

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

Portrait et diagnostic

2. Grandes étapes de l'urbanisation



Avril 2012

Montréal 

Contenu

2. Grandes étapes de l'urbanisation du secteur

2.1	Avant 1875.....	4
2.2	1875-1900.....	6
2.3	1900-1930.....	8
2.4	1930-1960.....	11
2.5	1960-1990.....	14
2.6	Depuis 1990	16

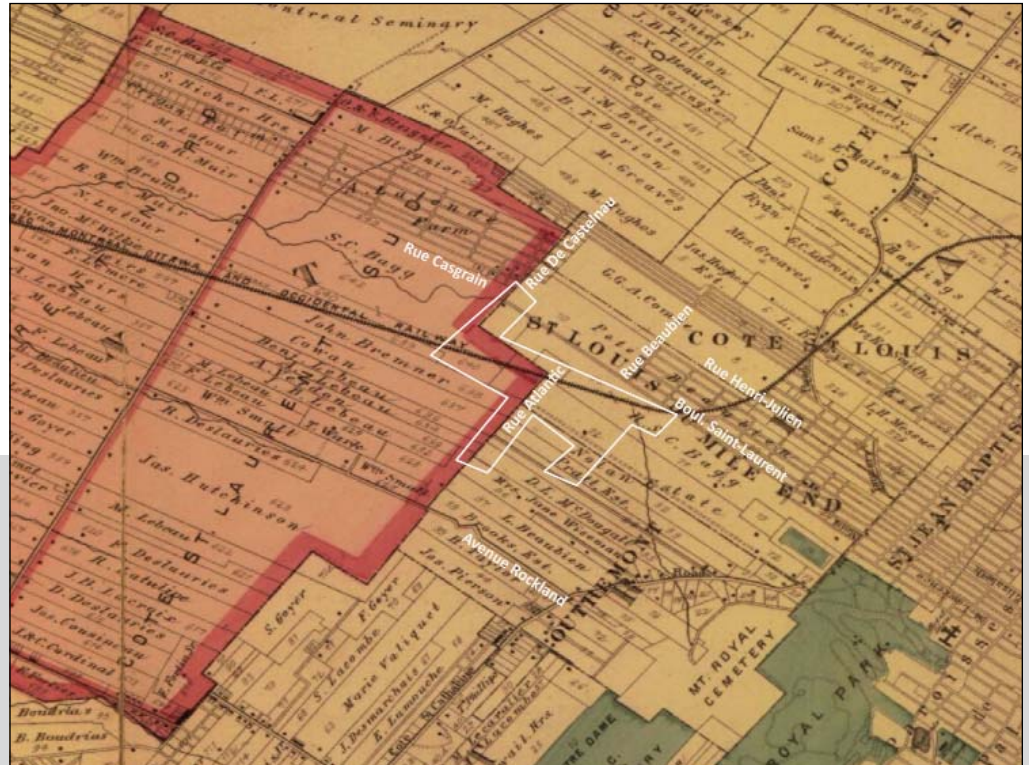
Grandes étapes de l'urbanisation du secteur

2

Fragmenté et en partie enclavé, le morceau de ville qui fait l'objet du présent exercice de planification s'est développé en lien étroit avec le réseau ferroviaire et avec l'expansion de l'industrie et de l'activité commerciale. 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.

Le document qui suit présente les grandes étapes de l'urbanisation du territoire, du début du 18^e siècle jusqu'aux projets récents et en cours.

Carte de Hopkins, 1879.
Le territoire du PDUES (en blanc) se situe à la rencontre de plusieurs réalités morphologiques issues de diverses étapes de développement et de l'expansion du réseau ferroviaire.
(BANQ)



Avant 1875

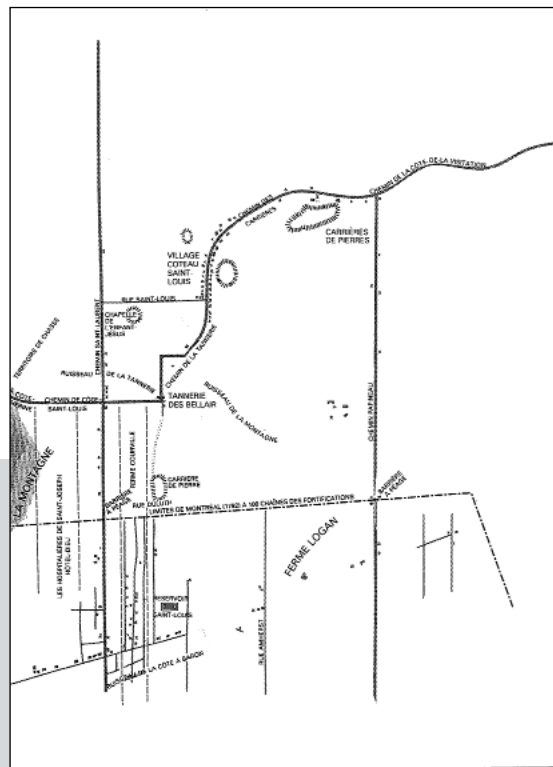
2.1

Au tournant du 18^e siècle, le peuplement de l'île de Montréal progresse doucement, au rythme de la création des côtes et de leur subdivision en concessions. Le territoire correspondant à celui du PDUES se situe alors à cheval sur deux paroisses – Montréal et Saint-Laurent – et à la rencontre des côtes Sainte-Catherine, Saint-Laurent et Saint-Louis.

Dans le système hérité du régime seigneurial français, les côtes sont desservies par des chemins de côtes – notamment le chemin de la Côte-Sainte-Catherine et la Côte-de-la-Visitation (l'actuel boulevard Rosemont) – et éventuellement par des montées qui relient l'intérieur de l'île à ses rives. Dans la portion est de notre territoire, le chemin de Saint-Laurent et son prolongement, le chemin du Sault (actuelles avenue Casgrain et rue Lajeunesse), assurent dès cette époque la liaison entre la ville fortifiée et les villages établis le long de la rivière des Prairies. Lorsque l'expansion urbaine conduit à la subdivision des premières concessions, on ouvre des chemins le long des champs; leur tracé correspond aujourd'hui aux principales rues nord-sud de la trame orthogonale montréalaise.

En 1792, les limites de la ville sont portées à cent chaînes des fortifications, au niveau de l'actuelle avenue Duluth. Au-delà, à l'exception du développement associé aux tanneries et aux carrières de pierre calcaire, c'est la campagne. Le territoire d'Outremont est un lieu de chasse, de villégiature et de culture maraîchère alors qu'au nord, la côte Saint-Laurent demeure essentiellement agricole jusqu'à la fin du 19^e siècle. Au nord-est du territoire à l'étude, c'est à cette époque que se forme un noyau de peuplement le long du chemin du Sault, à la hauteur de l'actuelle rue De Castelnau.

Développement de la ville avant 1850.
(Pignons sur rue)

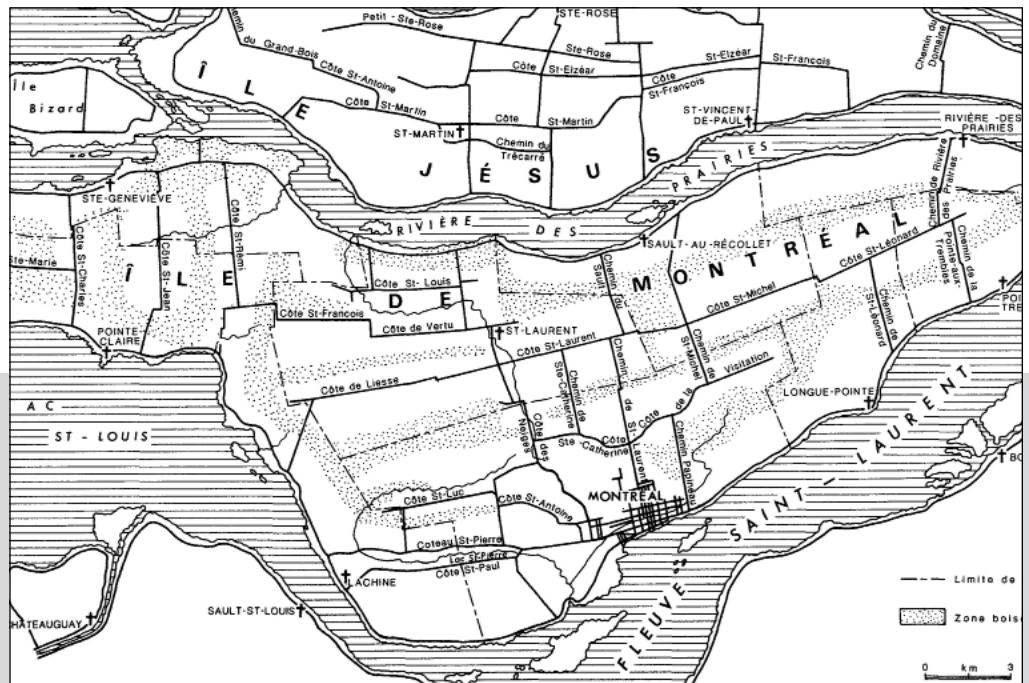


À gauche : Grandes étapes de développement du nord de l'emprise ferroviaire du Canadien Pacifique.
(Pignons sur rue)

À droite : Limites des paroisses et des municipalités du centre de l'île, au tournant du 20^e siècle.
(Association des locataires de Villeray. «Villeray, d'hier à aujourd'hui»)



Représentation du système des côtes en 1834, d'après un plan d'André Jobin.
(Beaugard, Ludger. Géographie historique des côtes de l'île de Montréal. Cahiers de géographie du Québec, vol. 28, 1984)



1875-1900 2.2

En 1875, le village de Saint-Louis-du-Mile-End* compte seulement 2000 habitants et la toute nouvelle municipalité d’Outremont, à peine 300. Aux quelques routes qui relient les côtes et desservent les grandes propriétés du secteur s’ajoutent quelques chemins nord-sud, dont la Rocky Road (l’actuel chemin Rockland) ainsi que les avenues Bloomfield et Wiseman. L’avenue du Parc vient tout juste d’être tracée comme accès principal au parc du mont Royal, alors en cours d’aménagement.

Au cours des années suivantes, le développement des réseaux de transport routier et ferroviaire amorce l’expansion de la ville vers le nord et la croissance du secteur. En 1876, la construction de la ligne ferroviaire Montréal-Saint-Jérôme et de la gare Mile End (à l’intersection du boulevard Saint-Laurent et de l’avenue Bernard) contribue à la naissance du village Saint-Louis-du-Mile-End. Plusieurs usines, ateliers et entrepôts s’y implantent, en lien étroit avec l’activité ferroviaire.

Dans Outremont, le percement de rues dans l’axe des terres et le lotissement résidentiel seront en grande partie réalisés à partir de 1887 sous la gouverne des Clercs de Saint-Viateur, alors les plus grands propriétaires terriens de la municipalité et d’importants promoteurs immobiliers. En 1891, le Canadien Pacifique inaugure la cour de triage d’Outremont.

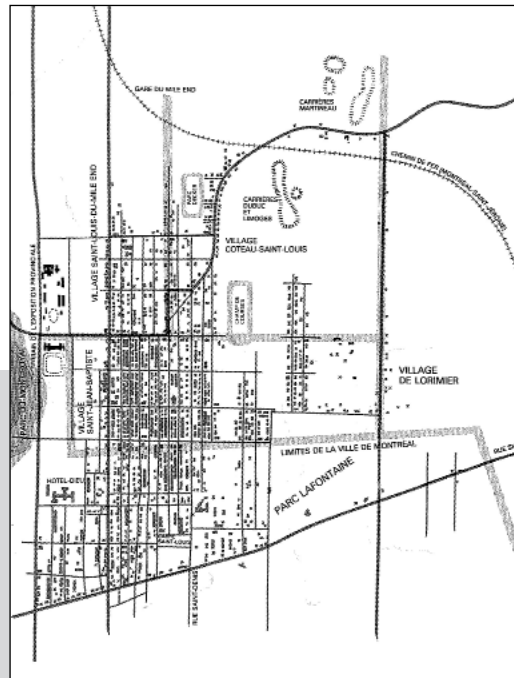
À partir de 1893, la mise en service du tramway Millen, le long des actuelles rues Saint-Dominique, Jean-Talon et Lajeunesse, donne un véritable coup d’envoi au peuplement de La Petite-Patrie et de Villeray. Avec l’annexion du village de la Côte-Saint-Louis la même année, la limite nord de Montréal atteint l’actuelle rue Jean-Talon.

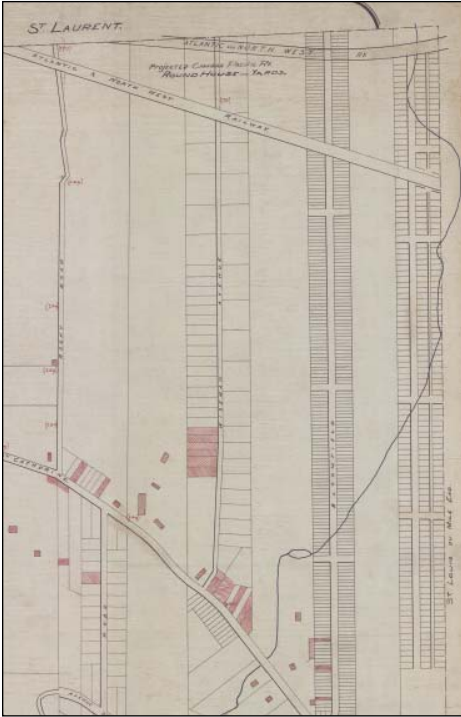
* son territoire correspond à la partie ouest de Côte-Saint-Louis

À gauche : Développement de la ville avant 1890. (Pignons sur rue)

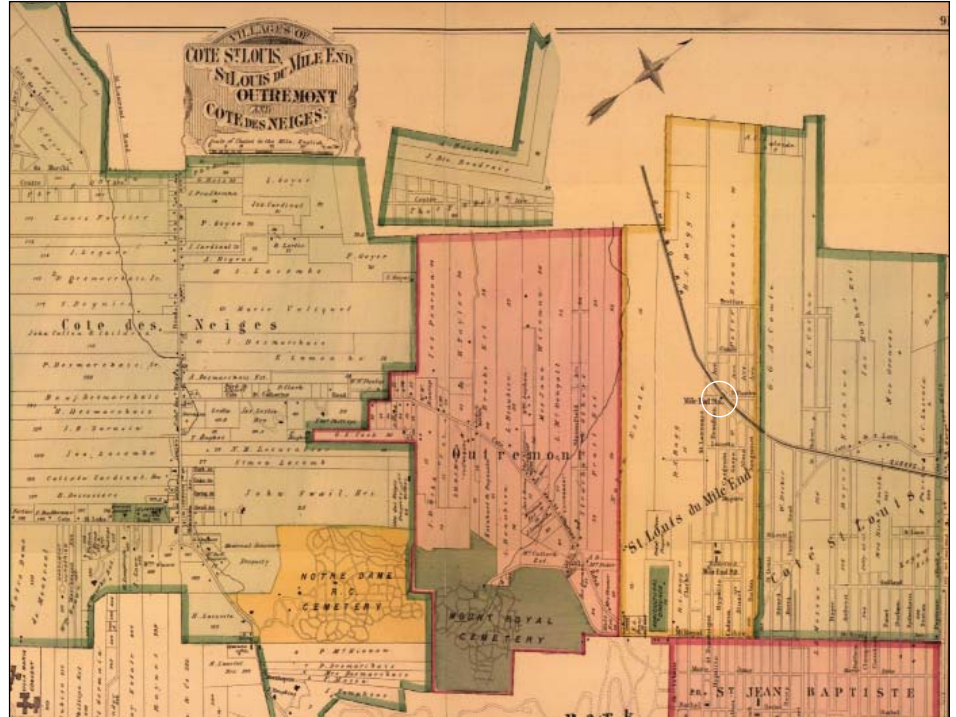
À droite : Le tramway Mille, en 1913. (Pignons sur rue)

À droite : La gare Mile End, à l’intersection du boulevard Saint-Laurent et de l’avenue Bernard. (Musée McCord)



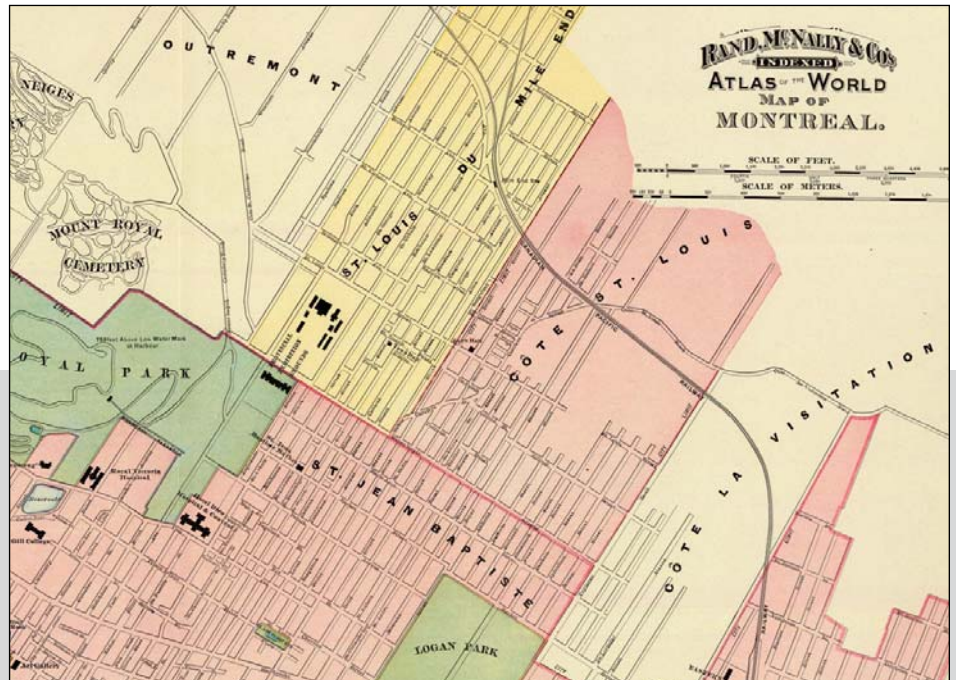


Plan de Joseph-Émile Vanier illustrant le développement d'Outremont en 1890 et la localisation projetée de la cour de triage de la compagnie Atlantic & North West, une filiale du Canadien Pacifique. (Archives des Clercs de Saint-Viateur)



Le territoire en 1879, selon un plan de Hopkins. Les trains de la nouvelle ligne Montréal-Saint-Jérôme s'arrêtent à la gare Mile End (voir cercle blanc), au niveau de l'actuelle avenue Bernard, puis traversent en diagonale l'immense propriété de la famille Bagg. (BANQ)

Le territoire en 1897. Dans la partie nord d'Outremont, seules la Rocky Road (aujourd'hui Rockland) et les avenues Wiseman et Bloomfield sont ouvertes. Dans Saint-Louis-du-Mile-End, l'avenue du Parc et est tracée et une nouvelle emprise ferroviaire longe l'avenue Van Horne, vers la cour de triage Outremont. (Plan de la Rand McNally and Company)



1900-1930

2.3

Au début du 20^e siècle, l'expansion de la ville vers le nord s'accélère et rapidement, le territoire compris entre les voies du Canadien Pacifique et le boulevard Crémazie devient une vaste banlieue résidentielle composée de nombreuses paroisses. Dans le secteur, cette croissance se traduit notamment par l'annexion du petit village de Villeray (1905), qui compte alors 800 habitants et dont le cœur gravite autour de la rue Saint-Hubert, ainsi que par la création de la paroisse Sainte-Madeleine dans le nord d'Outremont, où résident 98 familles catholiques.

L'expansion se poursuit avec l'annexion de la municipalité de Saint-Louis-du-Mile-End en 1909, alors la troisième ville du Québec avec ses 37 000 habitants et sa vingtaine d'industries, où travaillent quelques 5000 personnes. De nouveaux arrivants d'origines juive, allemande et polonaise s'installent en grand nombre dans la partie ouest du secteur, surnommée l'Annexe, entre l'avenue du Parc et le boulevard Saint-Laurent. L'avenue du Parc est à cette époque une artère résidentielle prestigieuse, dont le développement n'est pas encore complété. Des institutions et des temples de diverses confessions sont érigés; les immigrants installent leurs boutiques et leurs ateliers le long de la *Main*. Le long du boulevard, un peu au nord de la gare Mile End, un nouveau tunnel aménagé en 1911 permet au tramway de circuler sous les voies du Canadien Pacifique.

En 1907, la Park Realty Company achète trois terres agricoles et réalise un plan de lotissement qu'elle nomme Park Avenue Extension. La propriété est divisée en petits lots qui sont revendus à des familles qui construisent elles-mêmes leur maison. Le plan prévoit également l'aménagement de trois parcs, toujours existants : Greenshields (maintenant Athéna), de L'Estre et Jean-Valets. Lors de l'annexion à Montréal d'une partie de la paroisse de Saint-Laurent, en 1910, le territoire de Parc-Extension compte

Développement de la ville en 1909. Au nord de la cour de triage d'Outremont, on trouve encore des terres agricoles à l'emplacement actuel de Ville Mont-Royal et Parc-Extension. Extrait d'un plan topographique de Laval et de ses environs. (Archives du Canada)



une centaine de bâtiments. De l'autre côté des voies ferrées, on fait encore paître les vaches et les chevaux sur la propriété qui accueillera le parc Jarry à partir de 1925. Au sud du quartier, de nombreuses industries s'établissent le long de l'avenue Beaumont, encouragées par la proximité des voies ferrées ainsi que par les exemptions de taxes offertes par la municipalité.

À l'ouest de Parc-Extension, la Canadian Northern Railway mène en toute discrétion la planification de Ville Mont-Royal, alors que commencent les travaux de construction d'un tunnel sous le mont Royal (1912-1917). Deux mille huit cents acres de terrains agricoles sont acquis en quelques jours seulement, pour une somme dérisoire (120 000 \$). Avec le passage du premier train de passagers, en 1918, la valeur foncière monte en flèche. Les constructions apparaissent d'abord au centre du plan, près de la gare Canora (un diminutif de Canadian Northern Railway). Puis, au cours des années 1920, l'implantation d'écoles, d'églises et de commerces amorce véritablement le développement de ce qui deviendra l'une des banlieues les plus cossues de Montréal.

Au cours de cette période, Outremont devient une banlieue bourgeoise, majoritairement francophone, dont la planification est influencée par les théories hygiénistes et les mouvements d'urbanisme britanniques et américains d'avant-garde. Dès le début du siècle, le développement est encadré par des règlements de zonage et de construction très stricts ainsi que par des normes de plantation et de protection des arbres. L'urbanisation s'effectue d'est en ouest, et du sud au nord, structurée par un axe central à caractère institutionnel localisé entre les avenues McEachran et Stuart. Dans la foulée du boom industriel et du développement du Plateau-Mont-Royal, un quartier ouvrier se développe le long des voies ferrées, dans la partie nord-est d'Outremont, sur les anciennes terres des Clercs de Saint-Viateur.

Plan de Pinsonneault, 1907.

Le lotissement d'Outremont, du Mile End et de La Petite-Patrie sont complétés.

À l'est de la cour de triage d'Outremont, les voies ferrées créent une enclave de part et d'autre de l'avenue du Parc. Au sud de la rue Pacific (aujourd'hui le segment ouest de la rue Beaubien), les lots résidentiels seront éventuellement cédés au Canadien Pacifique qui y aménagera une petite cour de triage. (BANQ)



À l'est, la communauté italienne s'implante progressivement dans le secteur du boulevard Saint-Laurent, de part et d'autre de la gare Mile End. La majorité des immigrants travaillent alors dans la construction ou à l'entretien des chemins de fer, notamment aux garages et entrepôts de la Montreal Street Railway, dans le secteur de la rue de Bellechasse (aujourd'hui le garage de la STM). Dès 1913, la paroisse Notre-Dame-della-Difesa dessert 800 familles et 8000 personnes.

À l'aube de la Première Guerre mondiale, les Clercs de Saint-Viateur achètent à la succession Bagg une grande propriété du boulevard Saint-Laurent et confient aux architectes Gauthier et Daoust la conception d'un nouvel édifice pour l'Institut catholique des sourds-muets. Une carrière exploitée sur le site fournit la pierre nécessaire à la construction, qui s'étend de 1916 à 1921. Pendant cette période, et jusqu'à 1930, la partie ouest de Villeray connaît un véritable boom résidentiel et se consolide comme quartier ouvrier.

À gauche : Tunnel du boulevard Saint-Laurent, à la hauteur de l'avenue Van Horne, peu après son inauguration vers 1911.



À droite : Construction de l'édifice Bovril, à l'intersection des avenues du Parc et Van Horne, en 1920. (Musée McCord)

À gauche : Vue vers le nord de l'avenue du Parc, à la hauteur de l'avenue Bernard, vers 1910. (BANQ)



À droite : Perspective du projet de l'Institut des sourds-muets, conçu par Gauthier et Daoust Architectes, vers 1916. (Archives des Clercs de Saint-Viateur)

À gauche : Le terrain de jeu Rockland et, en arrière plan, le réservoir de l'avenue Beaumont. 1925.



À droite : Les débuts du développement de Ville Mont-Royal, en 1927. (ville.mont-royal.qc.ca)

1930-1960

2.4

Au début des années 1930, les gouvernements adoptent un plan de relance pour lutter contre le chômage engendré par la crise économique de 1929. Au nombre des grands chantiers publics initiés dans le secteur figure la construction du Marché du Nord (aujourd'hui le Marché Jean-Talon), de la caserne de pompiers et du poste de police Shamrock et de quelques pavillons dans le parc Jarry. C'est également au cours de cette période, soit vers 1932, qu'est réalisé l'élargissement du boulevard Saint-Laurent, au nord de la rue Jean-Talon, et que ferment, les uns après les autres, les carrières de Villeray et de Rosemont.

L'un des chantiers les plus marquants de cette époque demeure cependant celui de la gare Jean-Talon, à la limite nord de l'avenue du Parc. Conçue par l'architecte Colin Drewitt, dans la tradition des gares Windsor et Viger, la gare est inaugurée en 1931. Dès lors, elle supplante la gare Mile End et devient un carrefour important pour tous les voyageurs à destination de Québec, d'Ottawa et des Laurentides.

À l'ouest, Parc-Extension se développe et se densifie, et cela de façon particulièrement marquée à partir de la fin de la Seconde Guerre mondiale. Entre 1941 et 1961, la population de ce quartier ouvrier passe de 7 658 à 27 068 habitants; les immeubles d'appartements se multiplient. Au cours des années 1950, la construction d'immeubles d'appartements participe également à une densification résidentielle du nord d'Outremont, le long de l'avenue Van Horne.

Dès 1929, le réseau de tramway dessert tous les nouveaux quartiers ouvriers du nord de la ville. Les trains circulent notamment le long du boulevard Saint-Laurent (jusqu'à Crémazie) et de l'avenue du Parc (jusqu'à Beaumont). De plus, une ligne dessert une partie de Ville Mont-Royal, via l'avenue Beaumont et le boulevard Graham. (BANQ)



À Ville Mont-Royal, le développement atteint la limite est de la ville à la fin des années 1950, peu après l'ouverture du tout nouveau boulevard de l'Acadie, dans l'axe de l'avenue McEachran (1956). Dans *La Petite-Patrie*, une nouvelle vague d'immigration consolide la présence italienne autour du marché Jean-Talon et de l'église Madonna della Difesa, dans la *Piccola Italia*.

La période d'après-guerre est également marquée par un développement important de l'emploi dans le secteur. Alors qu'au nord-est des voies ferrées les secteurs Beaumont et Atlantic accueillent un nombre grandissant d'industries et de manufactures, au sud, des tours industrielles sont érigées le long des avenues Casgrain et De Gaspé, dans le secteur Saint-Viateur.

Construction de la gare Jean-Talon du Canadien Pacifique, en 1931.
(Musée McCord)



À gauche : Construction de la gare Jean-Talon du Canadien Pacifique, en 1931.
(Musée McCord)



À droite : Maison modèle de Ville Mont-Royal, en 1939.
(ville.mont-royal.qc.ca)

À gauche : Résidents de Parc-Extension en 1956, sur l'avenue McEachran (aujourd'hui le boulevard de l'Acadie), près de l'intersection de la rue Jean-Talon.
(Société d'Histoire de Parc-Extension)



À droite : Résidents du nord du quartier Parc-Extension, devant le 8555 Bloomfield, en 1956.
(Société d'Histoire de Parc-Extension)

Deux vues aériennes du territoire, en 1947.
(Archives de la Ville de Montréal)

Le développement résidentiel atteint timidement le sud-est de Ville Mont-Royal. Le chemin Rockland traverse les voies ferrées à niveau et longe, du côté d'Outremont, un grand parc. Les activités ferroviaires sont omniprésentes dans le secteur, on aperçoit plusieurs installations aujourd'hui démantelées :

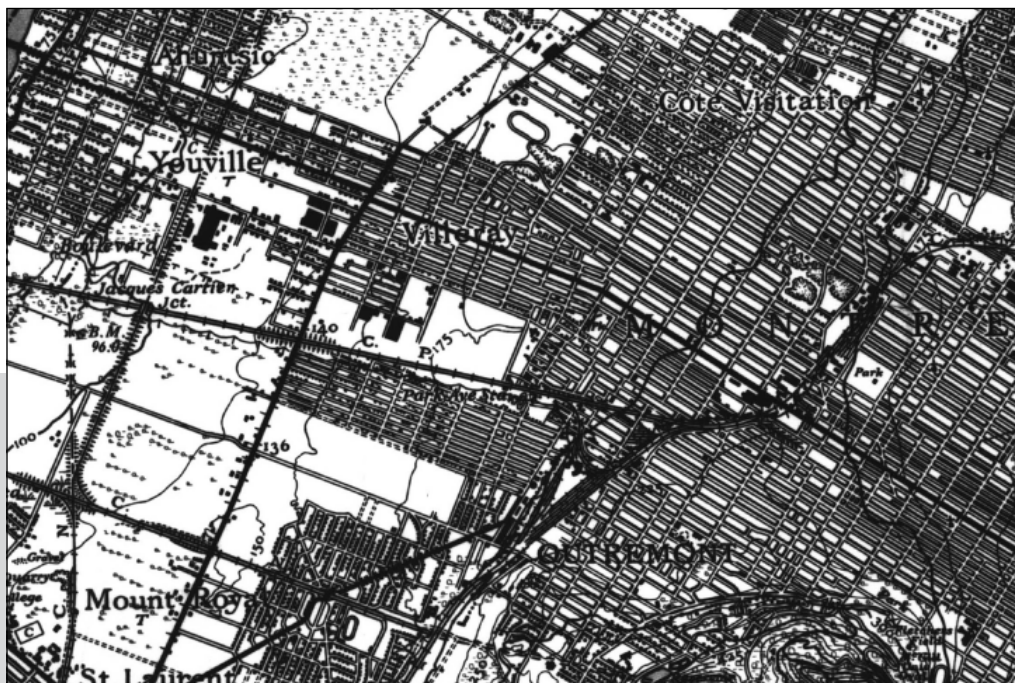
- la rotonde de la cour de triage,
- l'immense site d'entreposage et de transbordement le long de la portion ouest de l'avenue Beaumont,
- l'antenne ferroviaire qui traversait en diagonale le secteur Marconi-Alexandra,
- le triage Beaubien (qui loge aujourd'hui un magasin Home Depot),
- etc.



Développement de la ville en 1952.

Le développement de Parc-Extension atteint le boulevard Crémazie au nord. La partie est de Ville Mont-Royal, entre le chemin Rockland et l'avenue McEachran (aujourd'hui le boulevard de l'Acadie), est à l'époque occupée par un club de golf.

Extrait d'un plan topographique de Laval et de ses environs. (Archives du Canada)



1960-1990

2.5

Développement des infrastructures

À partir du début des années 1960, les grands projets d'infrastructures se multiplient sur le territoire montréalais. Dans la foulée de l'ouverture du premier tronçon de l'autoroute Métropolitaine (1959) et à l'aube de l'Expo 67, plusieurs projets autoroutiers sont mis en chantier : l'échangeur Décarie (1960), l'autoroute Bonaventure (1967), l'autoroute Décarie (1967), l'échangeur Turcot (1967), l'autoroute Ville-Marie (1972), etc. C'est également au cours de cette période que sont inaugurés les viaducs Rockland (1966) et Rosemont-Van Horne (1972). En 1983, la construction d'un centre d'achats sur un ancien site industriel de l'avenue Beaumont, à Ville Mont-Royal, favorise l'émergence progressive d'un pôle commercial au pied du viaduc Rockland.

En parallèle, on développe les transports en commun. En 1966, après 4 ans de travaux, 26 stations de métro sont inaugurées (dont les stations Rosemont, Beaubien et Jean-Talon). Il faut cependant attendre l'inauguration de la ligne 5 (bleue), dans les années 1980, pour que la desserte atteigne Outremont, Ville Mont-Royal, Parc-Extension et l'ouest de Villeray. La station De Castelnau est ouverte en 1986, suivie de la station Parc en 1987 et des stations Acadie et Outremont en 1988.

En déclin depuis les années 1950, la gare Jean-Talon est fermée par le Canadien Pacifique en 1983. La Ville de Montréal acquiert le bâtiment et en cède une partie pour la construction de la station de métro Parc. En 1997, en vue de pallier les inconvénients créés par les travaux sur le pont Marius-Dufresne, une ligne temporaire de train de banlieue est mise en service entre Blainville et la gare Jean-Talon (aujourd'hui Parc). Le succès est tel que dès 1999, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) étend le service jusqu'au centre-ville, par la gare Windsor (aujourd'hui Lucien-L'Allier).

À gauche : Le viaduc Rosemont-Van Horne, vu à partir du boulevard Saint-Laurent.

En haut, à droite : la station de métro Acadie.

En bas, à droite : La gare de train de banlieue Parc, sur la ligne reliant Saint-Jérôme au centre-ville.



Population de Parc-Extension

Depuis les années 1960, diverses communautés ethnoculturelles se voient et se succèdent dans Parc-Extension, comme en font foi, notamment, la multiplication et la diversification des institutions et des lieux de culte.

Dès les années 1950, les premières familles qui s'exilent vers les nouvelles banlieues sont remplacées par des familles d'origine européenne, en majorité italienne ou grecque. De 1961 à 1971, la proportion de résidents de Parc-Extension d'origine grecque passe ainsi de 6 % à 42 %. À partir de la fin des années 1970, de nouvelles vagues d'immigration, en provenance surtout des Antilles, de l'Amérique centrale et de l'Asie du Sud (Inde, Pakistan, Bangladesh, Sri Lanka), modifient considérablement la composition ethnoculturelle du quartier.

À gauche : Entrée d'un important lieu de culte du quartier Parc-Extension : la mosquée Al Sunnah Al Nabawiah, sur la rue Hutchison.

À droite : Église grecque orthodoxe Koimisis Tis Theotokou, sur la rue Saint-Roch.



Développement de la ville en 1971. De part et d'autre des emprises ferroviaires, on trouve une concentration importante de grands bâtiments accueillant des activités industrielles, manufacturières et commerciales.

Extrait d'un plan topographique de Laval et de ses environs. (Archives du Canada)



Depuis 1990

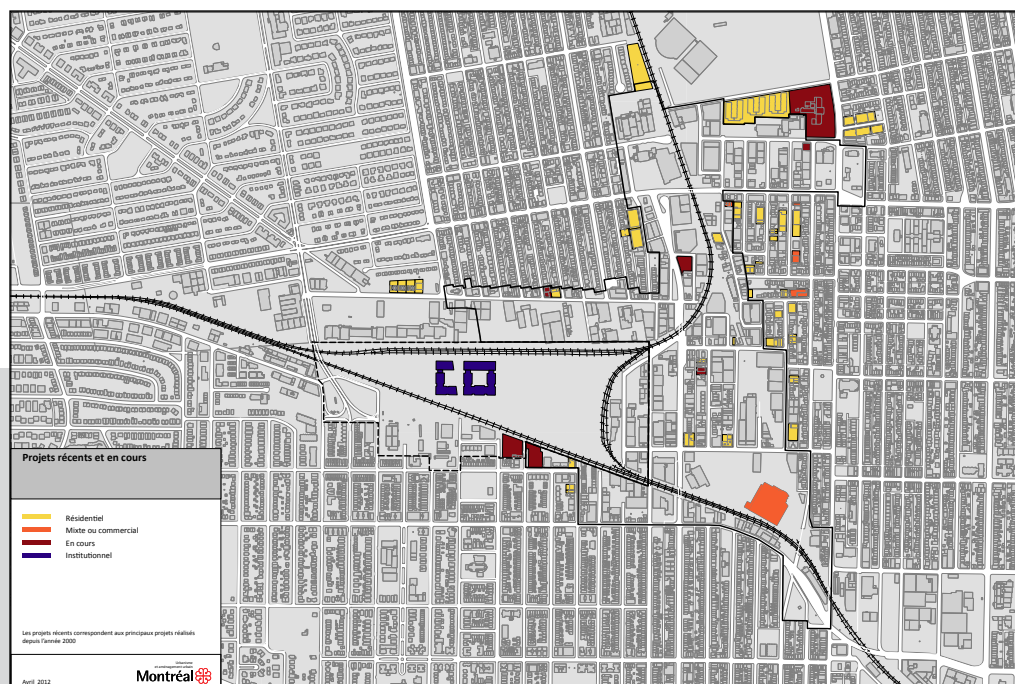
2.6

Au cours des dernières décennies, on assiste à Montréal, comme dans plusieurs autres villes, à un phénomène de réappropriation des marges industrielles des quartiers centraux. Développés à partir de la fin du 19^e siècle, le long du canal de Lachine et en bordure des voies ferrées, la plupart de ces anciens sites à vocation économique étaient le produit d'une logique d'urbanisation qui s'est irrémédiablement fragilisée avec le développement du réseau routier, l'expansion de l'industrie du camionnage et la dispersion des centres de production. Les bâtiments devenus vétustes et la rationalisation des activités ferroviaires et portuaires sont aujourd'hui autant d'occasions de restructurer et consolider les milieux urbains existants.

Depuis la fin des années 1980, la ville se reconstruit sur elle-même de diverses façons. Dans plusieurs quartiers, la fermeture de sites industriels a donné naissance à divers projets de conversion d'anciens bâtiments industriels, à des fins résidentielle, commerciale ou mixte, qui ont contribué de façon importante à la renaissance de leur milieu. En parallèle, on assiste à la réhabilitation de nombreuses friches ferroviaires, des sites dont la taille et la localisation privilégiée rendent possible la création de nouveaux quartiers en plein cœur de l'île. L'implantation de fonctions résidentielle et institutionnelle dans l'ancienne cour de triage Outremont s'inscrit dans cette tendance.

Projets récents et en cours

Dans le territoire d'intervention et, surtout, dans les milieux avoisinants, les projets de développement immobilier ou de transformation de bâtiments existants qui ont été réalisés au cours de la dernière décennie sont en grande majorité des projets résidentiels. Près d'une soixantaine de projets ont été relevés pour cette période, dont une quarantaine de projets résidentiels et une quinzaine de projets mixtes ou commerciaux.



Parmi les projets résidentiels figurent 10 projets impliquant la conversion de bâtiments industriels et ayant mené à la construction d'un peu plus de 400 unités de logement. Le projet des « Condos de la Gare », aux 7060 et 7080, rue Hutchison, offre un exemple de bâtiment industriel (anciennement dédié à l'industrie textile) recyclé à cette fin. Il comporte à lui seul plus de 230 unités de logement, dont une maison de retraite de 60 unités.

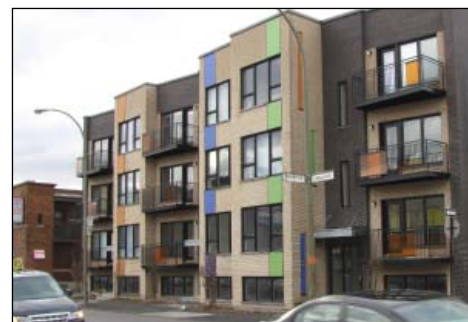
Une trentaine de projets résidentiels comportant un nombre équivalent de logements ont également été construits durant la période considérée. Plus de la moitié sont de petite échelle et comptent moins de 10 unités, 5 projets correspondent à des habitations multifamiliales ayant entre 10 et 20 unités et 8 projets comptent plus d'une vingtaine d'unités. La moitié de ces derniers a été réalisée sur la rue Molière, entre le boulevard Saint-Laurent et l'avenue Casgrain, à proximité de la station de métro De Castelnau (environ 140 unités).

Actuellement, 7 projets résidentiels totalisant environ 530 logements sont en cours. Deux de ces projets représentent à eux seuls la construction de plus de 400 logements, soit celui du 7400, boulevard Saint Laurent (l'ancien Institut des sourds-muets) et celui d'un centre de soins intermédiaires en bordure de l'avenue du Parc et de la rue Jean-Roby (face au CLSC).

Plusieurs investissements ont été réalisés dans la rénovation de bâtiments à vocation économique au cours de cette période, mais ceux-ci n'ont pas fait l'objet d'un inventaire systématique. C'est le cas notamment du 400, avenue Atlantic, du 6750, avenue de l'Esplanade (lofts industriels), du 6910, rue Marconi (charcuterie Parisienne) et des 550 et 654, avenue Beaumont (Montréal Pita).

À droite : « Le Bloomfield », un projet de 24 logements situé à l'angle de l'avenue du même nom et de l'avenue Beaumont.

À gauche : Le garage qui occupait le site avant la construction du projet.



À gauche : Exemple de recyclage d'un bâtiment commercial à des fins résidentielles, à l'angle de la rue Beaubien et de l'avenue de l'Esplanade.

À droite : Les condos de la Gare, rue Hutchison. Un projet de transformation de 2 anciennes manufactures en 200 unités de condo.



Projet du site Outremont de l'Université de Montréal

En février 2011, le conseil municipal de Montréal adoptait le règlement autorisant la réalisation du campus Outremont sur le site de l'ancienne gare de triage du Canadien Pacifique. L'adoption de ce règlement et l'entente sur les conditions de réalisation du campus faisaient suite à une longue démarche de planification et de concertation réalisée par l'Université de Montréal, la Ville de Montréal et l'arrondissement d'Outremont. Dans son rapport de consultation publique, l'OCPM estimait que ce projet constituait « une opportunité exceptionnelle (...) de revitaliser les secteurs déstructurés au nord et à l'est du site et de retisser les liens urbains entre les arrondissements qui s'y tournent le dos. »

L'aménagement du site Outremont de l'Université de Montréal doit s'échelonner sur une quinzaine d'années et totalisera, à terme, 300 000 m² de superficie de plancher. Le projet consiste, dans un premier temps, en la construction de deux pavillons (60 000 m² au total) dont l'inauguration aurait lieu au cours de l'année 2017. Ces pavillons doivent accueillir divers départements de la faculté des arts et des sciences (chimie, physique, géographie, biologie, mathématiques et statistique) ainsi que des services aux étudiants.

Le développement institutionnel s'accompagnera d'un important développement résidentiel dans l'arrondissement d'Outremont où 1 300 logements seront construits au sud du futur axe central, sur des terrains municipaux et de l'Université. Ces futurs développements incluront 15 % de logements abordables et 15 % de logements sociaux et communautaires.

Afin d'accueillir les nouveaux bâtiments universitaires et résidentiels, la Ville aménagera les rues et les espaces publics pour relier les composantes du projet entre elles et avec les milieux environnants. Au nombre des interventions municipales figurent la construction d'un pont ferroviaire et le déplacement de la voie ferrée vers le nord du site, l'aménagement d'une nouvelle rue est-ouest entre le chemin Rockland et l'avenue Durocher, ainsi que le déménagement de la cour de services de l'arrondissement d'Outremont au nord-est du site, en rive du secteur Atlantic. La Ville s'est également engagée à aménager 4 hectares de nouveaux espaces publics, soit une place publique, un parc de quartier et deux parcs de voisinage.

À gauche : Vue vers le sud de l'ancienne cour de triage Outremont.

À droite : Aperçu à vol d'oiseau du nord d'Outremont et de l'ancienne cour de triage réaménagée.
(Ville de Montréal / Alain Carle architecte)



Projet Castelnau

L'ancien Institut des sourds-muets, situé au 7400, boulevard Saint-Laurent, est en cours de transformation. Soumis à la consultation publique en 2010, le projet résidentiel prévoit la création de 302 logements répartis dans 4 bâtiments d'une hauteur variant de 4 à 6 étages (le pavillon principal d'origine et 3 nouvelles constructions). L'aménagement du site comprend également un stationnement souterrain de 300 cases ainsi que 70 % d'espaces verts. La livraison des premières unités est prévue pour le printemps 2013.

Projet Ressource de la Montagne / Jean-Roby

Dans la portion nord de l'avenue du Parc, au niveau de la rue Jean-Roby, un projet de 112 unités d'hébergement en ressources intermédiaires est en cours de construction. D'une hauteur de sept étages, le bâtiment accueillera des personnes âgées en perte d'autonomie qui habitent présentement dans l'un ou l'autre des territoires desservis par le CSSS de la Montagne (Parc-Extension, Côte-des-Neiges, district Peter-McGill, Outremont, Ville Mont-Royal et Westmount). L'ouverture est prévue en mai 2012.

Le projet prévoit 2 autres phases, soit la construction d'une maison de retraite de 99 unités, sur l'avenue du Parc, et une tour de 10 étages comprenant 63 unités résidentielles pour personnes âgées, sur la rue Jeanne-Mance.

À gauche :

Vues du projet Castelnau, qui prévoit notamment la conversion du bâtiment principal de l'ancien Institut des sourds-muets.
Conception et réalisation du projet : DevMcGill / Thibault, Messier, Savard et Associés (TMSA) / Cardinal et Hardy Architectes.



À droite :

Vue d'ensemble des trois phases du projet Ressource de la Montagne et aperçu de la construction en cours, le long de l'avenue du Parc.
Conception et réalisation du projet : CSSS de la Montagne / Développements Bonneville inc. / Barin Architectes

