



MONTAGE, CONCEPTION ET PLANIFICATION PRÉLIMINAIRES

Aspect historique et culturel



ÉQUIPE :

- Éléonore Dubois
- Ndèye Coumba Diouf
- Zoé Lavigueur
- Salma Tsouli
- Mariyem Ech-chetyouy

DESCRIPTION DE L'ATELIER

Site d'intervention

L'objectif :

Monter, planifier et gérer un projet d'aménagement en tenant compte de variables réelles

Thématique :

Construire avec et sur l'existant

Territoire :

Secteur du campus MIL de l'Université de Montréal et ses abords



PLAN DE PRÉSENTATION

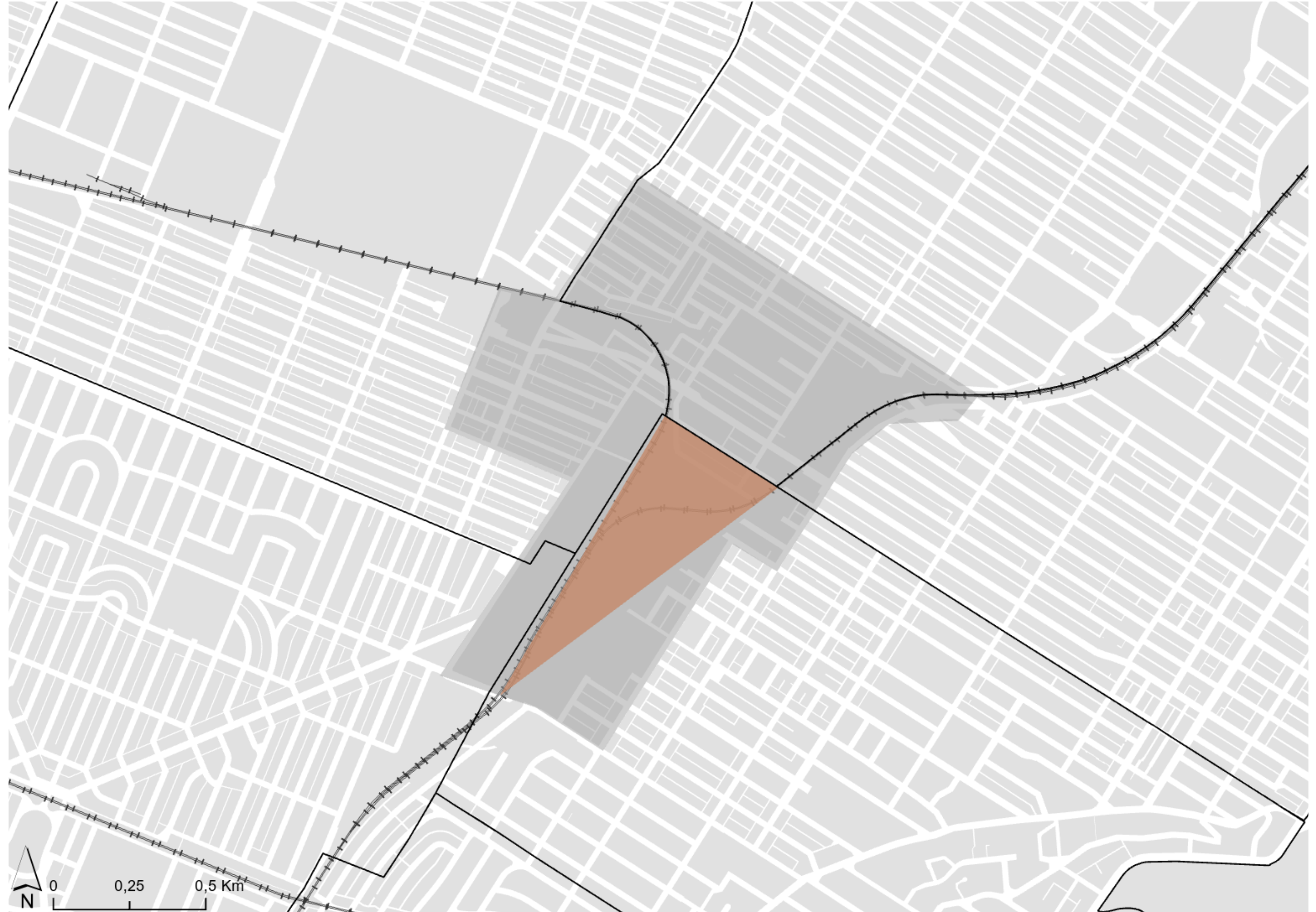
Site d'intervention

1. Secteur de la cour de triage
2. Outremont
3. Rosemont
4. Parc-Extension
5. Mont-Royal
6. Synthèse
7. Secteur d'intervention



COURS DE TRIAGE

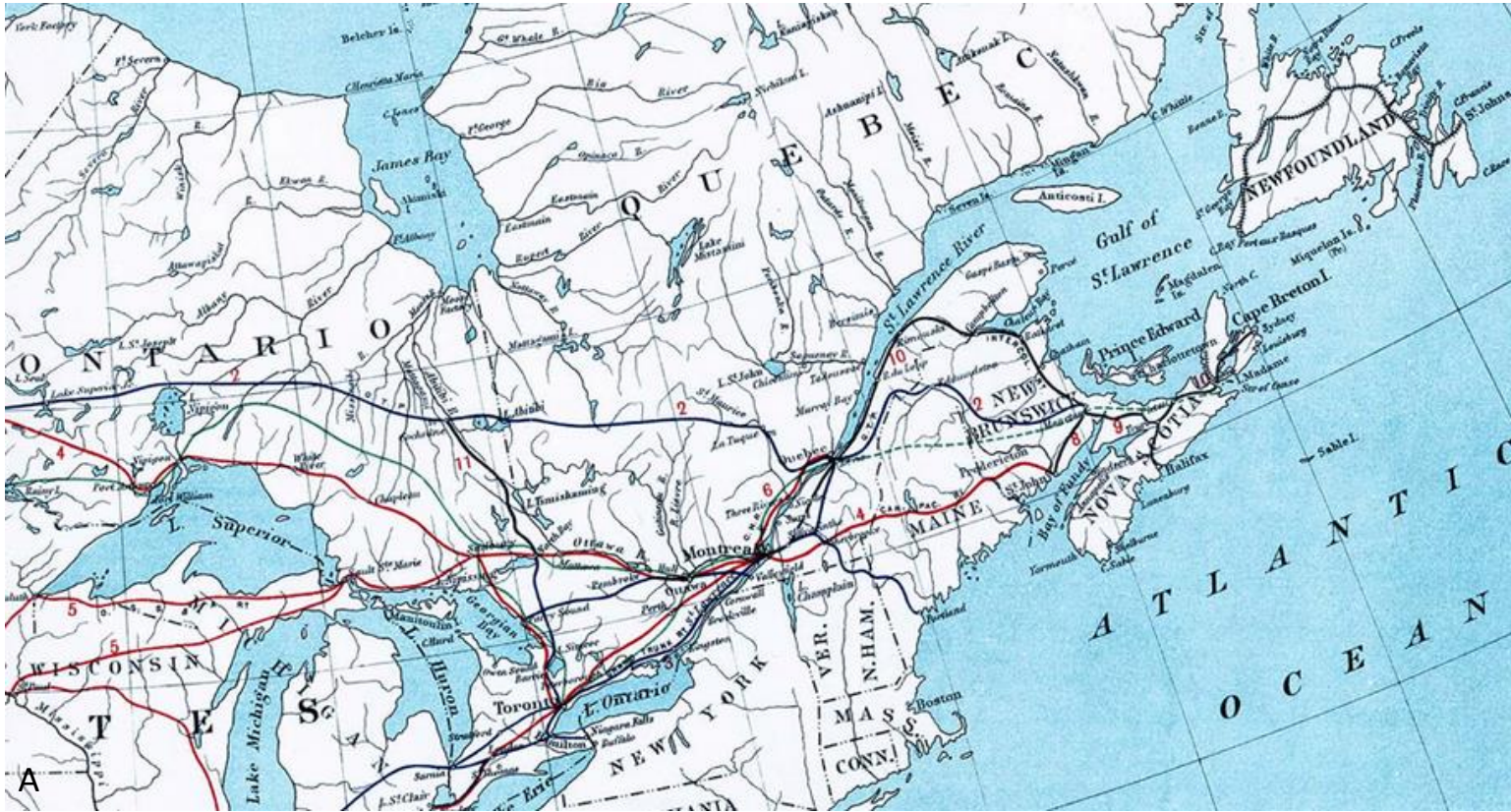
Localisation



COURS DE TRIAGE

1881
-
1949

L'essor des voies
ferrées



1950
-
2000



2001
-
2025

- A : Kingston online services.
B : Archives de la Ville de Montréal. VM66-5P019
C : L'enclume
D : D: Archives de la Ville de Montréal. VM66-6P013

COURS DE TRIAGE

1881
-
1949

L'essor des voies
ferrées

1950
-
2000

Du summum au
déclin

2001
-
2025



Ortophoto, 1931



Ortophoto, 1973



Ortophoto, 1995

A, B et C : Cardinal Hardy et associés architectes, 2006.

COURS DE TRIAGE

1881
-
1949

L'essor des voies
ferrées

1950
-
2000

Du summum au
déclin

2001
-
2025



A : Université de Montréal
B : Archives de la Ville de Montréal. VM66-5P019
C : : Google Maps

COURS DE TRIAGE

1881
-
1949
L'essor des voies
ferrées

1950
-
2000
Du summum au
déclin

2001
-
2025
Le redéveloppement



A

Réhabilitation du site entre 2012 et 2016.

A : Tirée de Archives | TC Media.

B : Université de Montréal



B

Livraison de la phase 1 du complexe des sciences en 2019.

COURS DE TRIAGE

1881
-
1949

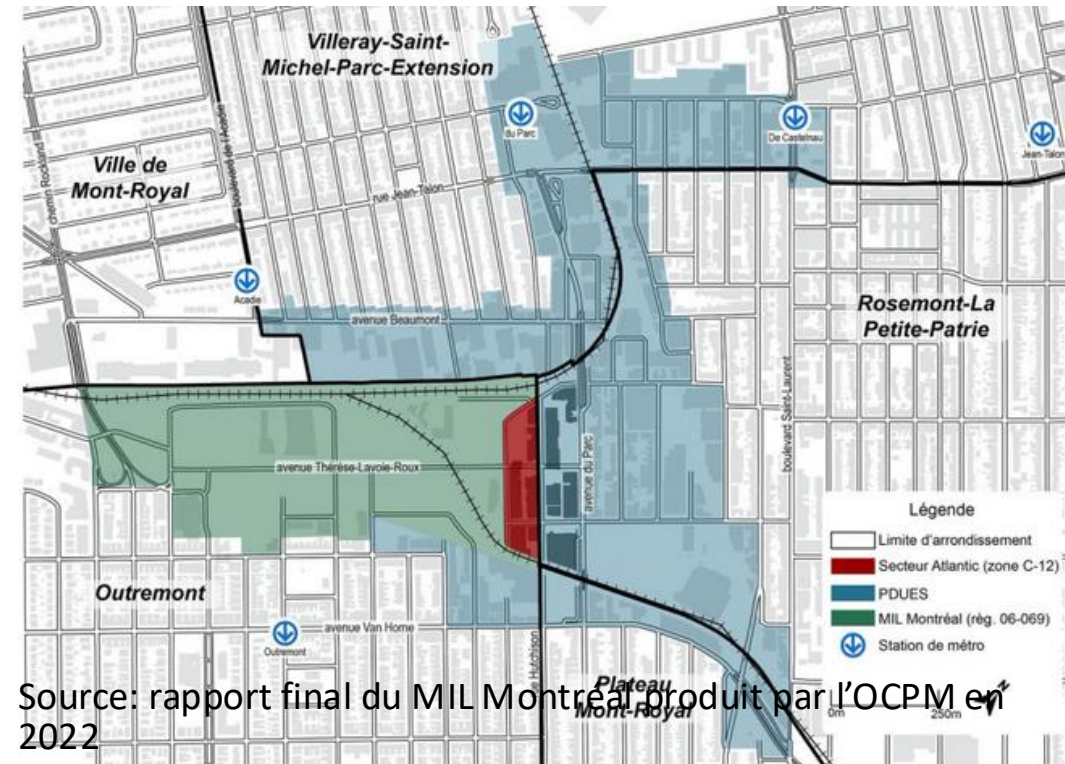
L'essor des voies ferrées

1950
-
2000

Du summum au déclin

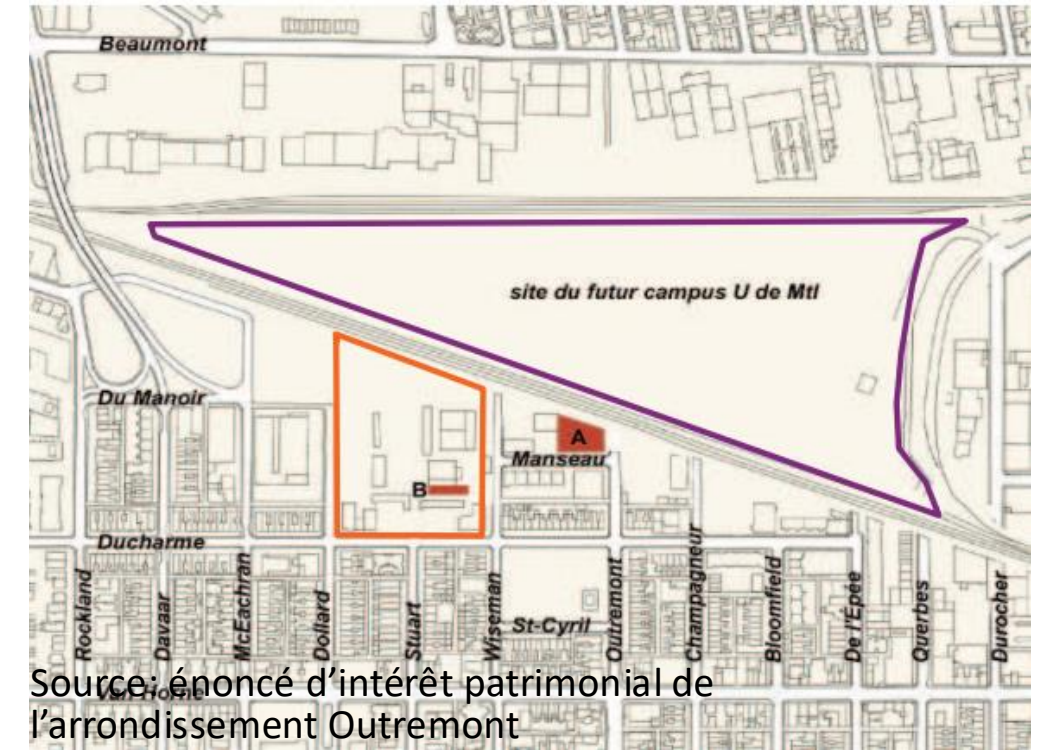
**2001
-
2025**

Le redéveloppement

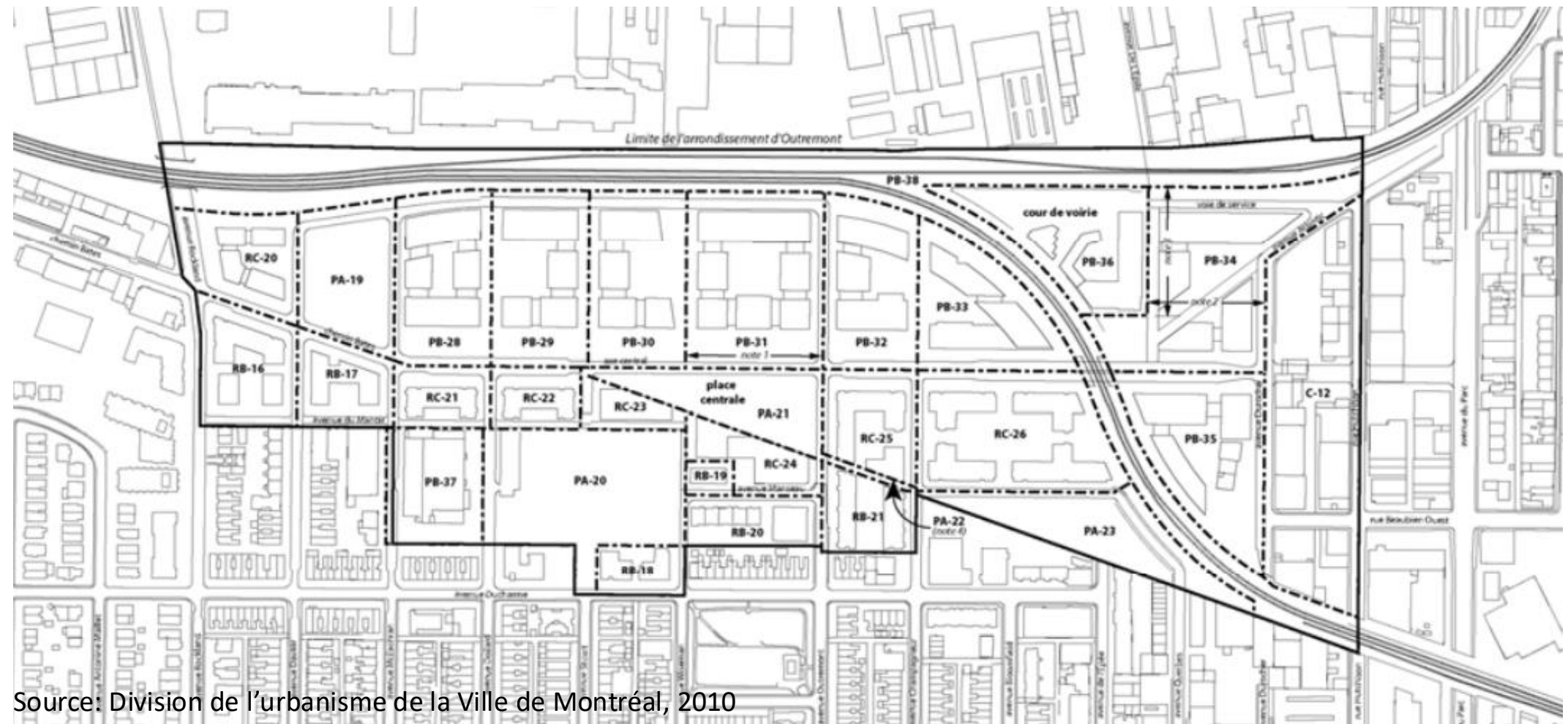


Source: rapport final du MIL Montréal produit par l'OCPM en 2022

Publication et adoption du PDUES et de l'énoncé d'intérêt patrimonial en 2013



Source: énoncé d'intérêt patrimonial de l'arrondissement Outremont

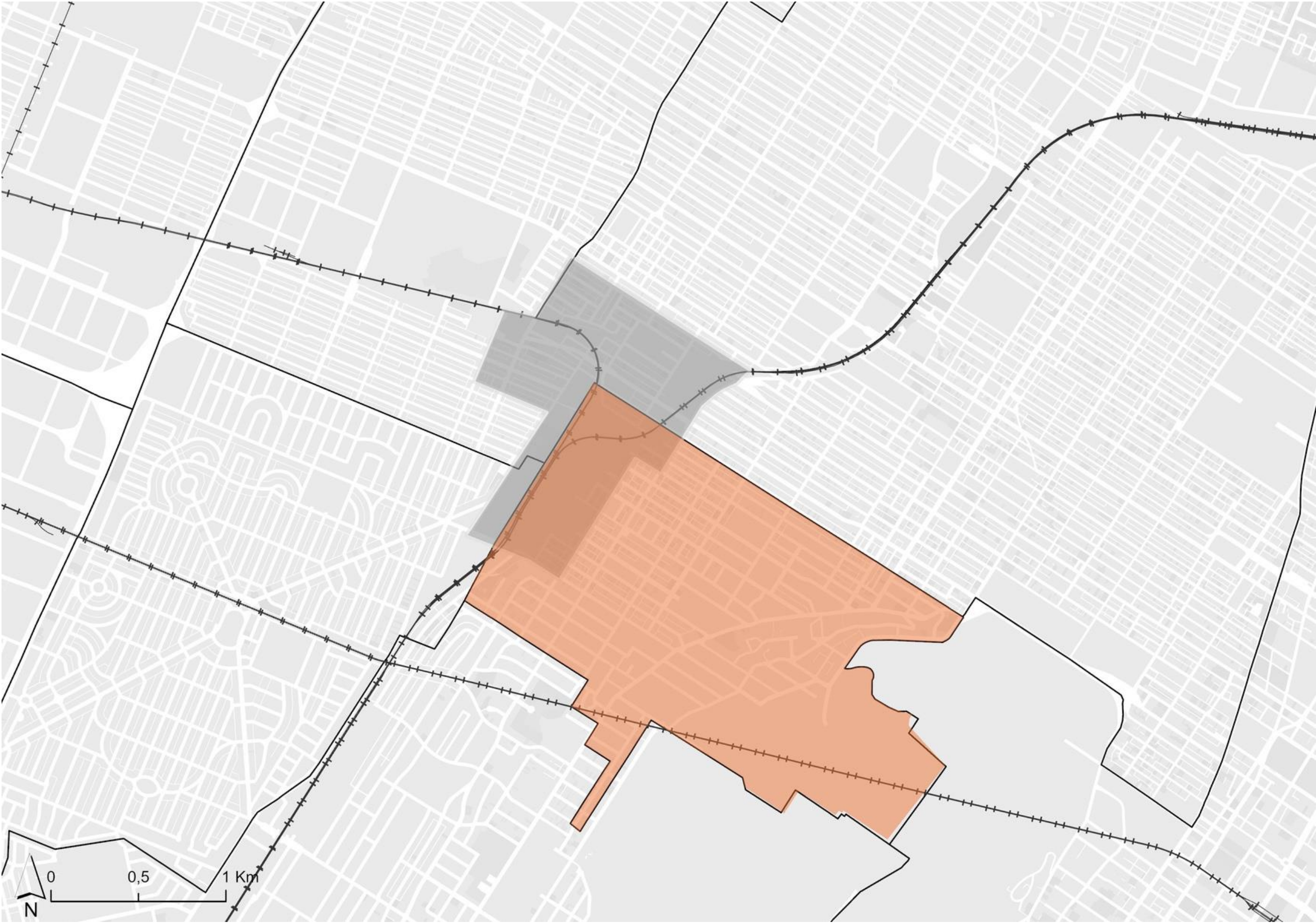


Source: Division de l'urbanisme de la Ville de Montréal, 2010

Publication du règlement 06-069 en 2011.

OUTREMONT

Localisation



OUTREMONT

1691
-
1850

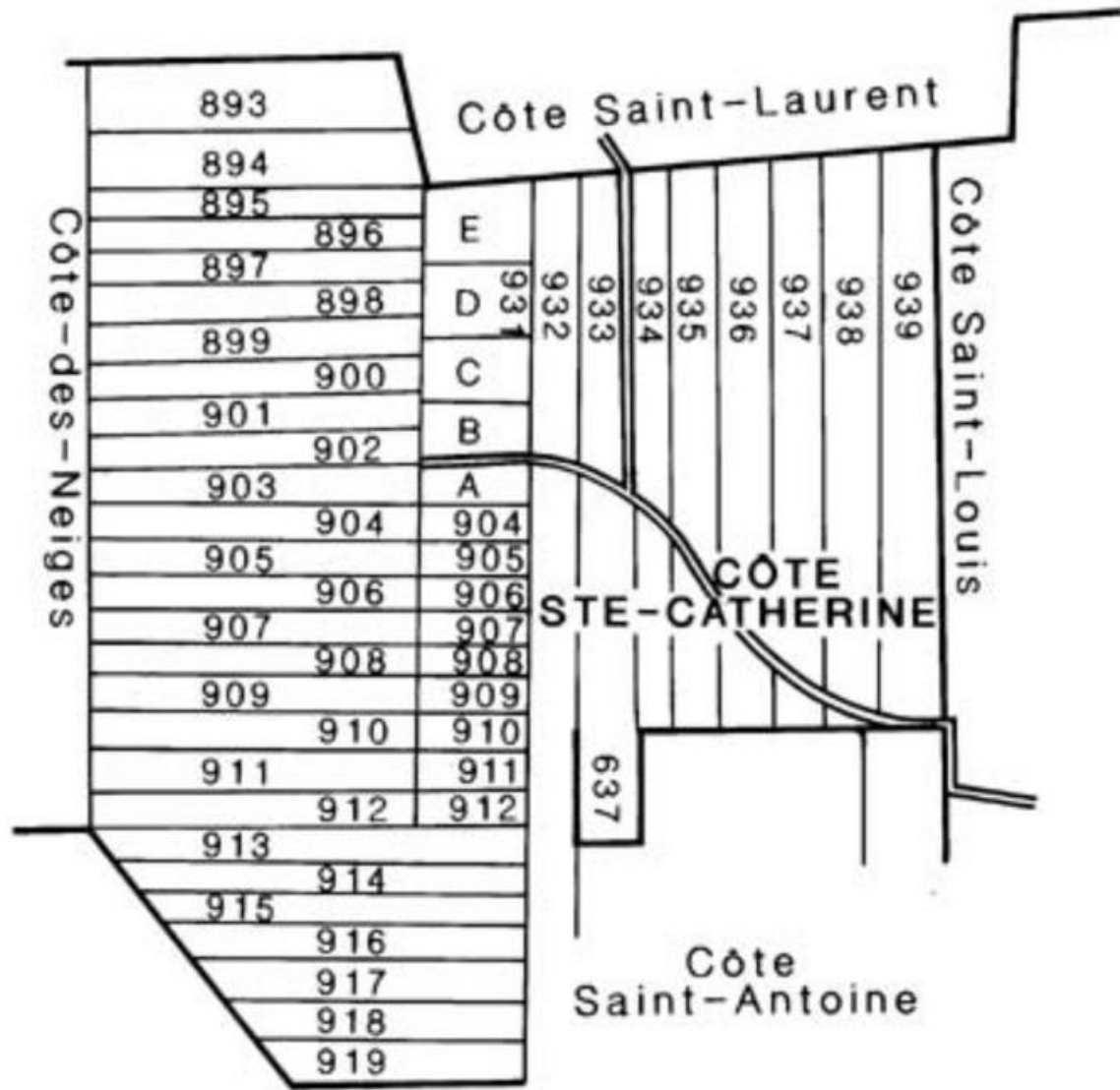
Concession des
premières terres au
delà du Mont-Royal

- Concessionnaires : Les 3 frères tessier et gervaise
- Passage par le mont Royal pour aller au nord de Montréal vers la rivière des prairies : "Outre-le-mont"
- Difficulté de pratiquer le chemin de la montagne
- Tracé de la côte Saint-Laurent à la Côte Ste-Catherine, origine de l'actuelle avenue Rockland

1875
-
2002

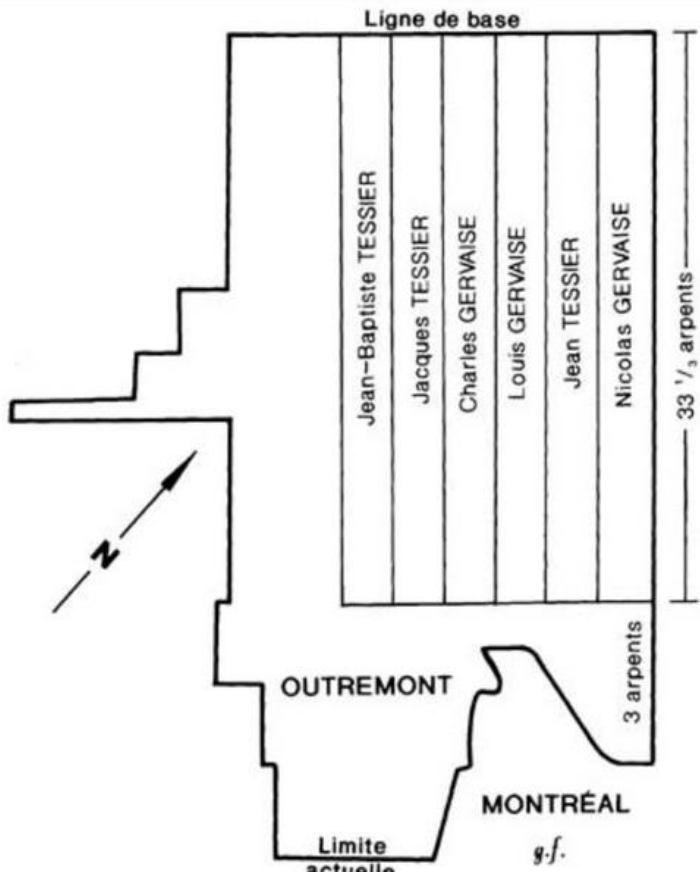
2006
-
2020

2020
-
2025



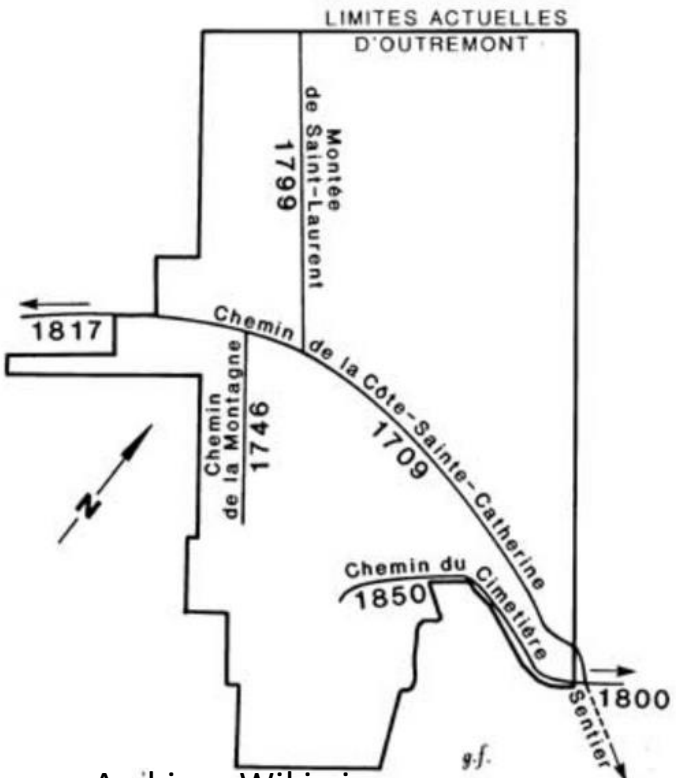
Source : Archives Wikiwix

Extrait du plan Terrier de Montréal, 1805



Source: Archives Wikiwix

Côte Sainte-Catherine en 1694



Source: Archives Wikiwix

Les 1ers chemindes de la Côte Sainte-Catherine de 1799 à 1850

OUTREMONT

1691
-
1850

Concession des
premières terres au
delà du Mont-Royal

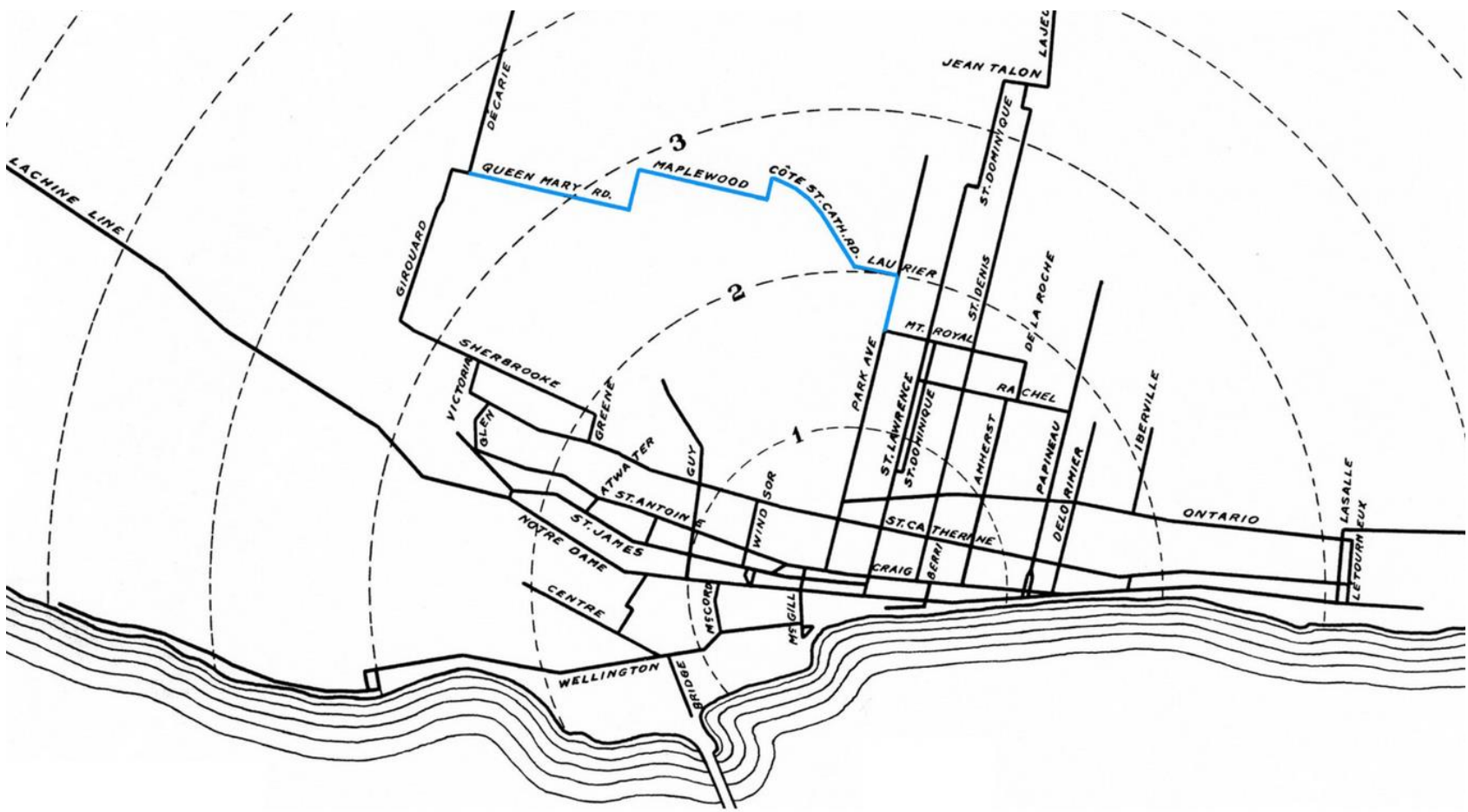
- Comptage de granges et bâtiments agricoles par le député fédéral Beaubien pour avoir le statut de la ville
- Lotissement avec l'arrivée des clercs de Saint-Viateur qui cèdent leurs noms à certaines rues
- Arrivée des anglais à la Côte Sainte-Catherine
- Nouvelle ligne de tramway électrique en 1894 : actuel ligne de bus 51

1875
-
2002

Urbanisation
du territoire

2006
-
2020

2020
-
2025



Source : Facebook, publication STM



Source : Ville de Montréal, 2016



SOURCE : STM, 2010

OUTREMONT

PORTRAIT SPORTIF ET RÉCRÉATIF D'OUTREMONT

1691
-
1850

Concession des
premières terres au
delà du Mont-Royal

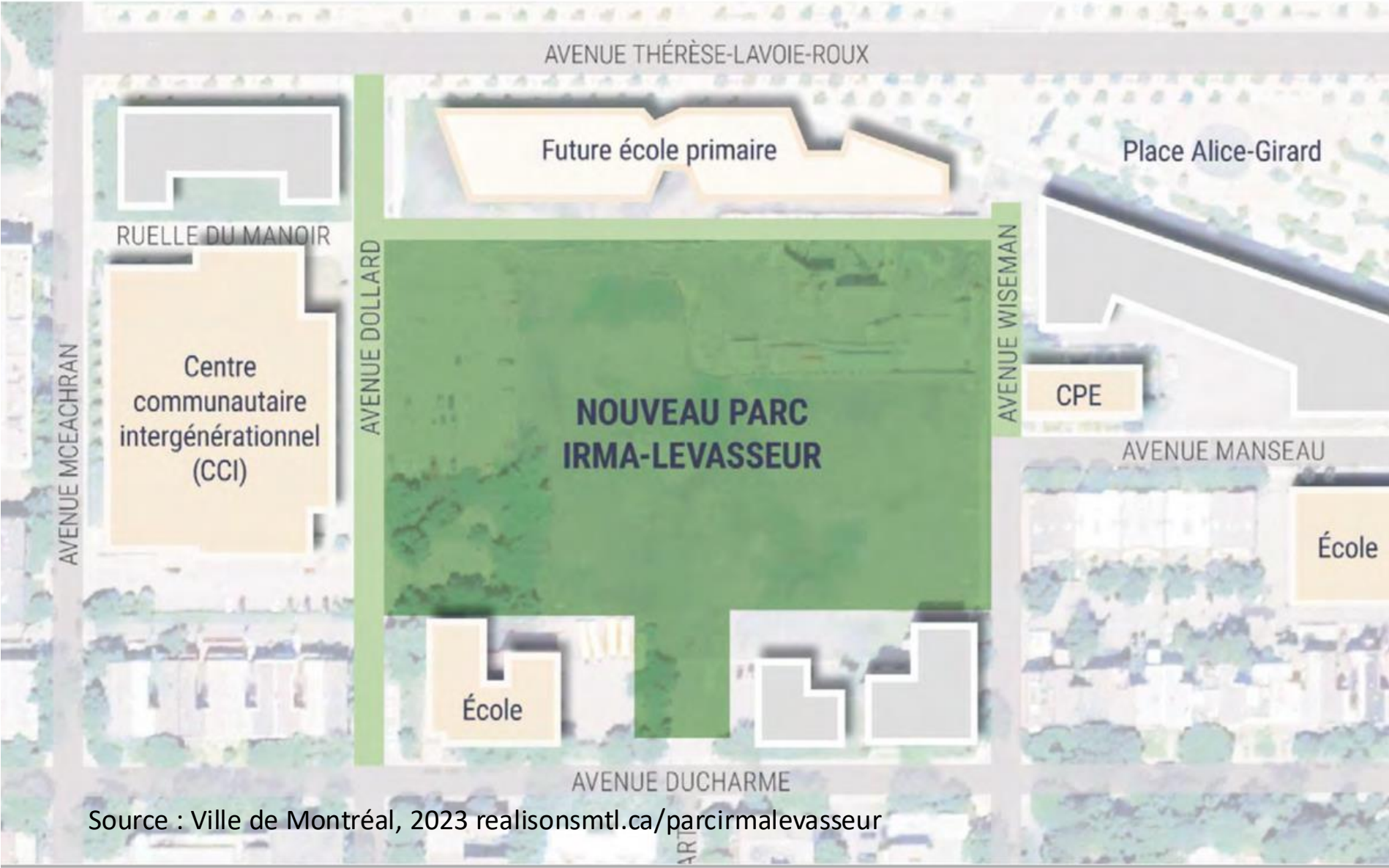
1875
-
2002

Urbanisation
du territoire

2006
-
2020

Le nouvel
Outremont

2020
-
2025



Inauguration du Centre communautaire intergénérationnel (CCI) d'Outremont en 2006

Le CCI abrite l'aréna d'Outremont et les
activités de l'éco-quartier

**Activités sportives, culturelles, scolaires et
communautaires à OUTREMONT**

Patinage, hockey, bâton-rondelle, scout, musique

Soccer, Tennis, Académie de danse d'Outremont :
ADO

Installations aquatiques, Ado-spectrum, halte-
garderie, camps de jour

OUTREMONT

1691
-
1850

Concession des
premières terres au
delà du Mont-Royal

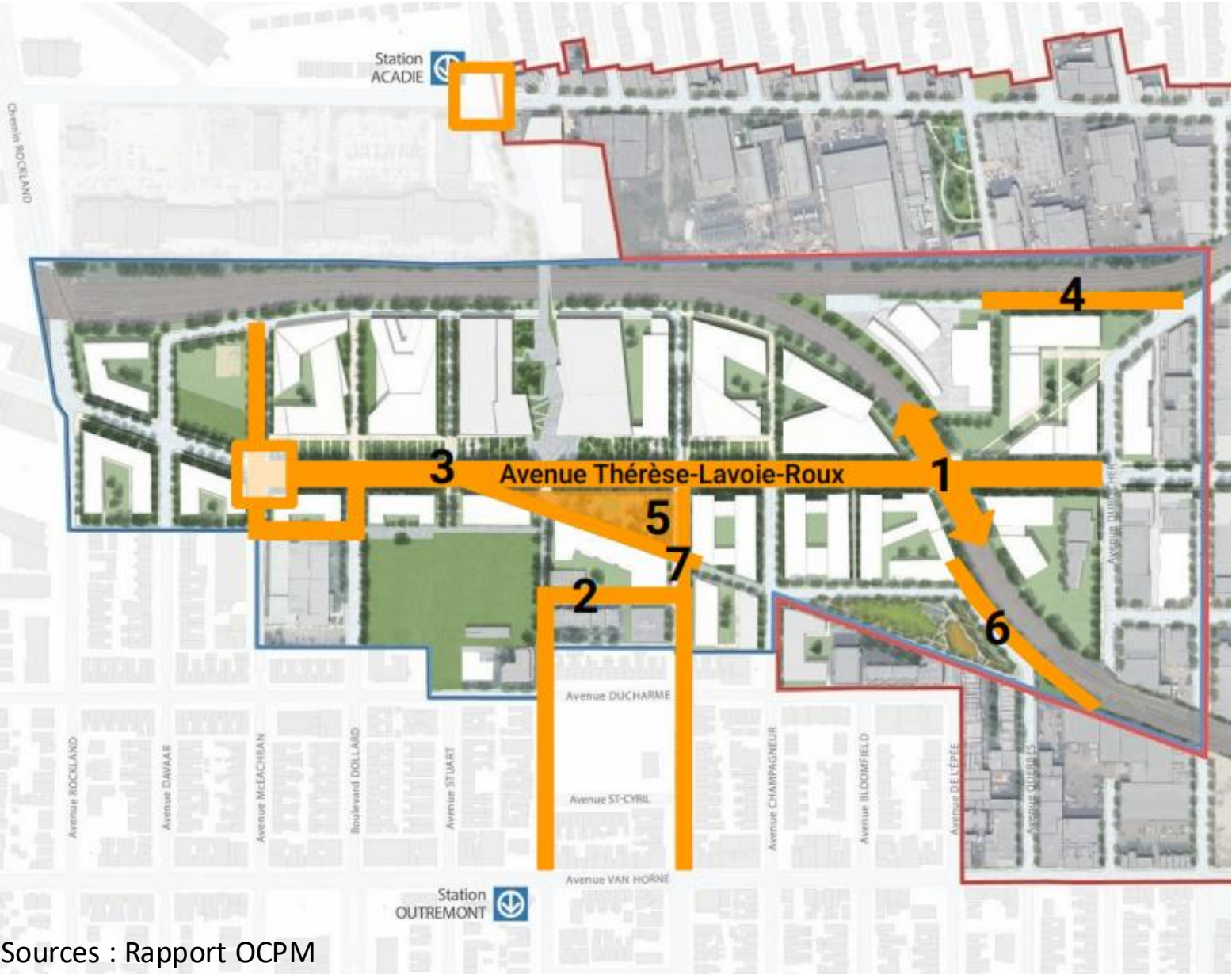
1875
-
2002

Urbanisation
du territoire

2006
-
2020

Le nouvel
Outremont

2020
-
2025



Aménagement du secteur de la cour de triage

- 1. Viaduc ferrovaire
- 2. Infrastructures Pôle Manseau
- 3. Avenue Thérèse-Lavoie-Roux
- 4. Avenue de la gare-de-triage
- 5. Place Alice Girard
- 6. Mur Talus (végétalisé)
- 7. Prolongement des nouvelles rues

 Intersections

OUTREMONT

1691
-
1850

Concession des
premières terres au
delà du Mont-Royal

1875
-
2002

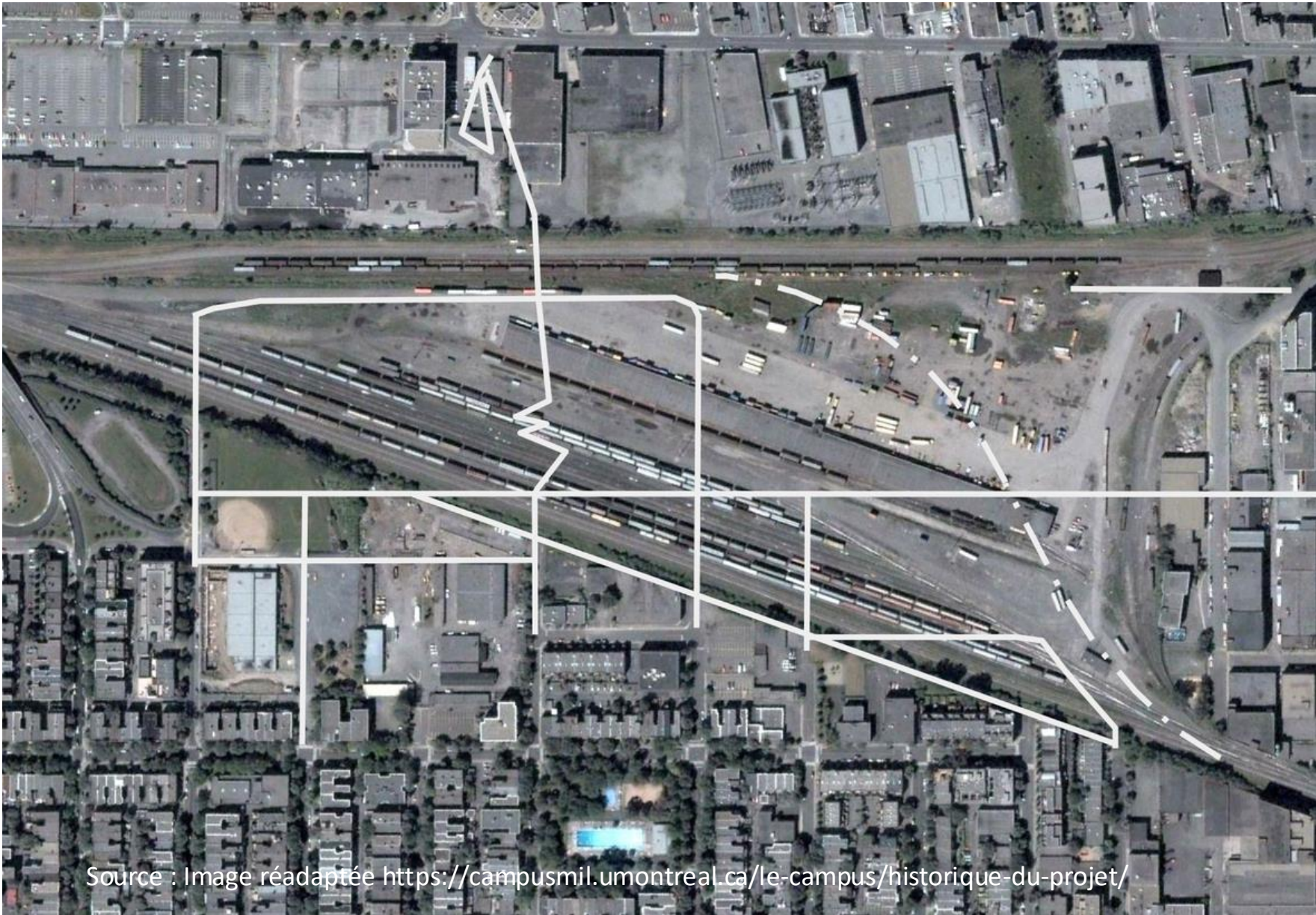
Urbanisation
du territoire

2006
-
2020

Le nouvel
Outremont

2020
-
2025

Nouvelles connexions entre les arrondissements / Passerelle reliant Acadie et le
Complexe des sciences : 2018



Source : Image réadaptée <https://campusmil.umontreal.ca/le-campus/historique-du-projet/>

OUTREMONT

1691
-
1850

Concession des
premières terres au
delà du Mont-Royal

1875
-
2002

Urbanisation
du territoire

2006
-
2020

Le nouvel
Outremont

2020
-
2025



Sources : Rapport OCPM

Quartier résidentiel vivre outremont



Source: Mondevi, 2021

Appartements locatifs Milhaus

OUTREMONT

1691
-
1850

Concession des
premières terres au
delà du Mont-Royal

1875
-
2002

Urbanisation
du territoire

2006
-
2020

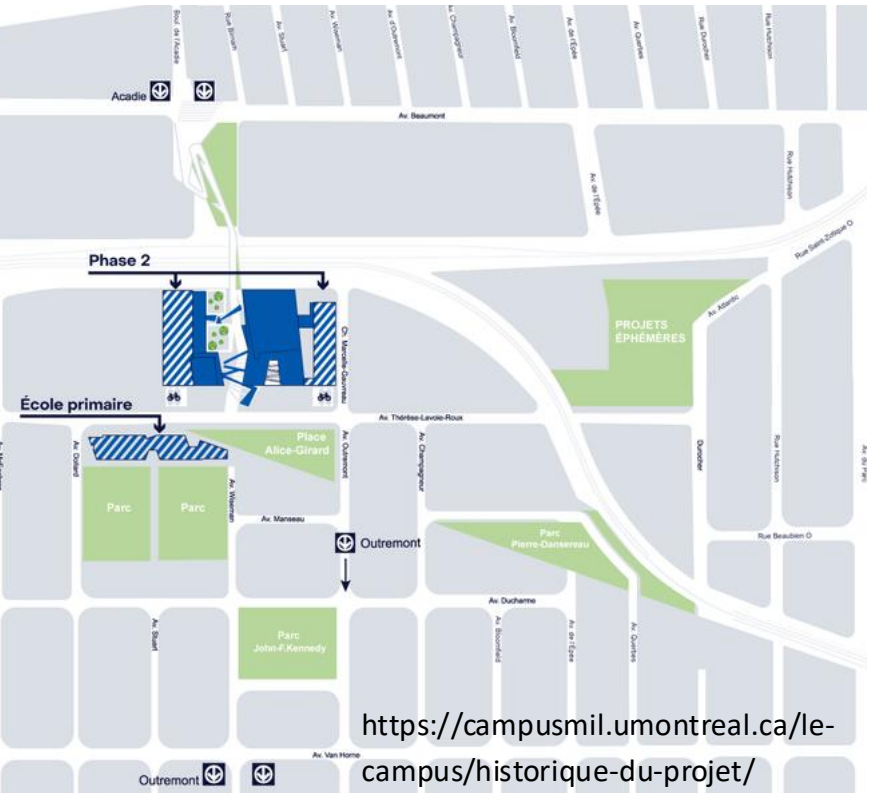
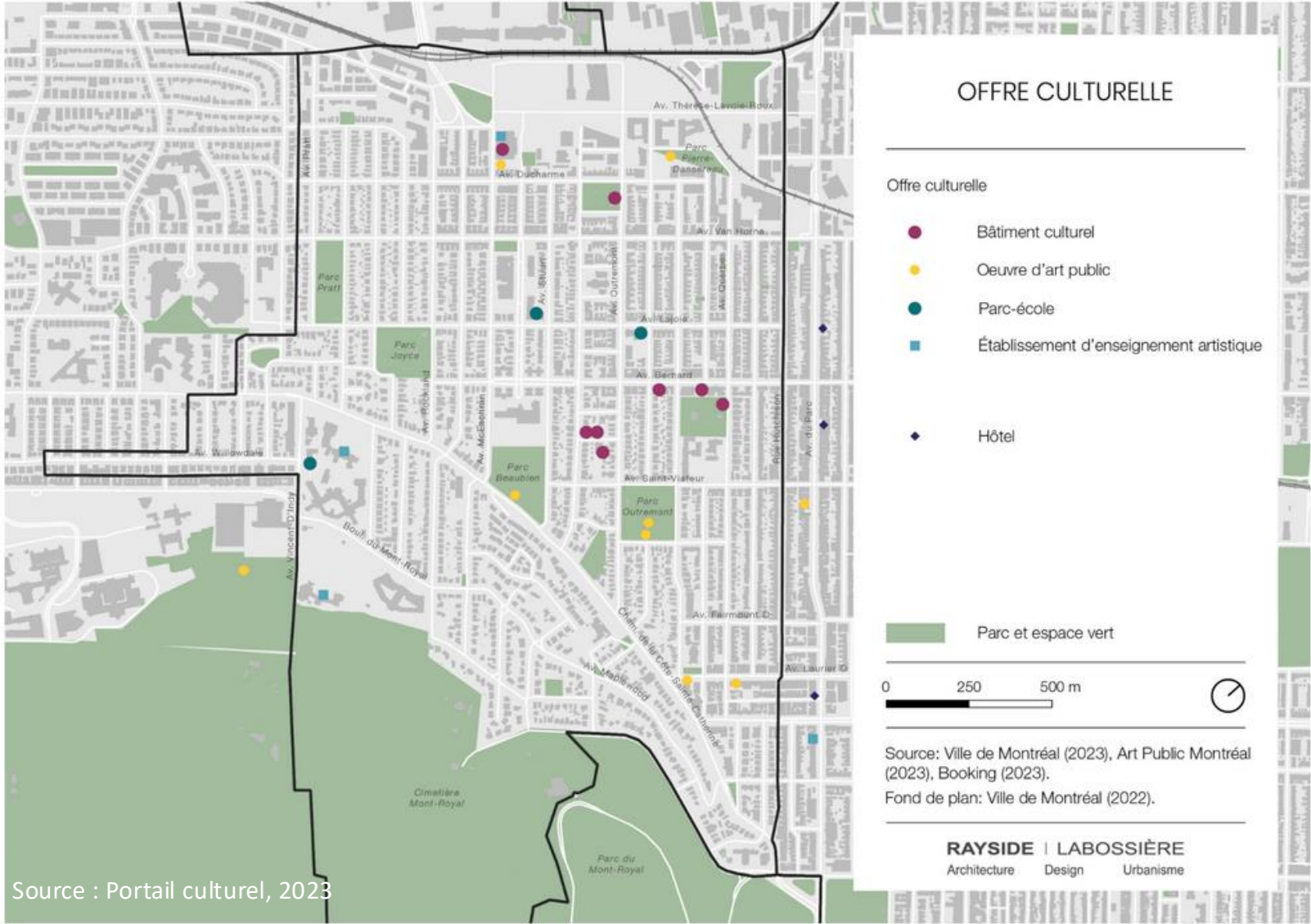
Le nouvel
Outremont

2020
-
2025

Outremont
en culture

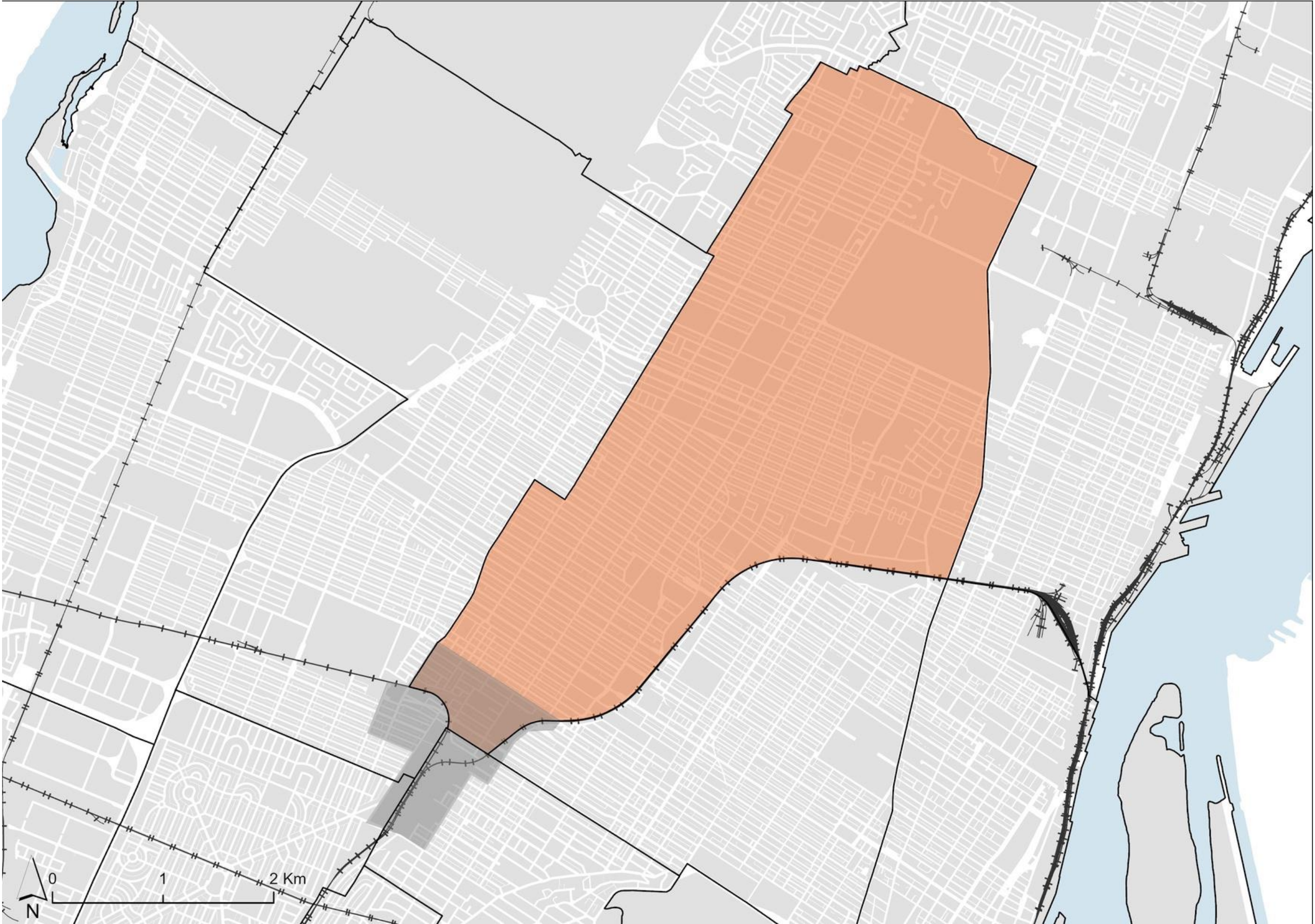
2025
-
2037

Futur Outremont



ROSEMONT

Localisation



ROSEMONT

1780 Gisements de calcaire

1885 Arrivée du CP

1904 Usines angus

1920

1930

1945

1960

1992

2016



ROSEMONT

- 1780 Gisements de calcaire
- 1885 Arrivée du CP
- 1904 Usines angus
- 1920 Quartier le plus actif
niveau construction
domicilaire
- 1930 Marché Jean Talon
/Jardin botanique
- 1945 Déclin du transport
ferroviaire
- 1960
- 1992
- 2016



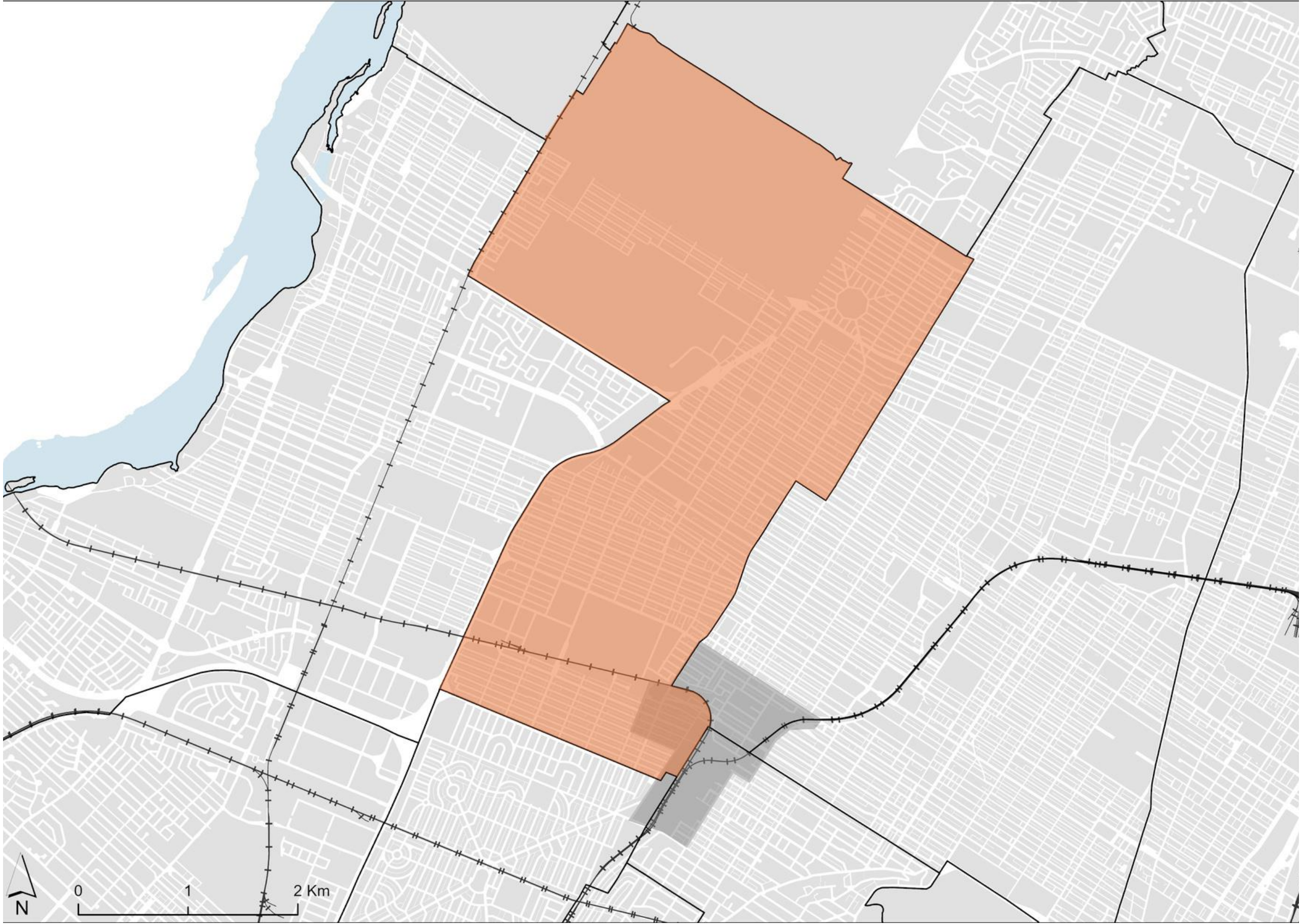
ROSEMONT

- 1780 Gisements de calcaire
- 1885 Arrivée du CP
- 1904 Usines angus
- 1920 Quartier le plus actif niveau construction domicilaire
- 1930 Marché Jean Talon /Jardin botanique
- 1945 Déclin du transport ferroviaire
- 1960 Fermeture définitive des usines
- 1992 Démantèlement des usines angus
- 2016 Dernière moitié du développement du technopôle Angus



PARC-EXTENSION

Localisation



PARC-EXTENSION

1910

Annexion de Parc-Extension à la Ville de Montréal

1916

1920

Arrivée du tramway 76 de montréal

1931

Inauguration de la gare jean-talon (park avenue station)

1945

Le parc Jarry devient propriété publique



Avenue Parc début du XXème siècle .



- Parc-Extension, alors une zone rurale, est annexé à la ville de Montréal. Ce qui a permis de développer des infrastructures:
- Promesse de nouvelles infrastructures (routes, services publics) pour soutenir l'urbanisation.
- La gare Jean-Talon devient un point central pour le transport ferroviaire, reliant le quartier au reste de la région.
- Le parc Jarry, un espace vert important, est acquis par la ville, offrant un lieu de loisirs aux résidents.
- Arrivée des premières communautés immigrantes, notamment les Grecs, qui fuyaient les difficultés économiques et politiques. Ils ont apporté leur culture, leurs commerces et leurs traditions, donnant à Parc-Extension une identité multiculturelle dès ses débuts.

PARC-EXTENSION

- 1957 Fin du tramway, remplacé par l'autobus
- 1966 Construction d'une passerelle au-dessus de la voie ferrée du CP (démolie en 2012)
- 1967 Création de la Park extension youth organisation
- 1972 Inauguration de la polyvalente William-Hingston et des habitations Beaumont-Durocher (hlm)
- 1978 Ouverture du centre local de services communautaires (CLSC)



Source: Park Extension Youth Organisation

- Le tramway est remplacé par des autobus, marquant une nouvelle ère dans les transports urbains.
- Une organisation jeunesse est créée pour offrir des activités éducatives et ré- créatives aux jeunes du quartier.
- L'école polyvalente William-Hingston et les habitations Beaumont-Durocher ont ouvert, renforçant l'offre éducative et sociale.
- Le CLSC a été inauguré, offrant des services de santé et sociaux essentiels.
- Diversification avec l'arrivée des communautés italiennes, portugaises et d'Europe de l'Est. Ces nouveaux arrivants ont enrichi la vie culturelle et économique du quartier, avec des commerces ethniques et des associations communautaires.

PARC-EXTENSION

1980

Ouverture de l'aréna
Howie-Morenz et des
jardins communautaires
Babylone

1987

Inauguration de la
station de métro parc

2001

Aménagement d'un
espace public devant
la gare Jean-Talon

2012

Début du projet du
Campus MIL de
l'UdeM

2018

Naissance d'une table
de quartier
intersectionnelle et
multiréseaux



Source: 2001 Snowbound



Source: structurea

- L'Arena Howie-Morenz et les jardins communautaires Babylone ont été ouverts, offrant des espaces de loisirs et de verdure.
- La station de métro Parc a été inaugurée, améliorant encore la mobilité dans le quartier.
- Un espace public a été aménagé devant la gare Jean-Talon, créant un lieu de rencontre pour les habitants.
- Le projet du Campus MIL a débuté, apportant une nouvelle dimension surtout au niveau économique.
- La Table de quartier de Parc-Extension a été créée, favorisant la collaboration entre différents acteurs pour le développement du quartier.

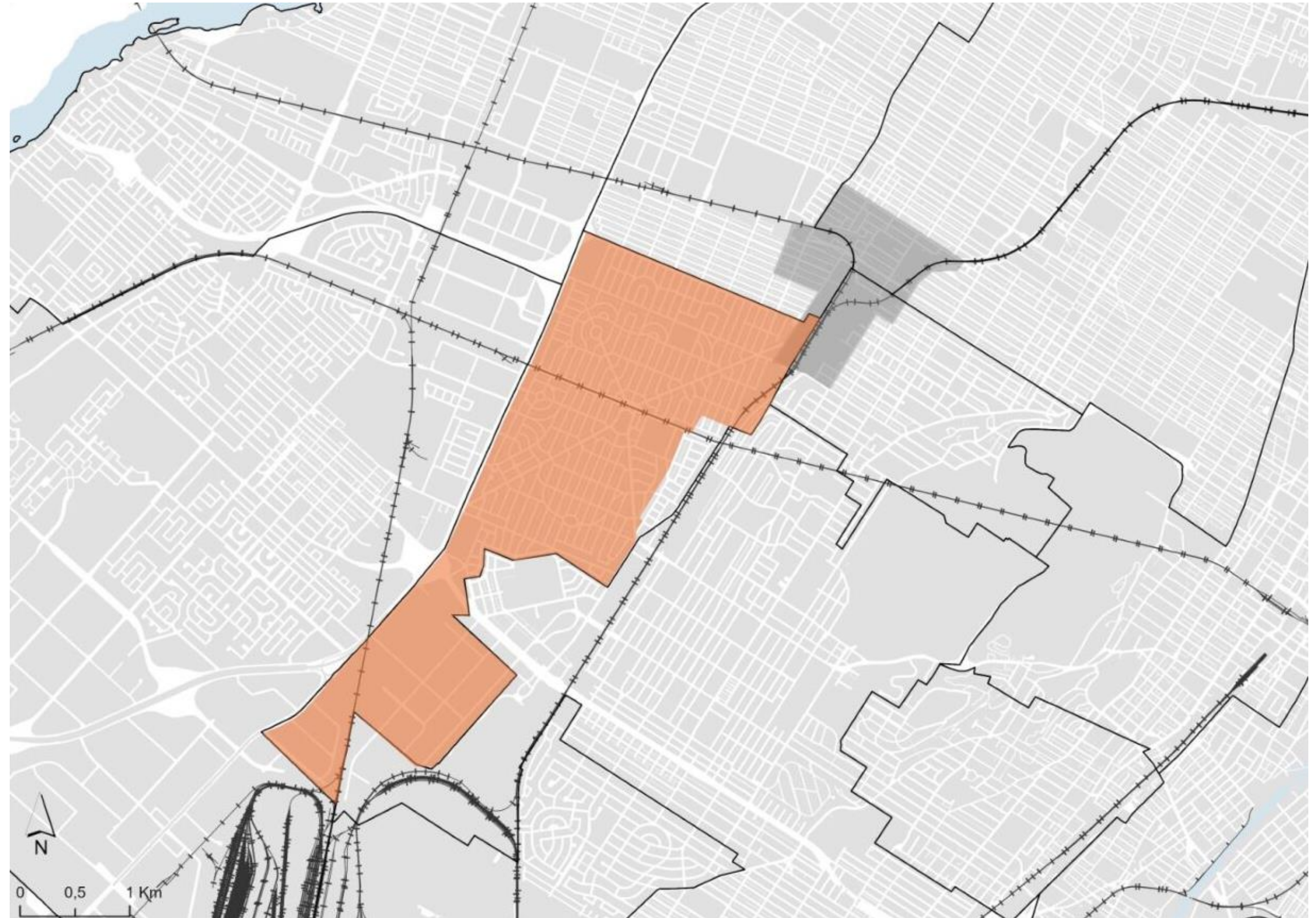


Source: Google



MONT-ROYAL

Localisation



MONT-ROYAL

1900

**Territoire agricole
(culture du melon)**

1910

1912

1966

1975

2002

2008

- Cultiver par les familles riches de Montréal (Décarie, Daoust, Roy)
- Disparition de la culture en 1950 pour la construction des villes
- En 2012: semence d'anciennes graines de melon et installation de sculpture sur la place du centenaire
- Politique d'agriculture urbaine en avril 2021



MONT-ROYAL

1900

Territoire agricole
(culture du melon)

1910

Achat des terrains et
planification
des plans directeurs de
la ville

1912

Ville incorporée en
décembre

1966

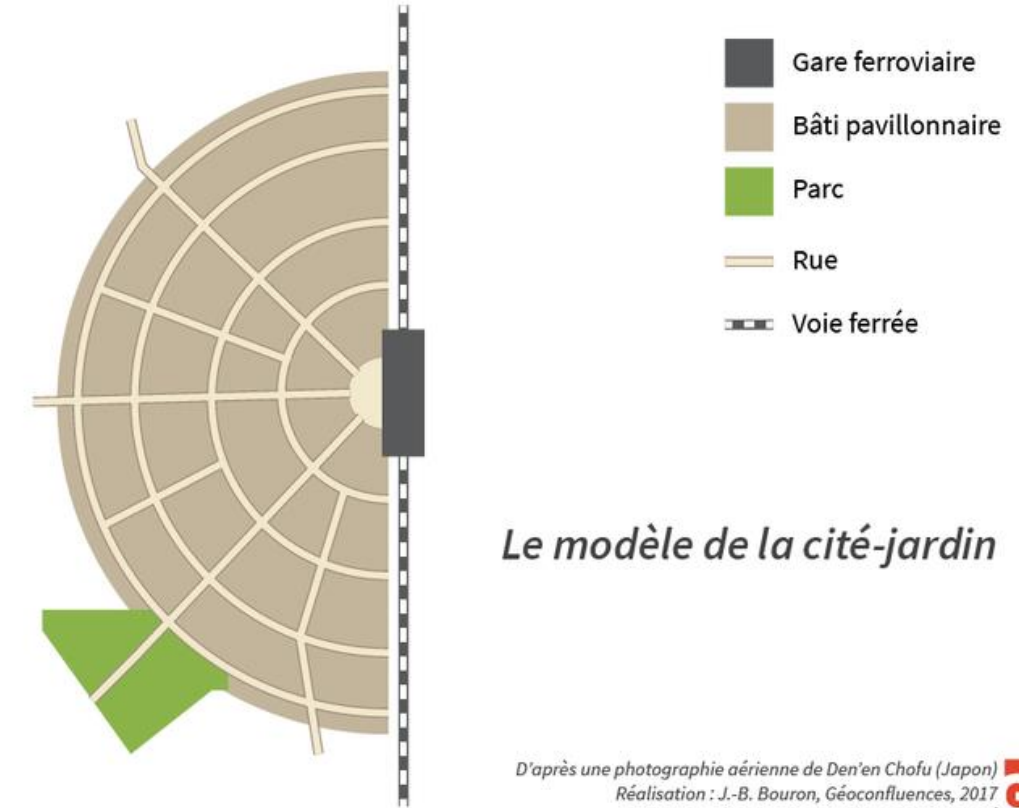
1975

2002

2008

- Plan directeur par Frederick Gage Todd

- Concept de cité-jardin et mouvement de City Beautiful



Source: Town of Mount Royal Archives

MONT-ROYAL

1900

Territoire agricole
(culture du melon)

1910

Achat des terrains et
planification
des plans directeurs de
la ville

1912

Ville incorporée en
décembre

1966

Création du centre
récréatif

1975

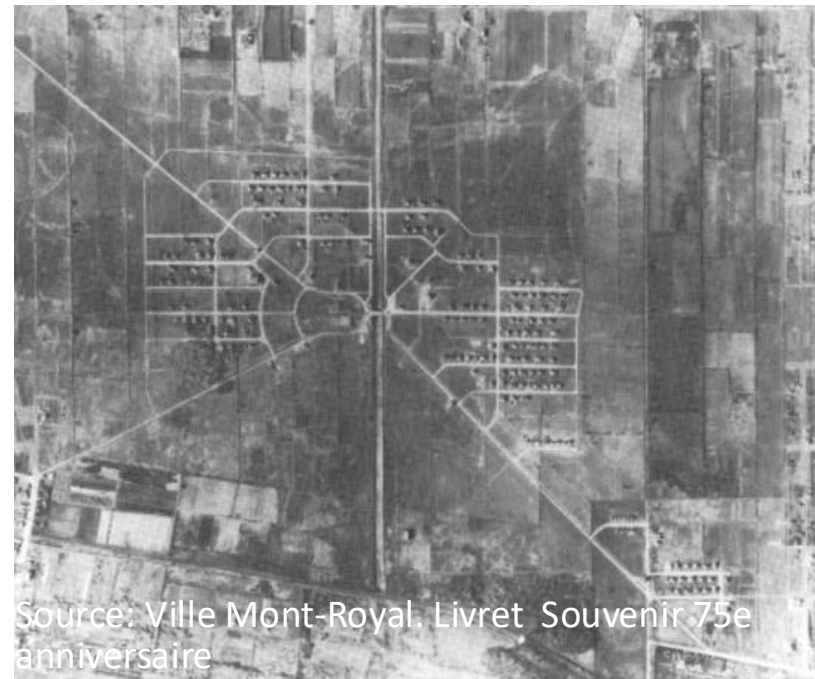
Lancement officiel de la
ville (fin des 3 phases)

2002

Ville Mont-royal fusionne
avec MTL

2008

Nommé lieu historique
national du canada



Source: Ville Mont-Royal. Livret Souvenir 75e anniversaire



Source: Archives de la Ville de Montréal. Montréal 1947.



Source: Portrait de la ville de mont-royal, ville.mont.royal.qc.ca

Forces

- Proximité à plusieurs quartiers
- Morphologie urbaine singulière héritée de l’histoire
- Climat politique favorable à la transformation du secteur et au rayonnement du campus MIL

Opportunités

- Réfection imminente du viaduc Rockland
- Terrains vacants
- Construction d’une nouvelle école primaire et aménagement du parc Irma-Levasseur
- Financement de la ville Mont-royal en raison des ligues sportives conjointes avec Outremont

Faiblesses

- Disparité financière entre les secteurs
- Voie ferrée agit comme une barrière physique entre les arrondissements
- Manque d’infrastructures sportives et culturelles

Menaces

- Règlement 06-069 est immuable
- Gentrification/studentification qui accompagne le développement du secteur
- Reconstruction du centre récréatif de Ville Mont-Royal

SECTEUR D'INTERVENTION

Phase 1 : À l'ouest du 1375 av Thérèse Lavoie-Roux (Campus MIL)

- Terrain vacant, assujetti au règlement 06-069 : Espace public ouvert
- Construction d'autres bâtiments universitaires d'ici 2050 (aménagement éphémère)

Phase 2: 999 avenue McEachran, Outremont

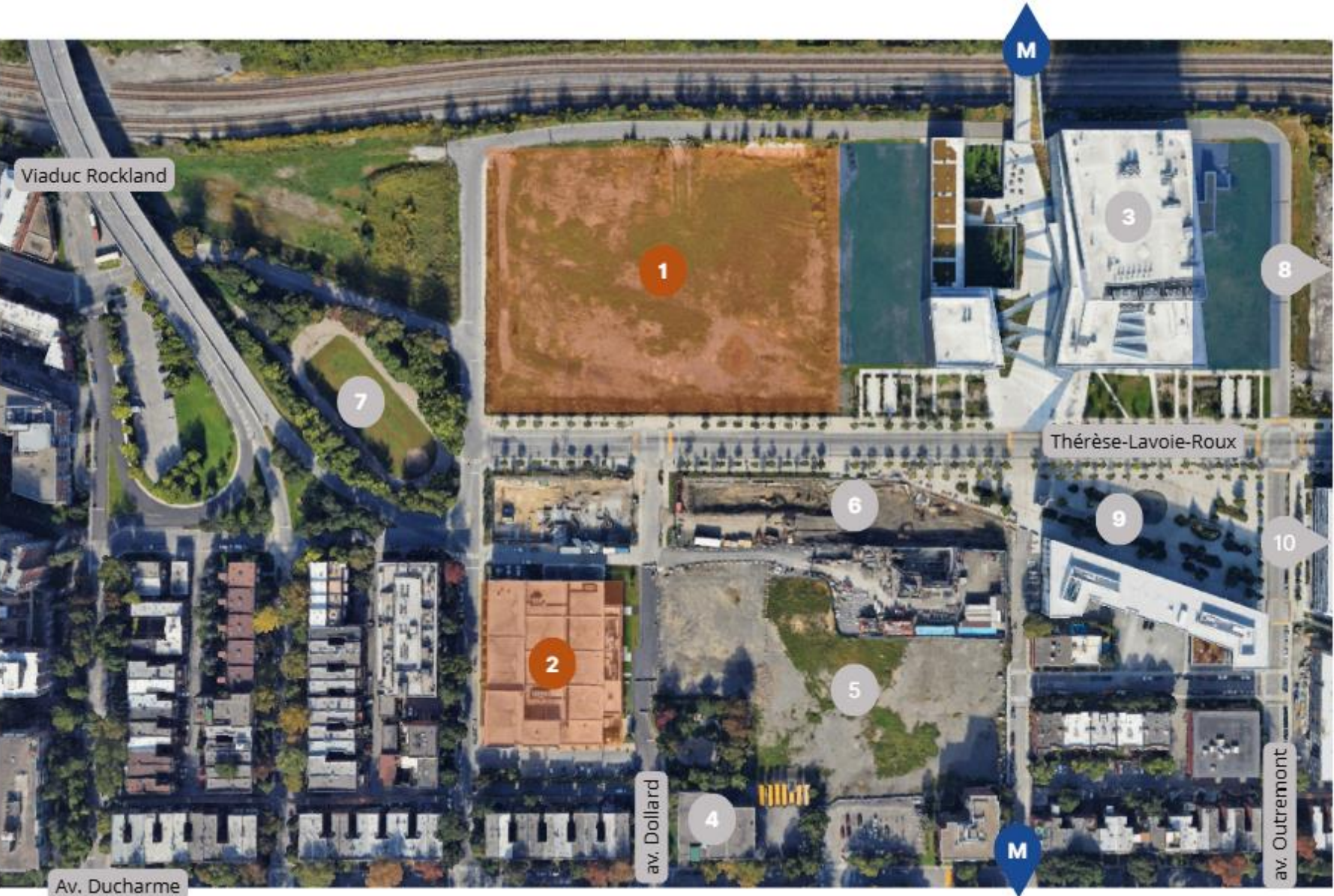
- Potentiel d'utilisation de la toiture
- Plusieurs niveaux sur la toiture
- Ventilation et équipements mécaniques
- Capacité portante
- Assujetti au règlement 06-069

31

Localisation de notre Carrefour Pop-Up



- 1 Terrain vacant, propriété de l'UdeM
- 2 CCI d'Outremont
- 3 Campus MIL
- 4 École communautaire Belz
- 5 Parc Irma-Levasseur
- 6 Nouvelle école primaire
- 7 Parc à chiens Mali
- 8 Jardins éphémères
- 9 Place Alice Girard
- 10 MILhaus
- M Métro
- Phase 2 Campus MIL
- Site d'intervention



PHASE 1 : Programmation éphémère saisonnière

- Cinéma plein air
- Espaces jeux libres
- Espace potager
- Festivals saisonniers
- Parcours de jeux interactifs hébertisme
- Espaces détente
- Panneaux informant sur l'histoire du site

PHASE 2 : Consolidation de l'offre du CCI

- Installation d'infrastructures sportives sur le toit du CCI

PHASE 3 : Création d'un réseau sportif et culturel

- Utilisation de toitures et de terrains vacants
- Revoir le modèle de gouvernance des infrastructures de loisirs métropolitain
- Réaménagement d'infrastructures de loisirs existants

APPROCHE D'INTERVENTION – PHASE 1



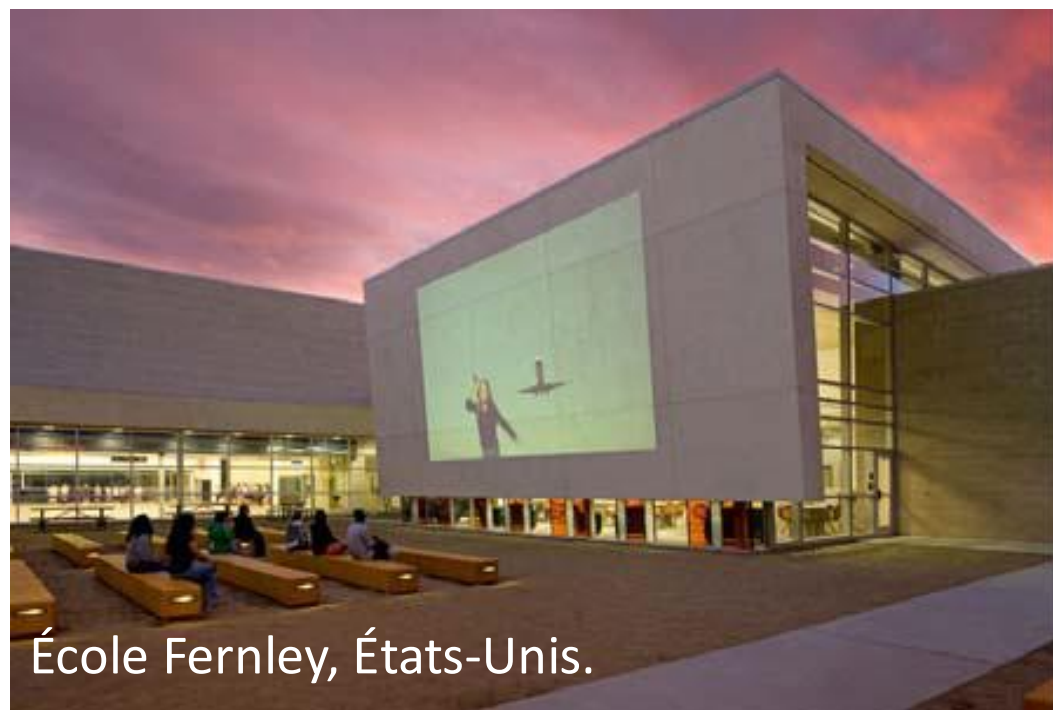
Le Théâtre La Roulotte, Montréal.



Festival du chemin lumineux enneigé d'Otaru, Japon.



Patinoire, Mont-Tremblant.



École Fernley, États-Unis.



Fête d'automne au parc naturel régional du Morvan, France.



L'OSM dans les parcs, Montréal.

APPROCHE D'INTERVENTION – PHASE 1



Insight Architecture



John Gollings



AMC architecture, Cannes.

APPROCHE D'INTERVENTION – PHASE 1



BILIOGRAPHIE

Archives de Montréal. (2021). Le développement des chemins de fer à Montréal | Archives de Montréal. <https://archivesdemontreal.com/2021/04/19/le-developpement-des-chemins-de-fer-a-montreal/>

Audet, I. (2005, août 15). Rosemont a 100 ans. La Presse. <https://www.lapresse.ca/maison/immobilier/200508/15/01-867409-rosemont-a-100-ans.php>

2Bisson, P.-R. (1991). VIII. Le quartier ouvrier. Continuité, (2), 39–42. https://www.erudit.org/fr/revues/conti_nuite/1991-n2-continue1052040/17810ac.pdf

Cardinal Hardy et associés architectes, et Provencher Roy associés architectes. (2006). Campus Outremont Université de Montréal : Analyse et orientations du projet d’aménagement. <https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P16/3a.pdf>

Exporail. (s. d.). Sur la voie vers la Confédération. https://histoiredurailhistory.ca/confederation_fr.html

Favretti, E. (2011). Parc-Extension: 100 ans d’histoire. https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/arrond_vsp_fr/media/documents/rech_bilan_parc_extension.pdf

INT Design. (s.d.). Fabrik 8 Grands prix du design. <https://int.design/fr/projets/fabrik-8/>

Montréal. (s.d.). Découvrez Rosemont-La Petite-Patrie. <https://montreal.ca/apropos/rosemont-la-petite-patrie>

Radio-Canada. (2004). Le CHUM privilégie la cour de triage d’Outremont. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/202442/chumcourtriage>

Société de développement Angus. (s.d.). Une histoire de fierté. <https://sda-angus.com/a-propos/histoire>

Stopa, A. (2017). À la découverte de l’histoire de la gare de triage d’Outremont. Métro. <https://journalmetro.com/local/villeray-st-michel-parc-extension/1173764/a-la-decouverte-de-lhistoire-de-la-gare-de-triage-doutremont/>

Université de Montréal. (2018). Historique du projet : Le projet de revitalisation du campus MIL se poursuivra pendant de nombreuses années. https://campusmil.umontreal.ca/le-campus/historique-du-projet/?utm_source=chatgpt.com

Ville de Montréal. (2011). Règlement 06-069. https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_OUT_FR/MEDIA/DOCUMENTS/REGLEMENT%20_06-069_CAMPUS_OUTREMONT_2012.PDF

Ville de Montréal. (2013a). Énoncé d’intérêt patrimonial. https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PATRIMOINE_URBAIN_FR/MEDIA/DOCUMENTS/COURCP.%C9NONC%C9%20FINAL.130523.PDF

Ville de Montréal. (2005). Évaluation du patrimoine urbain - Arrondissement de Rosemont - La Petite-Patrie. Direction du développement urbain, Division du patrimoine et de la toponymie. <https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/2316675>

Ville de Montréal. (2013b). Plan de développement urbain, économique et social (PDUES) : Secteurs Marconi- Alexandra, Atlantic, Beaumont, De Castelnau. https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PLAN_URBANISME_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PDUES.PDF

Ville de Montréal. (2016). Promoteur immobilier de Rosemont. Encyclopédie du MEM. <https://ville.montreal.qc.ca/memoiresdesmontrealais/promoteur-immobilier-de-rosemont>

Albert Mondor (4 septembre 2020), journal de Montréal, La fabuleuse histoire du melon de Montréal, <https://www.journaldemontreal.com/2020/09/04/la-fabuleuse-histoire-du-melon-de-montreal>

1. Développement du secteur de la cour de triage et influence des compagnies ferroviaires à Montréal

1.1 De l'essor au déclin du réseau ferroviaire

Le secteur où se rejoignent Ville Mont-Royal, l'arrondissement d'Outremont et les quartiers Parc-Extension et Rosemont est un secteur en consolidation. Il y a plus de 100 ans s'installait précisément dans ce secteur la cour de triage d'Outremont.

Au milieu du **XIXe siècle**, le développement du chemin de fer est un vecteur majeur de la prospérité économique et de progrès. Ce moyen de transport a pour avantage l'exploitation des ressources naturelles, le transport efficace des marchandises. En réduisant les temps de parcours des distances, elle permet ainsi l'annexion de nouvelles provinces au Canada. C'est pourquoi le gouvernement fédéral souhaite la réalisation de chemins de fer transcontinentaux. Le premier projet de ce type sera endossé par le Canadien Pacifique (CP) et complété en 1885, et reliera Montréal, déjà un centre économique majeur, à Port Moody, non loin de Vancouver (Exporail, s. d.).

C'est donc dans cette optique que **s'installe alors la gare de triage entre 1882 et 1891** (Favretti, 2011; Université de Montréal, 2018). Son emplacement est alors assez proche du centre de Montréal, ce qui facilite l'acheminement de marchandises vers et depuis la ville. Celle-ci sera également destinée à l'entretien et au transit des locomotives à vapeur entre la voie de la Rive-Nord et celle qui menait aux ateliers Angus (Stopa, 2017). À cette gare de triage **se greffe dans les mêmes années (1885-1891) la voie ferrée de la compagnie Atlantic & Northwest Railway qui traversera le site d'est en ouest** en diagonale (Ville de Montréal, 2013a). Cette compagnie privée sera rachetée par le CP dans la même période.

Beaucoup d'**entreprises** ont vu l'arrivée de la gare de triage comme un atout. Elles se sont alors **installées à ses abords vers 1905**, soit des manufactures œuvrant notamment dans le textile, le meuble et les produits alimentaires. Puis, comme il sera exposé, la ligne de chemin de fer a agi en tant que ligne de croissance. Les industries ont généré des emplois et les employés, provenant en partie de l'immigration et ayant besoin de se loger, ont intensifié l'urbanisation des villes et quartiers environnants (Bisson, 1991).

Le déclin s'entame lors de l'apparition des trains au diesel et des trains électriques. Un remaniement du système ferroviaire survient alors et certaines infrastructures telles que la gare de triage se trouvent désuètes. C'est d'abord la rotonde qui est démantelée en 1964 et remplacée par un hangar longitudinal en 1966. On aperçoit sur la même figure le viaduc Rockland, qui enjambe la voie ferrée depuis 1966. **À partir de 1984**, certaines industries du côté de Beaumont se font remplacées par le centre d'achat, installé en fond de lot pour laisser place à son stationnement. Cette artère verra son activité commerciale se consolidée jusqu'en 1995 (Cardinal Hardy et associés architectes, et Provencher Roy associés architectes, 2006).

L'année 1985 marque l'arrêt complet des activités de la gare de triage, mise à part un service d'entreposage de wagons et le passage des trains de banlieue (Université de Montréal, 2018).

1.2 Une seconde vie pour la gare de triage

Le site inactif devient une cicatrice urbaine et une réflexion s'entame quant à sa revitalisation. Un développement résidentiel est d'abord envisagé en 1994, soutenu par un processus de consultation participatif réalisé en 1997. Une modification règlementaire fait alors passer le territoire sous une affectation résidentielle. Le projet est toutefois abandonné. En 2004, le CHUM évalue les possibilités de s'installer sur ce même site, mais il ne se présente pas comme le plus avantageux puisque la proximité à la voie ferrée et la présence de produit dans les industries avoisinantes poseraient des risques environnementaux (Radio-Canada, 2004).

En 2006, l'Université de Montréal acquiert la gare de triage d'Outremont. L'institution a un besoin d'expansion et à l'époque émerge cette tendance des nouveaux campus nord-américains à participer plus activement à la vitalité des quartiers qui les accueillent. C'est dans cette optique qu'est présenté le projet à l'arrondissement, un projet qui s'inscrit dans une stratégie de développement durable, et qui fait office d'une première consultation publique à l'office de consultation publique de Montréal (OCPM) en 2007. Avec les recommandations de l'OCPM, le projet évolue et mise notamment sur les transports collectifs. Un nouveau plan d'aménagement se dessine. Toutefois, le site de la gare de triage, pour accueillir de nouveaux usages, doit être complètement revu au plan d'urbanisme de la ville de Montréal et aux règlements d'urbanisme de l'arrondissement d'Outremont.

Ce nouveau plan d'aménagement sera donc encadré par le règlement 06-069, produit par la division de l'urbanisme de la ville de Montréal et officialisé à l'assemblée de février 2011. Le règlement vise une zone qui s'étend de l'avenue Rockland jusqu'à l'avenue Parc-extension (Ville de Montréal, 2011). Entre 2012 et 2016, on peut donc procéder à la réhabilitation du site. Parallèlement, 2013 voit la publication et l'adoption du plan de développement urbain, économique et social des secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont, De Castelnau. Celui-ci émet des orientations de développement et d'aménagement des secteurs, dont le territoire se superpose en partie avec celui visé par le règlement 06-069.

Sur le plan de la mobilité, l'Université fait également l'acquisition du terrain situé de l'autre côté de la voie ferrée dans Parc-Extension, le 1000 avenue Beaumont. Ce terrain permettra l'installation de la passerelle Marcelle-et-Jean-Coutu plus tard en 2018, reliant ainsi Outremont à son quartier voisin et surtout au métro l'Acadie. L'avenue Thérèse-Lavoie-Roux, qui dans la première bouture du projet allait s'arrêter à la voie ferrée, se voit prolongée en 2015 jusqu'à l'avenue du Parc, renforçant son importance dans le nouveau quartier (Université de Montréal, 2018).

La construction du nouveau campus des sciences va bon train, le campus est désigné comme projet phare en développement durable par la Ville de Montréal en 2016 lorsque débute la construction du complexe. Celui-ci sera achevé en 2019.

1.3 Les vestiges de la voie ferrée

En 2013, la Division du patrimoine de la ville de Montréal produit un énoncé d'intérêt patrimonial à la demande du Bureau de gestion des grands projets, un énoncé qui vise le secteur de la cour de triage du Canadien Pacifique de l'arrondissement d'Outremont. Témoin de l'histoire industrielle, le site est ainsi classifié pour ses valeurs historiques, mais aussi paysagères et urbaines.

Principalement, c'est la morphologie urbaine du secteur, le tracé des voies, l'orientation de l'implantation de la voie ferrée, les gabarits des bâtiments industriels la bordant et la cohabitation des activités qui sont relevés par l'énoncé.

Selon le journal métro, il ne resterait plus rien des installations ferroviaires, sinon que le Bureau des surintendants des terminus sis sur l'avenue du Parc, proche du croisement avec la rue Van Horne (Stopa, 2017).

1.4 Le Canadien Pacifique versus le Canadien National

- Le CP installe son siège social, la gare Windsor et ses ateliers, les Ateliers Angus à Montréal en 1903
- Le CP détenait plusieurs gares à l'architecture emblématique : gare Viger, gare Dalhousie
- Le CP va exercer dans plusieurs domaines : Avec ce projet, la compagnie va rapidement se faire connaître et va d'ailleurs étendre ses activités à d'autres secteurs (industrie hôtelière, transport aérien et maritime) alors que son siège social s'installe à Montréal en 1903. Ça sera l'unique compagnie à ne pas subir de fusion après la première guerre mondiale, une fusion qui crée en fait le CN en 1919.
- Le canadien du Nord construit la voie ferrée sous le mont royal de 1912 à 1918, mais rencontrera d'importantes difficultés financières
- Après la 1er GM, plusieurs compagnies ferroviaires sont endettées, dont le Canadien du Nord et le Grand Tronc, et pour absorber ce déficit le gouvernement canadien nationalise l'ensemble des compagnies de chemin de fer à l'exception du CP. On assiste alors à la création du Canadien National en 1919
- Après la seconde guerre mondiale, le réseau routier s'impose au détriment du trafic ferroviaire.

2. Histoire d'Outremont

2.1 Premières terres d'Outremont

- **1694 : Concession des premières terres au delà du Mont-Royal**

Vers la fin du 17^e siècle le peuplement de la seigneurie se poursuit avec le seigneur délégué de l'île de Montréal François Dollier de Casson qui concède des terres aux trois frères Tessier et aux trois frères Gervaise. A l'époque Ville-Marie n'était qu'une petite bourgade et les déplacements se faisaient en charrette. Ceux qui voulaient se rendre à la campagne au nord de Montréal au bord de la rivière des prairies devaient passer par le Mont - Royal donc « outre le mont » d'où l'origine du nom Outremont.

- **1799 : Territoire agricole**

C'était un territoire agricole et il était difficile de pratiquer le chemin de la montagne. C'est ainsi que les premiers chemins de la côte-Sainte-Catherine ont été établis.

- **1805 : Premier plan cadastral**

Entre-temps en 1805, le second plan terrier considéré comme le premier plan cadastral de l'île de Montréal a été retranscrit par le sulpicien Charles Bernard.

- **1850 : Premiers chemins**

Nous pouvons voir sur les images les différents lots avec les chemins de la montée de Saint-Laurent reliant les côtes Saint-Laurent et Sainte-Catherine ; origine de l'actuelle avenue Rockland.

2.2 Urbanisation du territoire

- **1875 : Création du village d'Outremont**

Après l'abolition du régime seigneurial et l'arrivée des Anglais à la côte Sainte-Catherine on assiste à une spéculation foncière. Avec l'initiative du député fédéral Beaubien qui eut recours à l'astuce de compter les granges et bâtiments agricoles comme des habitations afin d'atteindre le nombre minimum requis de maison pour avoir le statut de ville, Outremont naquit en 1875. En 1895 il obtint un statut de municipalité et en 1915, Outremont devient une cité. La différence entre une municipalité et une cité est que la municipalité est dotée d'une administration et d'une gouvernance locale alors que la cité est considérée à l'époque comme un quartier ou une ville d'importance historique et culturelle.

- **1887 : Lotissement systématique**

Donc l'arrivée des clercs de Saint-Viateur en 1887 permettra à Outremont d'avoir un lotissement systématique.

- **1940 : Spéculation foncière**

Avec la nouvelle ligne de tramway électrique en 1894 ; qui constitue l'actuel ligne de bus 51, on assiste davantage à une spéculation foncière en 1940. Les clercs achetèrent beaucoup de terres pour les revendre à profit. Ce qui explique pourquoi certaines rues portent des noms en relation avec les clercs du Saint-Viateur.

- **1975 : Municipalité autonome d'Outremont**

Outremont devient une municipalité autonome et commence à se développer avec la construction de plus de 2500 bâtiments. La population passe de 300 personnes vers les années 1900 à 30 000 personnes vers les années 1940.

- **1988 : Inauguration de la station métro d'Outremont**

- **2002 : Arrondissement d'Outremont**

Outremont sera annexée à la ville de Montréal pour devenir un de ses arrondissements

2.3 Le Nouvel Outremont

- **2006 : Portrait sportif et récréatif d’Outremont**

Le Centre communautaire intergénérationnel (CCI) d’Outremont a été inauguré en 2006. Il abrite l’aréna et l’éco-quartier. Il propose plusieurs activités sportives, culturelles, scolaires et communautaires : patinage, hockey, bâton-rondelle, scout, musique, soccer, tennis, danse. Par ailleurs, il y a une académie de danse à Outremont nommé ADO, des camps de jour, l’halte-garderie, l’Ado-spectrum et des installations aquatiques pour faire de la natation ou des activités récréatives.

- **2012-2019 : Réhabilitation de l’ancienne cour de triage**

L'ancienne cour de triage a été réaménagée avec la construction du viaduc ferroviaire, les nouvelles avenues (gare de la triage et Thérèse-Lavoie-Roux), la place Alice-Girard et le prolongement des rues locales. Avec la construction du campus MIL, une barrière physique s'est créée entre Outremont et ses abords. La passerelle reliant Acadie et le complexe des sciences a été construite en 2018 pour assurer la connexion entre les quartiers ainsi que la perméabilité du secteur.

- **2021-2022 : Projets résidentiels**

De nombreux projets résidentiels ont vu le jour comme « Milhaus » ; composé de condos locatif allant des studios aux appartements spatiaux et « Vivre à outremont » avec plus de 200 logements. On assiste à une gentrification du milieu et des coûts de logement élevés.

Beaucoup de commerces se sont également renforcés en 2022 sur les trois rues commerciales d’Outremont qui sont : l’Avenue Laurier ouest, l’Avenue Bernard et l’Avenue Van Horn. Cela a fortement contribué à la revitalisation urbaine, sociale et économique d’Outremont.

2.4 Outremont en culture

- **2006 : Portrait culturel à Outremont**

Dans le portrait culturel d'Outremont, nous pouvons distinguer le bâtiment culturel l'œuvre d'art public et les établissements d'enseignement artistique au niveau du CCI.

- **2022 : Table de quartier d'Outremont**

Le théâtre d'Outremont situé sur l'avenue Bernard a été construite en 1928 avec les plans de l'architecte René Charbonneau dans le style art déco. Il est consacré aux arts de la scène et du cinéma désigné lieu historique national du Canada en 1993 puis monument historique en 1994. Il est racheté par la municipalité d'Outremont. Après sa rénovation, il est rouvert en mars 2021.

- **2025 : Phase 2 Campus MIL**

Il y a plusieurs organismes et associations à Outremont. Nous pouvons citer la table de quartier qui est née en 2022. À But non lucratif, elle a pour mission de lutter contre les inégalités sociales et l'exclusion dans Outremont. En 2025, la phase 2 du campus MIL se poursuit avec la construction de nouveaux pavillons et d'une école primaire.

3. Histoire de la culture du melon

Vers la fin du 19e siècle, on qualifiait l'île de Montréal comme le jardin du Canada tellement la terre était fertile. Les terrains qui sont maintenant ceux de la ville de Mont-Royal et l'arrondissement Côté-Des-Neiges et Notre-Dame-De-Grâce cultivaient de nombreuses plantes potagères et fruitières dont le fameux melon de Montréal. Les premières traces du melon de Montréal date de la fin du 17e siècle. Il a connu une grande popularité au début des années 1900 jusqu'en 1950. Ce melon à la délicieuse chair verte était servi dans les plus grands hôtels de Chicago, Boston, New York et Philadelphie. À cette époque, on pouvait vendre jusqu'à 1.50\$ le melon. C'était tellement précieux que les agriculteurs embauchaient de la sécurité pour veiller sur les champs durant la nuit.

C'est les familles Roy, Gorman, Daoust et Décarie qui cultivait ce fruit. L'autoroute Décarie est en l'honneur de cette famille où étaient anciennement leurs terres. C'est autour des années 1950 que la culture du melon a complètement cessé pour la construction des différentes villes.

En 2012, lors du centenaire de la ville de Mont-Royal, des graines de melon de Montréal ont été semées pour souligner l'histoire. Il y aussi eu des sculptures de melon en métal qui ont été installées à la place du centenaire. Depuis 2020, des citoyens ont réitéré l'expérience de la culture du melon. Le maire de Mont-Royal et certains élus ont d'ailleurs entamé des réflexions sur la culture des plantes comestibles en ville et ont rédigé en avril 2021 une politique de l'agriculture urbaine.

4. Histoire Rosemont

4.1 1780-1904

- Boulevard de Rosemont suit l'ancien tracé du Chemin de la Côte de la Visitation. Chemin ouvert suite à la colonisation du territoire par les Sulpiciens.
- Début du 18e siècle les colons Sulpiciens défrichent le sol afin d'y pratiquer l'agriculture et ce jusqu'au 20e siècle.
- Les gisements de calcaire sur la Côte de la Visitation représentant la première activité industrielle du secteur.
- L'arrivée du CP la fin du 19e siècle viendra structurer le paysage urbain et de nouvelles industries verront le jour.
- Les terres précédemment dédiées aux activités agricoles sont rachetées par les promoteurs immobiliers de la Rosemont Land Improvement Company
- Elle seront subdivisées en 2553 lots à bâtir.

- Au même moment en 1904 le développement urbain du territoire change avec l’arrivée des Usines Angus, un complexe industriel du Canadien Pacifique.
- Il s’agit d’une ville dans la ville.
- Territoire ouvrier (3000 ouvriers à son ouverture et 12 000 ouvriers à son point culminant).

4.2 1920-1945

- Les chantiers de constructions se multiplient pendant la crise économique afin de contrer le chômage.
- Le transport ferroviaire devient concurrencé par le camionnage.
- La croissance de Rosemont se poursuit grâce à la croissance élevée de la population (période de l’après guerre/baby boom).
- Un pénurie de logements se fait également sentir.

4.3 1960-2016

- Une partie des usines Angus est démantelée en 1960.
- On retrouve une communauté ukrainienne importante ce qui engendre la construction de quelques églises et coupoles orientales procurant ainsi à Rosemont un aspect distinctif
- Il y a plusieurs terrains vastes sur le territoire ce qui permet la construction d’hôpitaux.
- Fermeture définitive des Usines Angus en 1992.
- Renouveau du quartier avec le démantèlement des usines.
- Revitalisation du territoire en ce que l’on connaît aujourd’hui comme la Technopôle Angus.
- Certains bâtiments de type ouvrier ont été reconvertis en logements.
- Terrain immense laissé vacant donc construction d’un quartier résidentiel.
- Travaux de requalification du quartier, passant d’une ère industrielle en déclin vers un mélange commercial, mais surtout résidentiel.