille et la nature de leurs activités. Elles ont souvent investi d'anciennes manufactures qui ont été rénovées de façon à répondre à leurs besoins, génèrent peu de nuisances et font généralement appel au savoir et à la créativité.

Parallèlement, les milieux mixtes avoisinants accueillent un nombre important de projets résidentiels qui souvent, se sont réalisés dans d'anciennes manufactures. Dans d'autres cas des bâtiments ont été démolis pour faire place à des habitations. Ces tendances laissent présager un intérêt grandissant pour le territoire en tant que milieu de vie.

Enfin, le développement et l'aménagement d'un quartier universitaire sur le site de l'ancien triage Outremont, qui s'échelonne sur une quinzaine d'années, aura certainement une incidence sur le territoire. Ce récent changement de vocation vient mettre un terme à plus de 100 ans d'utilisation de ce site d'une trentaine d'hectares à des fins liées au transport ferroviaire.

Ces transformations soulèvent des interrogations sur la place à accorder à la vocation économique et sur la nature des activités à préserver ou à privilégier pour l'avenir. Elles soulèvent également la question de l'introduction de la fonction résidentielle dans certaines parties de ce territoire.



La construction d'un centre de soins intermédiaires sur l'avenue du Parc.



Vue sur l'ancien triage ferroviaire et le secteur Atlantic.



Lofts commerciaux sur l'avenue De L'Esplanade.

Un territoire fragmenté et diversifié

L'implantation, à la fin du 19^e siècle, des grandes voies ferroviaires encore présentes de nos jours, et la construction et la requalification de plusieurs voies pour accommoder la circulation automobile, après la Seconde Guerre mondiale, ont toutes deux contribué au fractionnement physique du territoire. Ainsi, les ponts ferroviaires et les viaducs qui ponctuent le paysage sont des points de passage obligés pour franchir les voies du Canadien Pacifique et relier les différentes parties du territoire.

La fragmentation physique du territoire s'incarne également dans la trame urbaine et le cadre bâti. Dès le début du 20^e siècle, ce territoire recoupe les villes d'Outremont et de Mont-Royal ainsi que des villages dont l'urbanisation est planifiée de manière autonome. Le lotissement, l'aménagement des rues et de leur emprise, leur orientation, les typologies de bâtiments et leur facture architecturale sont autant d'aspects par lesquels les entités composant le territoire se distinguent. Les discontinuités dans la grille de rues, notamment entre Parc-Extension et Ville Mont-Royal, en sont une résultante qui contribue à leur enclavement.

Le territoire est à la jonction de milieux qui sont également diversifiés sur les plans identitaire et social. Il se partage entre plusieurs quartiers ayant une identité bien affirmée : le quartier Parc-Extension, le plus dense et le plus cosmopolite de Montréal, le secteur Marconi-Alexandra, adjacent à la Petite-Italie et désigné par certains en tant que « Mile-Ex » ou « Quartier des architectes », le Mile End dans l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal et, enfin, la partie nord de l'arrondissement d'Outremont. La diversité est une des grandes richesses de ces quartiers aux réalités sociales contrastées.

Le développement et l'aménagement futur du territoire pourrait contribuer à rompre l'isolement relatif des différents milieux de vie qui le composent. Au-delà de l'identification des aménagements physiques éventuellement requis pour soutenir cette « réunification » en facilitant les déplacements des individus se profile la question de la préservation des éléments identitaires et distinctifs qui font la personnalité de chacun de ces milieux ou de leur abandon, même partiel, au profit d'un tout nouveau cadre de vie.



Enchevêtrement de voies et d'infrastructures, dans l'axe Clark / Saint-Urbain.



Lien interrompu entre la rue De Castelnau et son prolongement, la rue Ogilvy.



Passage de l'avenue du Parc sous les voies ferrées, à la hauteur de la rue Saint-Zotique

Un paysage urbain à requalifier

Situé à la confluence de grands corridors ferroviaires et d'artères métropolitaines, le territoire d'intervention présente un paysage urbain fortement marqué par les barrières physiques qui le sillonnent. D'une part, les discontinuités créées dans la trame rendent difficiles les déplacements entre les différents sous-secteurs et soulèvent des défis majeurs en matière d'aménagement du domaine public. Bien que les passages inférieurs existants dans le secteur et les viaducs Rockland et Rosemont-Van Horne réalisent les liens nécessaires aux déplacements véhiculaires, pour les piétons et les cyclistes, les parcours offerts le long de ces axes routiers achalandés sont peu attrayants et parfois dangereux.

D'autre part, l'étroitesse des trottoirs (voire leur absence...) et la présence de bâtiments implantés sans marge de recul contribuent au manque de confort des piétons le long de certains parcours. Dans les zones à vocation économique, les façades présentant peu d'ouvertures au niveau du rez-de-chaussée, les quais de livraison et les discontinuités du front bâti causées par les grands stationnements extérieurs rendent les rues peu conviviales et contribuent au sentiment d'insécurité des usagers. Le long des rues résidentielles, le paysage urbain est plus attrayant et, dans certains cas, le manque de plantations sur le domaine public est compensé par l'aménagement du domaine privé.

Les terrains bordant les emprises ferroviaires se distinguent du parcellaire résidentiel avoisinant par leur taille imposante et l'irrégularité de leur forme. Généralement voués à la vocation économique, ils accueillent des bâtiments de grand gabarit qui présentent l'avantage de constituer une zone tampon réduisant certaines nuisances, notamment sonores, pour les zones résidentielles voisines. Les bâtiments industriels et commerciaux, et les vastes surfaces minéralisées (aires de stationnement et de manœuvres pour le camionnage) contribuent, avec l'absence d'espaces verts et la rareté de la végétation, à la création d'îlots de chaleur.

La planification de l'avenir des secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont et De Castelnau soulève l'enjeu de la requalification du paysage urbain du secteur, notamment en termes d'aménagement de nouveaux lieux publics, d'augmentation du couvert végétal et d'amélioration de la qualité des aménagements du domaine public.



La gare Jean-Talon, vue ici à partir du secteur De Castelnau, est un élément marquant et significatif dans le paysage du territoire.



Le verdissement de cours privées en rive de certaines ruelles crée des îlots de fraîcheur et contribue à la qualité de l'expérience pour les piétons.



Le passage inférieur de l'avenue du Parc, au niveau de l'avenue Van Horne, est peu attrayant et est source d'inconfort pour les piétons.