
AVIS PRÉLIMINAIRE DU CONSEIL DU PATRIMOINE DE MONTRÉAL

Émis le 7 février, à la suite de la réunion du 24 janvier 2025

Transformation du 1, avenue Van Horne

A25-PMR-01

Localisation :	Édifice St. Lawrence Warehousing Co. / Van Horne Warehouse 1-55, avenue Van Horne Arrondissement du Plateau-Mont-Royal
Reconnaissance municipale :	Immeuble de valeur patrimoniale exceptionnelle Témoin architectural significatif (Réglementation de l'arrondissement)
Reconnaissance provinciale :	Aucune
Reconnaissance fédérale :	Situé dans le Lieu historique national du Canada de La Main

Le Conseil du patrimoine de Montréal (CPM) est l'instance consultative de la Ville de Montréal en matière de patrimoine (règlement 02-136). Il émet un avis préliminaire à la demande de l'Arrondissement du Plateau-Mont-Royal, en vertu du paragraphe 2 de l'article 13 de son règlement (02-136) considérant l'intérêt patrimonial de cet édifice emblématique.

HISTORIQUE DU SITE ET LOCALISATION

Un des points de repère les plus connus du territoire montréalais, le bâtiment de 7 étages situé au 1, avenue Van Horne est construit en 1924-1925 pour le compte de Wilfrid Duquette à des fins d'entreposage. Sa géométrie atypique épouse la forme irrégulière et exigüe du lot, façonné par la voie ferrée du Canadien Pacifique au nord, le tunnel du boulevard Saint-Laurent à l'est, l'avenue Van Horne au sud et le tunnel de la rue Saint-Urbain à l'ouest. Cette proximité avec le chemin de fer et le réseau routier offre un avantage indéniable pour l'entreposage et le transbordement des marchandises. Celles-ci arrivaient du côté du chemin de fer, étaient transbordées et stockées dans l'entrepôt, puis expédiées à travers la ville à partir de l'avenue Van Horne. Le même service était aussi offert en sens inverse. Les anciennes portes de quais au rez-de-chaussée, dont plusieurs sont aujourd'hui obturées, témoignent d'ailleurs de ces activités, alors que son ossature en béton armé apparente, son architecture robuste et ses ouvertures minimales témoignent de sa fonction d'entrepôt. Le 1, avenue Van Horne est un témoin direct de l'histoire ferroviaire du Mile-End, un quartier dont la naissance et l'essor reposent sur la présence du chemin de fer.

Le maintien de sa fonction d'entreposage jusqu'en 2022 a permis de préserver son intégrité. Peu de modifications ont été apportées à son enveloppe extérieure depuis sa construction, hormis l'érection, en 1958, d'un garage d'un étage du côté ouest (le 55, avenue Van Horne), ainsi que la condamnation des quais de chargement. Le château d'eau sur la

toiture, vestige de l'ancien système de sécurité incendie du bâtiment, a été mis hors service en 1992. Le 1, avenue Van Horne est vacant depuis le départ de ses derniers occupants en 2022.



L'entrepôt situé au 1, rue Van Horne. (Source : JBouchez, Wikimedia)

DESCRIPTION DU PROJET

Le projet propose la mise aux normes et la transformation du bâtiment existant de sept étages situé au 1, avenue Van Horne, la démolition du bâtiment voisin d'un étage (le 55, avenue Van Horne), ainsi que son remplacement par une construction de quatre étages. Les deux bâtiments formeront un complexe multi-usage comprenant des espaces créatifs et des ateliers d'artiste abordables, un lieu de diffusion pour la communauté d'artistes, un hôtel et des espaces commerciaux. Le projet propose plus précisément :

- L'aménagement d'un hôtel de 120 chambres, d'ateliers d'artistes et d'espaces créatifs aux étages supérieurs de l'ancien entrepôt, ainsi que des commerces et restaurants au rez-de-chaussée;
- La préservation et la mise en valeur de la tour d'eau;
- Le percement de nouvelles ouvertures :
 - Le percement de grandes ouvertures au rez-de-chaussée;

- De grandes fenêtres en retrait profond, subdivisées par la maçonnerie;
- L'agrandissement des petites ouvertures horizontales actuelles, dont un jeu de brique ajouré vise à rappeler les dimensions existantes;
- La mise en valeur et la réinterprétation des anciennes enseignes peintes;
- L'aménagement, sur le toit, d'une terrasse et d'une verrière accessibles au public, ainsi que d'une serre;
- L'ajout de stationnements automobiles et cyclistes;
- La démolition du garage existant au 55, avenue Van Horne et son remplacement par un bâtiment d'expression contemporaine de 4 étages;
- Des aménagements paysagers en façade sur l'avenue Van Horne;
- Une mise en lumière.

ANALYSE DES ENJEUX

Pour effectuer son analyse et formuler un avis préliminaire sur le projet de transformation du 1, avenue Van Horne, le Conseil du patrimoine de Montréal s'est appuyé sur :

- Le document « Projet préliminaire pour demande d'autorisation réglementaire » préparé par Atelier Zébulon Perron et Thomas Balaban, architecte, daté du 10 janvier 2025;
- Les perspectives du château d'eau et de la verrière préparées par Atelier Zébulon Perron et Thomas Balaban;
- Le document « Énoncé de l'intérêt patrimonial du site de l'entrepôt St. Lawrence Warehousing, 1 à 35, avenue Van Horne », daté du 18 juillet 2023;
- L'étude de caractérisation patrimoniale du St. Lawrence Warehousing Co., 1, avenue Van Horne, réalisée par Brodeur consultants et datée de juillet 2022;
- Le document « Orientations visant le maintien des valeurs patrimoniales du site de l'entrepôt St. Lawrence Warehousing », daté du 10 août 2023;
- La séance de présentation du projet par l'Arrondissement Le Plateau-Mont-Royal et l'architecte le 24 janvier 2025.

Le CPM encourage la réhabilitation d'immeubles patrimoniaux afin d'en assurer la conservation et la valorisation. Si les pratiques évoluent en faveur de projets permettant d'adapter les programmes selon les particularités et atouts des immeubles patrimoniaux, l'équilibre entre conservation et transformation demeure un défi. Le projet concernant le 1, avenue Van Horne incarne bien ce défi de transformer un immeuble iconique de Montréal. Le CPM entend offrir son expertise constructive pour guider la suite de ce projet important.

Ouvertures et stratégie d'éclairage

Le CPM comprend la nécessité d'ajouter des ouvertures afin de permettre de nouveaux usages dans l'ancien entrepôt. Il rappelle que ce qui fait la notoriété de ce bâtiment est sa densité et son opacité, avec ses murs pratiquement

aveugles. Il s'agit par conséquent d'un défi de conserver son aspect massif, tout en évitant un effet de lanterne avec l'éclairage qui émanera des fenêtres en soirée. De plus, à cet effet anticipé par le percement de nombreuses nouvelles ouvertures s'ajoute la proposition d'éclairage visant à mettre en valeur le château d'eau et les colonnes verticales en béton, ainsi que l'éclairage des commerces et de l'arcade à la base de la façade. Le CPM est inquiet par cette multiplication des éclairages.

À cet égard, il apprécie particulièrement la proposition de jeux de briques en résille sur certaines ouvertures, qui créent un voile sur l'éclairage émanant du bâtiment et maintiennent une expression de sa masse. Il encourage le concepteur à pousser plus loin ce type de geste sans toutefois n'avoir recours qu'à celui-ci. Le CPM encourage les concepteurs à proposer des stratégies d'ouverture qui expriment manifestement le geste contemporain de percement de parois opaques et évitent que ces percements soient perçus comme étant une configuration originale.

Enfin, concernant les nouvelles ouvertures, le CPM n'est pas convaincu par les fenêtres verticales à petits carreaux, qui réfèrent plus à une fonction d'usine que d'entrepôt et qui confondent par conséquent la lecture historique du bâtiment. Conformément au principe reconnu de « distinction », il est important de maintenir la lisibilité des éléments patrimoniaux. Il croit qu'une intervention contemporaine serait plus souhaitable afin de mieux distinguer cette intervention de la condition d'origine du bâtiment.

Nouvelle construction au 55, avenue Van Horne

Le CPM apprécie l'expression contemporaine du bâtiment proposé en lieu et place du garage situé au 55, avenue Van Horne, ce qui permet de bien le distinguer comme un nouvel élément tout en offrant une matérialité en dialogue avec l'existant. Il tient toutefois à souligner certaines préoccupations liées à la relation entre la nouvelle partie et l'immeuble ancien.

Tout d'abord, sa position contigüe à l'ancien entrepôt sous-entend que la fonction du nouvel immeuble est complémentaire à l'immeuble existant. Or, il ne semble pas y avoir de lien entre les deux, ni dans la programmation, ni au niveau des usages.

De plus, la force de ce geste architectural contemporain crée un risque de brouiller l'appréciation de l'immeuble patrimonial, particulièrement du côté ouest. En mettant de l'avant le principe reconnu de subordination, il serait envisageable de traiter la partie contemporaine pour mettre davantage en valeur le bâtiment ancien, plutôt que de donner l'impression de le compléter. Le CPM encourage les concepteurs à accentuer la distinction entre les deux par un traitement de jonctions ou de reculs par exemple.

Dans l'éventualité où les espaces locatifs compris dans ce bâtiment seront loués, les occupants voudront afficher leur entreprise. Le CPM croit qu'une planification de cette signalétique pourrait être amorcée dès maintenant pour assurer la meilleure intégration possible à l'architecture du bâtiment.

Les concepteurs doivent tenter de minimiser l'impact, tant paysager qu'architectural, des fonctions de circulation, de débarcadère et d'accès aux stationnements. Ces fonctions, projetées au rez-de-chaussée de la nouvelle construction, pourraient mal cohabiter avec les piétons et les utilisateurs du parc adjacent. Le CPM croit qu'il serait bénéfique de revoir l'emplacement de l'accès véhiculaire à cet endroit.

Lecture historique du bâtiment et de son lien avec la voie ferrée

De prime abord, le CPM regrette que l'aménagement proposé du rez-de-chaussée ne rappelle pas davantage la fonction d'origine du bâtiment. Comme mentionné plus haut, l'histoire du 1, avenue Van Horne, est intimement liée à la présence de la voie ferrée, laquelle a influencé non seulement sa forme, mais également son usage. La façade nord, notamment, avec ses grandes ouvertures de quais, avait une fonction de transbordement de la marchandise depuis les trains. Or, l'intention de créer un corridor de service opaque le long de cette face risque d'oblitérer la relation de ce bâtiment avec la voie ferrée. Le CPM comprend que certaines restrictions découlent d'une entente entre la Ville et le Canadien Pacifique. Sans connaître les détails de celle-ci, le CPM invite les concepteurs à trouver une façon de maintenir le dialogue entre les voies ferrées et les façades au rez-de-chaussée.

Même chose pour la façade du côté de l'avenue Van Horne. Bien que le geste vise à faire écho aux nombreuses ouvertures d'origine, le CPM juge que le traitement des ouvertures au rez-de-chaussée pourrait s'inspirer davantage des anciens quais de chargement. La proposition de recul de la façade au rez-de-chaussée et la continuité des ouvertures jusqu'au sol n'apparaissent pas suffisantes aux yeux du CPM pour évoquer les anciens quais de chargement. Il recommande d'explorer la possibilité d'aménager des entrées séparées pour les commerces plutôt que de faire un corridor intérieur.

De plus, le CPM insiste sur l'importance de développer un parti architectural qui préserve la relation entre les espaces intérieurs et l'enveloppe extérieure. L'architecture industrielle, du fait de sa conception fonctionnelle, affiche clairement la concordance des usages entre l'enveloppe et l'intérieur; concordance qui contribue à comprendre et apprécier un tel immeuble. Le CPM comprend que la conception et l'aménagement des intérieurs feront l'objet d'étapes subséquentes; toutefois, ces éléments devraient être intégrés aux réflexions dès les premières esquisses.

Enfin, le CPM note qu'un aspect didactique est prévu au rez-de-chaussée afin d'expliquer et de mettre en valeur l'histoire de l'ancien entrepôt. Sans s'opposer à ce type d'initiative, le CPM rappelle que le patrimoine doit pouvoir parler de lui-même en préservant une lisibilité susceptible de comprendre sa fonction originale. Il y a en effet un risque de compenser par des gestes didactiques la disparition de caractéristiques qui incarnent l'identité du bâtiment. Il importe à cet effet de considérer les éléments caractéristiques intérieurs (éléments structurels, équipements mécaniques, finis, etc.) comme des artefacts en soi témoignant de l'usage initial. Ces derniers devraient être considérés et traités comme des composantes intrinsèques au bâtiment qui participent à sa richesse didactique.

Aménagement des abords

Il s'agit d'un défi pour les concepteurs du projet d'aménager les abords du bâtiment sans la collaboration de l'Arrondissement, qui ne prévoit pas investir dans l'aménagement des espaces publics autour du site à court terme. Le CPM se permet tout de même d'insister sur le fait qu'une attention doit être apportée à cet égard afin de faciliter et de sécuriser les accès au site, particulièrement dans la partie ouest. Dans l'idée où l'Arrondissement permet l'ajout d'une fonction hôtelière sur un site qui est difficile d'accès, le CPM est d'avis qu'il doit voir à un accès sécuritaire par les futurs occupants.

Quant au site lui-même, le CPM encourage la protection et la préservation des arbres matures situés le long de la voie ferrée, près de la rue Saint-Urbain.

Développement durable

Il est prévu que le jeu de brique en résille soit réalisé à partir de pièces récupérées lors du percement des nouvelles ouvertures. Le CPM se réjouit d'un tel geste de réutilisation des matériaux et encourage les concepteurs à démontrer comment la réutilisation de l'immeuble et de composantes existantes a permis de réduire l'émission de gaz à effet de serre et de déchets. Ce projet de réhabilitation apparaît comme une occasion de pousser plus loin cette intention afin que le développement durable soit un élément central du projet. Bien que le projet soit en cours d'élaboration, il serait fort souhaitable de réfléchir également à l'efficacité énergétique des bâtiments et de miser sur la qualité de la conception pour en assurer la durabilité.

AVIS PRÉLIMINAIRE ET RECOMMANDATIONS DU CONSEIL DU PATRIMOINE DE MONTRÉAL

Le Conseil du patrimoine de Montréal émet un avis préliminaire sur le projet de transformation du 1, avenue Van Horne, tel qu'il lui a été présenté. La reconversion d'un entrepôt, qui plus est un bâtiment aussi emblématique de Montréal, représente un défi d'envergure. Souhaitant contribuer à cette démarche d'élaboration audacieuse, le CPM croit que ce projet peut être respectueux du patrimoine. Dans cet esprit, le CPM émet les recommandations suivantes :

1. Atténuer l'effet de lanterne qui sera créé par le percement d'ouvertures par le recours à une modulation des ouvertures en façade et par la recherche de stratégies d'ouverture qui expriment le geste contemporain de percement de parois opaques, évitant ainsi la perception d'ouvertures originales;
2. Réfléchir à des types de fenestration différents de la proposition à petits carreaux qui évoquent le fenêtrage d'usine afin d'éviter la confusion sur l'usage historique et préserver la lisibilité de l'ensemble;
3. Mieux distinguer le 55, avenue Van Horne de l'ancien entrepôt par un traitement subordonné et une configuration qui assure une meilleure cohabitation avec l'espace public au rez-de-chaussée;
4. Réfléchir dès maintenant à l'intégration de la signalétique et de l'affichage des commerces et organismes qui occuperont les lieux;
5. Revoir le traitement du rez-de-chaussée, tant du côté nord que du côté sud, de manière à permettre une meilleure compréhension de l'histoire et de la fonction initiale du bâtiment et un rappel de son lien privilégié avec la voie ferrée;
6. Considérer les éléments caractéristiques intérieurs (éléments structurels, équipements mécaniques, finis, etc.) comme des artefacts et les traiter comme des composantes intrinsèques au bâtiment;
7. Prévoir un volet didactique sensible et subtil;
8. Revoir l'emplacement de l'accès véhiculaire et éviter qu'il ne soit en façade;
9. Préserver les arbres matures situés le long de la voie ferrée, du côté de la rue Saint-Urbain;
10. Élaborer davantage la stratégie de développement durable, en réfléchissant notamment à l'efficacité énergétique des bâtiments;
11. À l'attention de l'Arrondissement : voir comment les accès au site pourraient être aménagés de façon sécuritaire en attendant le réaménagement à venir des voies routières limitrophes.

Le président du Conseil du patrimoine de Montréal,



Denis Boucher

Le 7 février 2025

Note adressée au demandeur : Veuillez vous référer au document « Suivi des recommandations » (transmis en annexe).