



RAPPORT FINAL
ÉTUDE SUR L'ENVIRONNEMENT DU PATRIMOINE BÂTI EN
LIEN AVEC LE CENTRE D'ATTACHEMENT NORD-OUEST

APPROBATIONS

Titre : **RAPPORT FINAL**

**ÉTUDE SUR L'ENVIRONNEMENT DU PATRIMOINE BÂTI EN LIEN AVEC LE CENTRE
D'ATTACHEMENT NORD-OUEST**

Description :

Unité administrative (émettrice)	Nom du signataire (et signature)	Date (aaaa-mm-jj)
Numéro d'unité administrative 11500	Basel Abbara, N° OAQ : A5732 Architecte (auteur)	2020-09-23
	Manuel Poulin, Urbaniste (vérification)	2020-09-23
	Padraig O Carroll, ing N° OIQ : 43485 Ingénieur en chef - CANO (approbation administrative)	2020-09-23
	Carole Lamothe, ing N° OIQ : 131184 Directrice de projets (approbation administrative)	2020-09-23

REGISTRE DES RÉVISIONS

Révision N°	Date (aaaa-mm-jj)	Description	Auteur	Vérificateur	Approbateur
00	2020-02-17	Première émission	B. Abbara	M. Poulin	P. O Carroll / C. Lamothe
01	2020-09-23	Ajout de précisions sur le CANO dans la mise en contexte	B. Abbara	M. Poulin	P. O Carroll / C. Lamothe

TABLE DES MATIÈRES

1.	MISE EN CONTEXTE	1
1.1	RÉSEAU DE MÉTRO.....	1
1.2	DESCRIPTIF DU PROJET	3
2.	DESCRIPTION QUANTITATIVE ET QUALITATIVE.....	5
2.1	PÉRIMÈTRE DE L'AIRE D'ÉTUDE.....	5
2.2	HISTORIQUE DES LIEUX	6
	2.2.1 PÉRIODE DE TRANSITION.....	6
	2.2.2 DÉVELOPPEMENT EN MILIEU URBAIN.....	6
	2.2.3 TRANSFORMATION D'UN BOULEVARD EN AUTOROUTE.....	6
	2.2.4 MÉTRO DE MONTRÉAL.....	8
2.3	ESTIMATION DU NOMBRE DE BÂTIMENTS.....	8
	2.3.1 AFFECTATION DU SOL	9
2.4	PRINCIPALES PÉRIODES DE CONSTRUCTION.....	14
2.5	BÂTIMENTS PROTÉGÉS EN VERTU DE LA LOI.....	14
3.	ÉVALUATION DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL.....	15
3.1	BÂTIMENT NO 1.....	18
	3.1.1 IDENTIFICATION DU BIEN ÉVALUÉ	18
	3.1.2 INFORMATIONS HISTORIQUES DU BIEN ÉVALUÉ	18
	3.1.3 INTÉRÊT PATRIMONIAL DU BIEN ÉVALUÉ.....	19
3.2	BÂTIMENT NO 2.....	21
	3.2.1 IDENTIFICATION DU BIEN ÉVALUÉ	21
	3.2.2 INFORMATIONS HISTORIQUES DU BIEN ÉVALUÉ	21
	3.2.3 INTÉRÊT PATRIMONIAL DU BIEN ÉVALUÉ.....	23
3.3	BÂTIMENT NO 3.....	24
	3.3.1 IDENTIFICATION DU BIEN ÉVALUÉ	24
	3.3.2 INFORMATIONS HISTORIQUES DU BIEN ÉVALUÉ	24
	3.3.3 INTÉRÊT PATRIMONIAL DU BIEN ÉVALUÉ.....	26
3.4	BÂTIMENT NO 4.....	27
	3.4.1 IDENTIFICATION DU BIEN ÉVALUÉ	27
	3.4.2 INFORMATIONS HISTORIQUES DU BIEN ÉVALUÉ	28
	3.4.3 INTÉRÊT PATRIMONIAL DU BIEN ÉVALUÉ.....	29
3.5	BÂTIMENT NO 5.....	30
	3.5.1 IDENTIFICATION DU BIEN ÉVALUÉ	30
	3.5.2 INFORMATIONS HISTORIQUES DU BIEN ÉVALUÉ	31
	3.5.3 INTÉRÊT PATRIMONIAL DU BIEN ÉVALUÉ.....	32
4.	CONCLUSION	34
5.	BIBLIOGRAPHIE	35

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 – PLAN DU RÉSEAU DE MÉTRO	2
FIGURE 2 – MAQUETTE DU CANO	3
FIGURE 3 – LOCALISATION DES SITES D'ACCUEIL EN SURFACE DU CANO. LES INSTALLATIONS DE CHANTIER SERONT INSTALLÉES SUR LE SITE PRINCIPAL ET LE SITE SECONDAIRE.....	4
FIGURE 4 – AIRE D'ÉTUDE ET SITES DU CANO	5
FIGURE 5 – AFFECTATION DU SOL	9
FIGURE 6 – LOCALISATION DES PRINCIPAUX ENSEMBLES	10

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 – NOMBRE DE BÂTIMENTS DANS L'AIRE D'ÉTUDE SELON LES CATÉGORIES DE FONCTIONS.....	8
--	---

1. MISE EN CONTEXTE

L'exploitation sécuritaire de tout réseau moderne de métro s'appuie notamment sur des infrastructures bien entretenues. La majorité de ces infrastructures sont souterraines. Elles sont entretenues par des cantonniers travaillant pour la STM ainsi que par des entrepreneurs externes qui utilisent des véhicules de travaux (VT) de la STM pour se rendre aux divers endroits sur le réseau du métro pour effectuer les entretiens requis.

Ces VT doivent être garés et entretenus dans un garage, la plupart du temps souterrain, dénommé centre d'attachement (CA). Les centres d'attachement servent pour charger, décharger, garer et entretenir les VT. Les VT sont déployés la nuit à partir des CA pour entretenir le réseau du métro.

Un centre d'attachement est une infrastructure où sont stationnés les convois de VT durant la période où le réseau est exploité pour le service à la clientèle. Durant cette période, les VT sont déchargés d'équipement et de rebuts afin d'être rechargés de matériaux (souvent très volumineux) et d'autres équipements au besoin selon les travaux à réaliser dans la prochaine nuit. Cette période permet par la même occasion aux entrepreneurs de transporter tous les matériaux requis afin de supporter les activités d'entretien et de rénovation du réseau.

Lors d'études antérieures réalisées pour le prolongement de la ligne bleue, il a été déterminé que le prolongement de la ligne bleue nécessitait l'acquisition de véhicules de travaux (VT) additionnels pour entretenir les nouvelles infrastructures s'y rattachant et permettre ainsi d'augmenter l'offre pour une partie du réseau existant. Comme les CA actuels de la STM ne comptent pas suffisamment d'espaces pour garer les VT supplémentaires requis, car déjà à capacité, un nouveau centre d'attachement doit être construit.

Ce nouveau centre d'attachement est dénommé le centre d'attachement Nord-Ouest (le « CANO ») car la STM a choisi de le localiser dans le quadrant nord-ouest du réseau du métro, soit à proximité de l'intersection des lignes orange et bleue près de la station de métro Snowdon dans l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce.

1.1 RÉSEAU DE MÉTRO

Le réseau initial du métro a été inauguré en 1966 par la mise en service d'un matériel roulant de 336 voitures (MR-63) desservant 24 stations de métro. Avec le prolongement de la ligne orange sur le territoire de Laval en 2007, le réseau de métro actuel comporte 68 stations, 71 km de tunnel en exploitation (79 km en incluant les voies de raccordement et de service), 132 édicules et 119 structures auxiliaires. À ces chiffres, l'actuelle construction du garage souterrain, pour garer des trains de métro près de la station Côte-Vertu, viendra ajouter l'équivalent de 1,5 km de tunnel ainsi que 3 structures auxiliaires. Ce garage, auquel sera intégré un atelier servant à l'entretien des trains Azur (ou MPM-10), sera mis en service en 2022. Le réseau du métro comporte quatre lignes représentées par une couleur et un numéro pour les identifier plus rapidement :

- 1) La ligne verte (ligne 1);
- 2) La ligne orange (ligne 2);

- 3) La ligne jaune (ligne 4);
- 4) La ligne bleue (ligne 5).

Le réseau du métro, dont le plan est présenté à la Figure 1 est composé de trois grandes catégories d'actifs :

- 1) **Les équipements fixes**, tels que les équipements permettant l'alimentation des trains, les installations motorisées, les systèmes de télécommunications et de contrôle des procédés d'exploitation (TCPE), les systèmes de voie, le système de contrôle de trains et les ascenseurs mis à la disposition de la clientèle à mobilité réduite;
- 2) **Le matériel roulant** dont le parc, anciennement composé de MR-63 et MR-73, est remplacé graduellement par les nouveaux trains MPM-10. Le parc inclut également des véhicules de travaux;
- 3) **Les infrastructures du réseau** du métro qui englobent les stations, le tunnel, les structures auxiliaires, les garages, les centres d'attache et les ateliers.

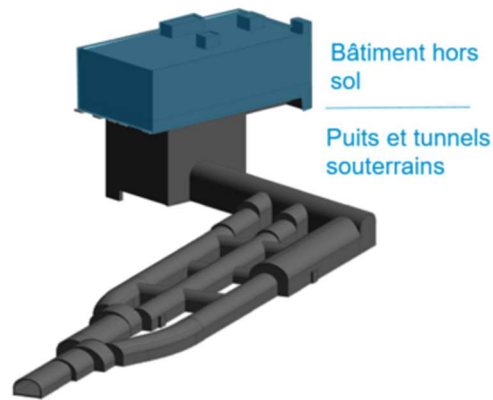
Figure 1 – Plan du réseau de métro



1.2 DESCRIPTIF DU PROJET

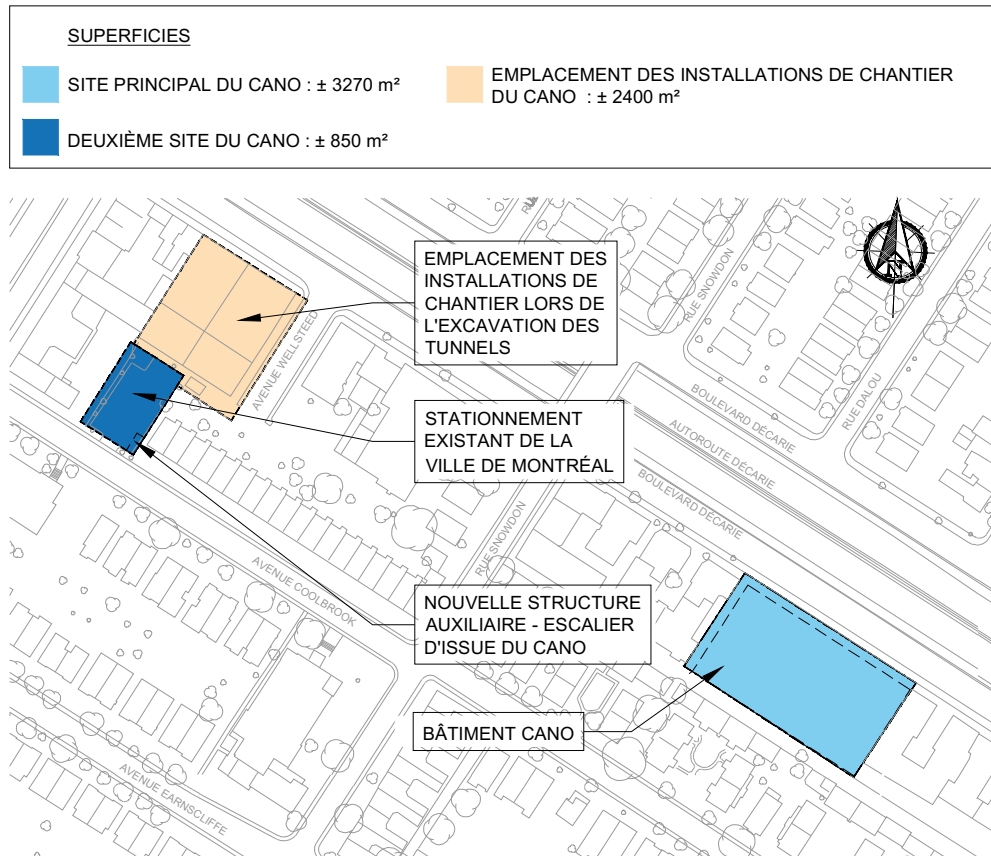
La construction du CANO nécessite l'implantation d'un chantier de construction sur deux sites d'accueil en surface, le premier site étant le site principal. Plus précisément, ce site principal implique des aménagements en tunnel sous le bâti urbain reliés à un bâtiment hors sol par un puits principal. Ce bâtiment principal sera localisé le long du boulevard Décarie entre les rues Snowdon et Côte-Saint-Luc. Une maquette du CANO est présentée ci-après.

Figure 2 – Maquette du CANO



Le site secondaire est également localisé le long du boulevard Décarie entre la rue Snowdon et le chemin Queen-Mary, ainsi que le long de l'avenue Coolbrook se situant derrière le boulevard Décarie. Ce deuxième site est requis pour installer une zone pour permettre la construction d'un deuxième puits d'accès. Ce puits permettra d'accélérer les travaux de l'infrastructure souterraine du CANO ainsi que la construction d'une structure auxiliaire, celle-ci permanente qui servira de sortie de secours.

Figure 3 – Localisation des sites d'accueil en surface du CANO. Les installations de chantier seront installées sur le site principal et le site secondaire.



Ce centre d'attache est composé de deux (2) sites. L'implantation du site principal du CANO est planifiée sur quatre lots à usage mixte, commercial et à bureaux alors que le deuxième site est prévu sur le terrain d'un immeuble d'usage mixte, commercial et à bureaux ainsi qu'un stationnement de la Ville de Montréal (voir la Figure 3).

L'étude présentée ici est produite dans le cadre de l'élaboration du dossier d'affaires (DA) du CANO et a été réalisée par des professionnels en patrimoine, en architecture et en urbanisme du Bureau de projets de la STM. Cette étude constitue un intrant au DA, mais servira également pour les équipes de conception qui travailleront sur le projet du CANO.

Le contenu du présent rapport dresse un portrait de l'environnement bâti dans l'aire d'étude du CANO et évalue l'intérêt patrimonial des bâtiments qui seront touchés par la mise en œuvre. Cette étude d'impact sur l'environnement du patrimoine bâti a été réalisée selon les « Lignes directrices pour la prise en compte du patrimoine bâti dans le cadre de la production d'une étude d'impact sur l'environnement (2017) » du ministère de la Culture et des Communications du Québec (MCC).

2. DESCRIPTION QUANTITATIVE ET QUALITATIVE

La présente section dresse un portrait du cadre bâti de l'aire d'étude avec un retour historique, une description des usages et un inventaire des typologies.

2.1 PÉRIMÈTRE DE L'AIRE D'ÉTUDE

Une aire d'étude d'environ trois cents (300) mètres de rayon autour des sites d'intervention a été délimitée afin de réaliser une description quantitative et qualitative du cadre bâti. Cette description précise les principales catégories de fonctions présentes à l'intérieur de l'aire d'étude ainsi que les périodes de construction des bâtiments qui s'y trouvent.

Figure 4 – Aire d'étude et sites du CANO



Source : © Communauté métropolitaine de Montréal, 2005-2017

2.2 HISTORIQUE DES LIEUX

2.2.1 PÉRIODE DE TRANSITION

En 1851, les sulpiciens font construire l'église Notre-Dame-de-Toute-Grâce directement à l'ouest du secteur à l'étude. Cette église dessert la population d'agriculteurs avoisinante. Ces derniers exploitent, entre autres, des vergers et cultivent des melons. En 1861, le chemin de la Côte-Saint-Antoine mène au village de Notre-Dame-de-Grâce qui se développe autour de la nouvelle église. En 1869, une seconde maison est construite par Joseph Descarries (ancienne orthographe du nom Décarie) à l'arrière de la maison ancestrale.

En 1879, une barrière à péage, située à proximité des maisons des Descarries, permet de financer les travaux d'entretien de la voie. Vers 1885, le cultivateur Benjamin Descarries bâtit sa maison le long du chemin sur une terre qu'il a héritée de son père, Jérôme Descarries, un autre descendant direct de Jean Descarries.

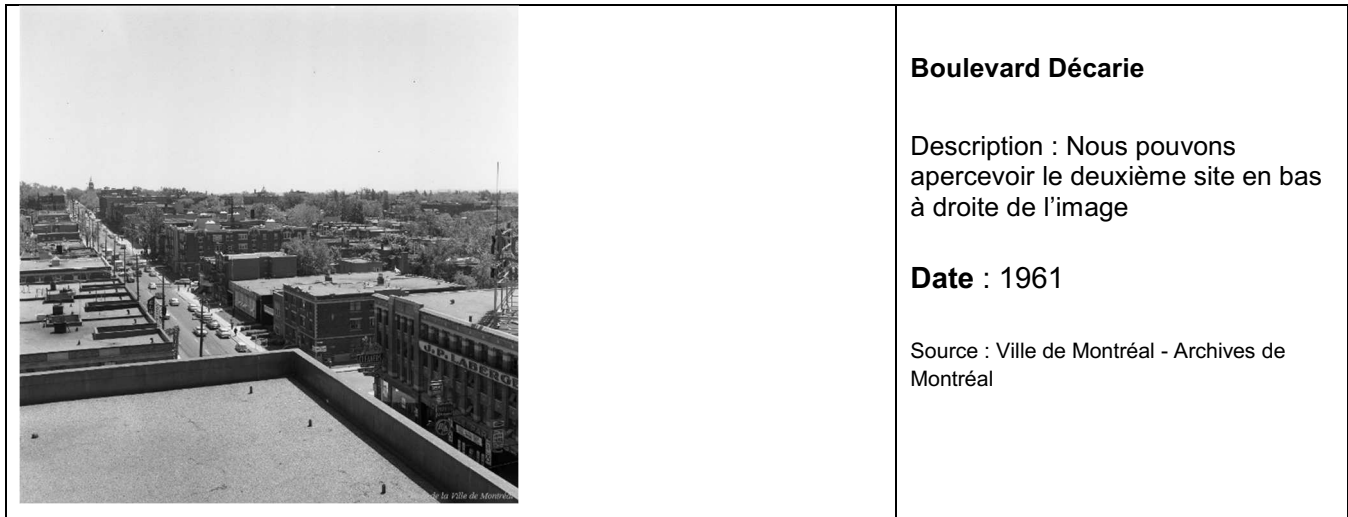
2.2.2 DÉVELOPPEMENT EN MILIEU URBAIN

En 1906, le village de Notre-Dame-de-Grâce est incorporé en municipalité. En 1908, le tramway de la *Montreal Park & Island* dessert le territoire et favorise son urbanisation. Cependant, les coûts relatifs à l'implantation des infrastructures nécessaires (aqueducs, égouts, etc.) incitent la municipalité à l'annexion avec la Ville de Montréal en 1910. Le développement résidentiel prend alors son essor.

Les terres du secteur sont progressivement subdivisées et de nouvelles maisons sont insérées entre les maisons anciennes du chemin de la Côte-Saint-Antoine. Les immeubles construits ont principalement de deux (2) à quatre (4) étages.

2.2.3 TRANSFORMATION D'UN BOULEVARD EN AUTOROUTE

En mai 1912, l'avenue Décarie devient officiellement le boulevard Décarie, un axe commercial majeur de la région montréalaise. Dans les années 1930, des commerces s'y alignent et le Théâtre Snowdon ouvre officiellement ses portes aux premiers spectateurs en 1937. En 1942, une énorme « boule orange » est érigée en bordure du boulevard Décarie par la compagnie Orange Julep qui deviendra un point de repère marquant dans le secteur. En 1949, sur le modèle des centres commerciaux américains, on construit à l'angle du boulevard de la Côte-Vertu le premier centre commercial de banlieue du Québec : le *Norgate*.



C'est en 1967 que le boulevard Décarie est transformé en autoroute. Nommée en l'honneur de la famille Décarie (Descarries), une des premières à occuper ce coin de terre, l'autoroute fut construite en tranchée à travers la trame urbaine existante. Les travaux de construction ont pris fin juste à temps pour l'exposition universelle de Montréal en 1967 (nommée « Expo 67 »). Le sol extirpé de sa construction a d'ailleurs servi à l'aménagement du Parc des îles Notre-Dame et Sainte-Hélène dans le fleuve Saint-Laurent.



2.2.4 MÉTRO DE MONTRÉAL

Entre 1981 et 1986, le tronçon ouest de la ligne orange du métro de Montréal est construit, longeant le boulevard Décarie sur la plupart de son trajet. Les stations Villa-Maria, Namur, De la Savane, Du Collège et Côte-Vertu donnent directement sur le boulevard, alors que les stations Vendôme et Snowdon se trouvent un peu plus en retrait. Le tronçon entre les stations Snowdon et Namur dévie légèrement à l'est pour passer sous l'avenue Victoria. C'est à cet endroit que les stations Côte-Sainte-Catherine et Plamondon sont construites.

2.3 ESTIMATION DU NOMBRE DE BÂTIMENTS

Comme indiqué dans les Lignes directrices du MCC, la présente sous-section recense le nombre de bâtiments présents dans l'aire d'étude, qu'ils soient d'intérêt patrimonial ou non.

Tableau 1 – Nombre de bâtiments dans l'aire d'étude selon les catégories de fonctions

Aire d'étude Catégorie	Nombre de bâtiments	Datation	Principaux ensembles (type)
Aire d'étude du CANO	358 bâtiments		
Résidentiel			
1. Résidentiel	304	1910-1960	1 Résidentiel 1.1 Type duplex, 2 étages 1.2 Type multiplex, 4 étages
2. Mixte	45	1910-1960	2 Mixte 2.1 Types commercial & logement
Commercial Services et institutions			
3. Commercial	5	1910-1980	3 Commercial 3.1 Type commerces de vente au détail et restaurants
4. Bureau	2	1910-1980	4 Bureau 4.1 Type bureau
5. Institutionnel	2	1910-1960 1908	5 Institutionnel 5.1 Lieu de culte - Église 5.2 École

2.3.1 AFFECTATION DU SOL

La Figure 5 présente les principales affectations du sol inscrites au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, suivi des principaux ensembles typologiques que l'on retrouve dans l'aire d'étude.

Figure 5 – Affectation du sol



Source : Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal

Figure 6 – Localisation des principaux ensembles



Source : Google Earth

Catégorie 1 - Résidentiel



Photo 1 – 1.1 Type duplex, 2 étages



Photo 2 - 1.1 Type duplex, 2 étages,
 projet intégré

Catégorie 1 - Résidentiel



Photo 3 - 1.1 Type duplex, 2 étages



Photo 4 - 1.1 Type duplex, 2 étages

Catégorie 1 - Résidentiel



Photo 5 - 1.1 Type duplex jumelé, 2 étages



Photo 6 - 1.1 Type duplex en rangée, 2 étages

Catégorie 1 - Résidentiel

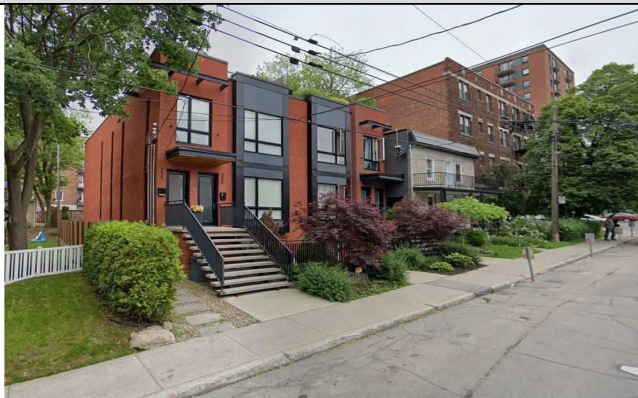


Photo 7 - 1.1 Type duplex jumelé, 2 étages



Photo 8 - 1.2 Type multiplex, 4 étages

Catégorie 1 - Résidentiel



Photo 9 - 1.2 Type multi logements, 4 étages



Photo 10 - 1.2 Type multi logements, 4 étages

Catégorie 2 - Mixte



Photo 11 - 2.1 Types mixte, commercial et résidentiel



Photo 12 – 2.1 Type mixte, commercial et résidentiel

Catégorie 2 - Mixte



Photo 13 - 2.1 Types mixte, commercial et bureau



Photo 14 – 2.2 Type mixte, commercial et bureau

Catégorie 2 - Mixte



Photo 15 - 2.2 Type mixte, commercial et bureau



Photo 16 – 3.1 Type commercial

Catégorie 3 - Commercial



Photo 17 - 3.1 Type commercial



Photo 18 – 3.1 Type commercial

Catégorie 4 - Bureau

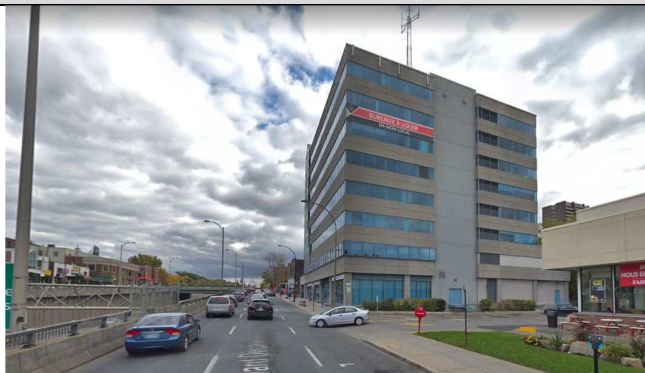




Photo 19 – 4.1 Type bureau



Photo 20 – 4.2 Type bureau

Catégorie 5 - Institutionnel	
	
Photo 21 - 5.2 Type institutionnel - Église	Photo 22 – 5.1 Type institutionnel - École

2.4 PRINCIPALES PÉRIODES DE CONSTRUCTION

Le secteur est caractérisé par un usage résidentiel de densité moyenne, soit majoritairement des duplex. Certains bâtiments commerciaux et mixtes sont situés le long des axes principaux, dont le boulevard Décarie et le chemin Queen-Mary.

Les bâtiments d'usage résidentiels (duplex jumelés, maisons en rangée) ont été construits à partir de 1906, date à laquelle coïncide le début du développement du village Coteau St-Pierre (nom d'origine de l'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce). Des bâtiments de style moderne se localisent également dans ce secteur et datent principalement des années 1940-1970. Quelques bâtiments résidentiels ont été construits après cette période, mais de façon marginale.

Les dates de construction par typologie sont indiquées au tableau 1.



2.5 BÂTIMENTS PROTÉGÉS EN VERTU DE LA LOI

Aucun bâtiment protégé en vertu de la *Loi sur le patrimoine culturel* n'est présent dans l'aire d'étude. Mentionnons néanmoins la présence de la maison James-Monk sur le chemin de la Côte-Saint-Luc non loin de l'aire d'étude, mais dont l'aire de protection ne touche pas l'aire d'étude.

De plus, aucun bâtiment d'intérêt municipal n'est présent dans l'aire d'étude.

3. ÉVALUATION DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL

La présente section montre l'évaluation de l'intérêt patrimonial des bâtiments qui devront être démolis dans le cadre du CANO.

	<p>Bâtiment 1 :</p> <p>4636-4646, boulevard Décarie, Montréal, Québec</p> <p>Fonction : Commerciale, commerce de services</p> <p>Année : 1956</p>
	<p>Bâtiment 2 :</p> <p>4650-4656, boulevard Décarie, Montréal, Québec</p> <p>Fonction : Commerciale, commerce de services</p> <p>Année : 1941</p>



Bâtiment 3 :

4658-4662, boulevard Décarie,
Montréal, Québec

Fonction : Résidentielle,
commerciale, mixte,
commerces de vente au détail

Année : 1910

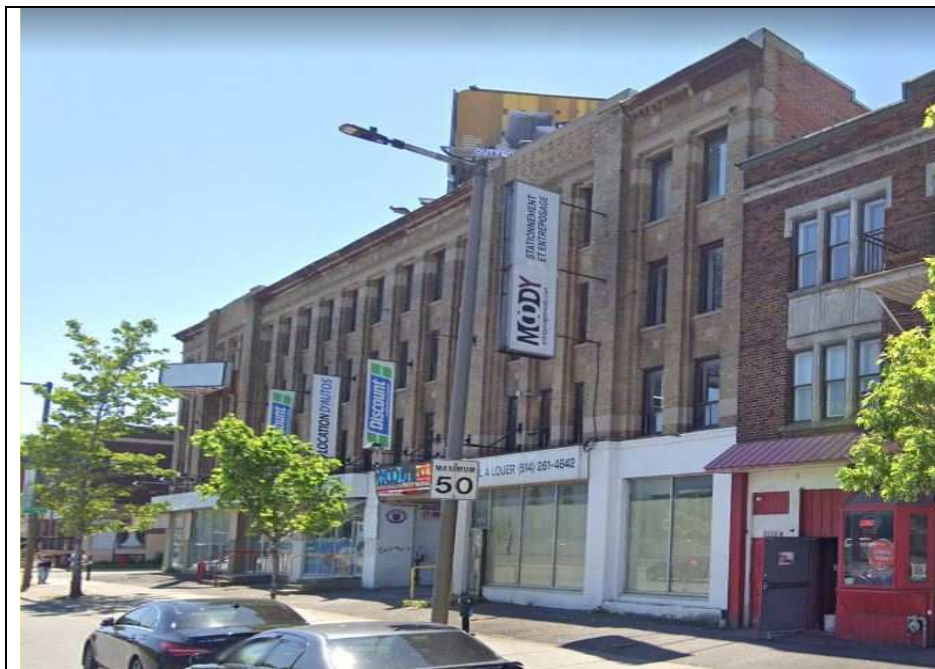


Bâtiment 4 :

4668-4670, boulevard Décarie,
Montréal, Québec

Fonction : Commerciale,
commerces de vente au détail

Année : 1949



Bâtiment 5 :

5000-5016, boulevard Décarie,
Montréal, Québec

Fonction : Commerciale,
Mixte, commerces et services

Année : Autour de 1920

3.1 BÂTIMENT NO 1

3.1.1 IDENTIFICATION DU BIEN ÉVALUÉ

3.1.1.1 TOPONYME

4636-4646, boulevard Décarie, Montréal, Québec

3.1.1.2 ADRESSE

Adresse
4636-4646, boulevard Décarie, Montréal, Québec

LOCALISATION - COORDONNÉES GÉOGRAPHIQUES

Coordonnées géographiques GPS	
Longitude	Latitude
Degrés -73 Minutes 37 Secondes 314,14	Degrés 45 Minutes 28 Secondes 53,28

3.1.1.3 PHOTOGRAPHIES

	
Vue frontale de la façade	Vue avant et bâtiments voisins

3.1.2 INFORMATIONS HISTORIQUES DU BIEN ÉVALUÉ

3.1.2.1 CATÉGORIE DE FONCTION

Commerce de vente au détail.

3.1.2.2 DESCRIPTION

Le commerce de vente au détail, situé au 4636-4646 boulevard Décarie, à Montréal, province de Québec, a été construit en 1956. Le bâtiment possède deux (2) étages. Le rez-de-chaussée abrite un commerce vitré et encadré d'un parement métallique noir et rouge. L'étage supérieur est en briques blanches couronné d'un parapet métallique.

DESCRIPTION - TABLEAU SYNTHÈSE						
MATÉRIAUX PRINCIPAUX	PLAN	NOMBRE D'ÉTAGE	FORME DU TOIT	ANNEXE	IMPLANTATION	TERRAIN
Maçonnerie blanche Revêtement métallique noir et rouge	Forme rectangulaire	2 étages	Toit plat rectangulaire		Localisation mitoyenne avec bâtiments voisins	Terrasse en bois façade avant

3.1.2.3 DATES

Date
Date de construction principale : Début 1956 - Fin décembre 1956

3.1.2.4 ASSOCIATION

Association		
Lien	Personne ou groupe	Date
Architecte	Aucune association trouvée	Inconnue
Artiste	Aucune association trouvée	Inconnue
Occupant	Aucune association trouvée	Inconnue

3.1.2.5 SYNTHÈSE HISTORIQUE

Le bâtiment a été construit en 1956. La bonne qualité du revêtement métallique indique que celui-ci a été posé au cours des dernières années.

3.1.3 INTÉRÊT PATRIMONIAL DU BIEN ÉVALUÉ

3.1.3.1 ÉTAT PHYSIQUE ET ÉTAT D'AUTHENTICITÉ

IDENTIFICATION ÉLÉMENT	EXCELLENT	BON	PASSABLE	MAUVAIS
ÉTAT PHYSIQUE			Oui	
ÉTAT D'AUTHENTICITÉ			Oui	

Le bâtiment évalué est en état physique passable, tout comme son authenticité. Les modifications (ajout d'un parement métallique) ont été constatées visuellement.

3.1.3.2 ÉVALUATION PAR CRITÈRES ET SOUS-CRITÈRES

INTÉRÊT HISTORIQUE (35 %)			INTÉRÊT PAYSAGER (10 %)		ARTISTIQUE ET ARCHITECTURAL (55 %)			
Ancienneté relative	Association	Histoire nationale	Point de repère	Associé ou représentatif paysage culturel	Rareté	Production courante	Œuvre concepteur	Unicité innovation et complexité
5 %	s.o.	5 %	s.o.	s.o.	s.o.	10 %	s.o.	s.o.

Le bâtiment évalué ne possède pas d'intérêt historique ni paysager. Aucune oeuvre d'art ne se trouve dans ce bâtiment ni aux alentours.

3.1.3.3 VALEUR PATRIMONIALE

3.1.3.3.1 Énoncé de valeur patrimoniale

Les éléments architecturaux sur la façade du bâtiment nous indiquent que ce bâtiment est de style moderne, construit dans les années 1960. Les éléments architecturaux sont simples et ne présentent pas une valeur patrimoniale significative. Étant donné que les dates de modification ne sont pas disponibles, mais que nous constatons visuellement que le bâtiment a subi des rénovations récentes, il ne nous apparaît pas nécessaire de procéder à une analyse plus approfondie.

3.2 BÂTIMENT NO 2

3.2.1 IDENTIFICATION DU BIEN ÉVALUÉ

3.2.1.1 TOPONYME

4650-4656, boulevard Décarie, Montréal, Québec

3.2.1.2 ADRESSE

Adresse
4650-4656, boulevard Décarie, Montréal, Québec

3.2.1.3 LOCALISATION - COORDONNÉES GÉOGRAPHIQUES

Coordonnées géographiques GPS	
Longitude	Latitude
Degrés -73 Minutes 37 Secondes 32,2	Degrés 45 Minutes 28 Secondes 53,5

3.2.1.4 PHOTOGRAPHIES

	
Vue frontale de la façade	Vue avant et bâtiments voisins

3.2.2 INFORMATIONS HISTORIQUES DU BIEN ÉVALUÉ

3.2.2.1 CATÉGORIE DE FONCTION

Commerce de vente au détail.

3.2.2.2 DESCRIPTION

Le commerce de vente au détail, situé au 4650-4656 boulevard Décarie, à Montréal, province de Québec, a été construit en 1941. Le bâtiment de deux (2) étages possède un revêtement métallique.

DESCRIPTION - TABLEAU SYNTHÈSE						
MATÉRIAUX PRINCIPAUX	PLAN	NOMBRE D'ÉTAGE	FORME DU TOIT	ANNEXE	IMPLANTATION	TERRAIN
Pierres et revêtement métallique	Forme rectangulaire en deux (2) sections principales Section agrandissement gauche; entrée principale en angle	2 étages	Toit plat rectangulaire en différentes sections d'agrandissement Section toit en pente		Localisation mitoyenne avec bâtiments voisins Stationnement arrière	Accès au trottoir du boulevard Décarie

3.2.2.3 DATES

Dates
Date de construction principale : Début - Fin : 1941
Agrandissement avant : Début – Fin : 1951
Agrandissement latéral : Début – Fin : 1952
Construction entrepôt : Début – Fin : 1956
Agrandissement arrière : Début – Fin : 1959

3.2.2.4 ASSOCIATION

Association		
Lien	Personne ou groupe	Date
Architecte	Aucune association trouvée	Inconnue
Artiste	Aucune association trouvée	Inconnue
Occupant	Aucune association trouvée	Inconnue

3.2.2.5 SYNTHÈSE HISTORIQUE

Le bâtiment a été construit en 1941. Plusieurs agrandissements et modifications ont été réalisés en 1951, 1952, 1956 et 1959.

3.2.3 INTÉRÊT PATRIMONIAL DU BIEN ÉVALUÉ

3.2.3.1 ÉTAT PHYSIQUE ET ÉTAT D'AUTHENTICITÉ

IDENTIFICATION ÉLÉMENT	EXCELLENT	BON	PASSABLE	MAUVAIS
ÉTAT PHYSIQUE				Oui
ÉTAT D'AUTHENTICITÉ				Oui

Le bâtiment évalué est en mauvais état physique, tout comme son authenticité. Des modifications (ajout d'un parement métallique) ont été constatées.

3.2.3.2 ÉVALUATION PAR CRITÈRES ET SOUS-CRITÈRES

INTÉRÊT HISTORIQUE (35 %)			INTÉRÊT PAYSAGER (10 %)		ARTISTIQUE ET ARCHITECTURAL (55 %)			
Ancienneté relative	Association	Histoire nationale	Point de repère	Associé ou représentatif paysage culturel	Rareté	Production courante	Œuvre concepteur	Unicité innovation et complexité
5 %	s.o.	5 %	s.o.	s.o.	s.o.	10 %	s.o.	s.o.

Le bâtiment évalué ne possède pas un intérêt historique ni paysager. Aucune oeuvre d'art ne se trouve dans ce bâtiment ni aux alentours.

3.2.3.3 VALEUR PATRIMONIALE

3.2.3.3.1 Énoncé de valeur patrimoniale

Une modeste présence de pierres sur la façade ainsi que l'année de la construction (1941) nous indiquent que la brique et le parement métallique ont été ajoutés lors des agrandissements de 1951 et 1952 ou lors de la modification de 1956. Les éléments architecturaux sur la façade sont simples et ne présentent aucune valeur patrimoniale significative. Étant donné que le bâtiment est en mauvais état physique, nous ne considérons pas la nécessité de procéder à une analyse plus approfondie.

3.3 BÂTIMENT NO 3

3.3.1 IDENTIFICATION DU BIEN ÉVALUÉ

3.3.1.1 TOPONYME

4658-4662, boulevard Décarie, Montréal, Québec

3.3.1.2 ADRESSE

Adresse
4658-4662, boulevard Décarie, Montréal, Québec

3.3.1.3 LOCALISATION - COORDONNÉES GÉOGRAPHIQUES

Coordonnées géographiques GPS	
Longitude	Latitude
Degrés -73 Minutes 37 Secondes 54,13	Degrés 45 Minutes 28 Secondes 54,13

3.3.1.4 PHOTOGRAPHIES



3.3.2 INFORMATIONS HISTORIQUES DU BIEN ÉVALUÉ

3.3.2.1 CATÉGORIE DE FONCTION

Commerce de vente au détail.

3.3.2.2 DESCRIPTION

Le bâtiment commercial, situé au 4658-4662 boulevard Décarie, à Montréal, province de Québec a été construit en 1910. Le bâtiment de deux (2) étages est vitré au rez-de-chaussée avec un parement métallique et l'étage supérieur est constitué de briques brunes.

DESCRIPTION - TABLEAU SYNTHÈSE						
MATÉRIAUX PRINCIPAUX	PLAN	NOMBRE D'ÉTAGE	FORME DU TOIT	ANNEXE	IMPLANTATION	TERRAIN
Maçonnerie brune section haute Revêtement métallique brun à mi-hauteur et enduit de béton	Forme rectangulaire en deux (2) sections principales Section avant en forme de « L ». Section arrière rectangulaire	2 étages	Toit plat rectangulaire en deux sections principales d'agrandissement		Localisation mitoyenne avec bâtiments voisins	Accès au trottoir du boulevard Décarie

3.3.2.3 DATES

Dates
Date de construction principale : Début – Fin : 1910
Agrandissement : Début – Fin : 1948
Agrandissement arrière : Début – Fin : 1958

3.3.2.4 ASSOCIATION

Association		
Lien	Personne ou groupe	Date
Architecte	Desjardins, Roméo-J.	Agrandissement 1948
Artiste	Aucune association trouvée	Inconnue
Occupant	Aucune association trouvée	Inconnue

3.3.2.5 SYNTHÈSE HISTORIQUE

Le bâtiment a été construit en 1910. Deux (2) agrandissements ont été réalisés, soit en 1948 et 1958.

3.3.3 INTÉRÊT PATRIMONIAL DU BIEN ÉVALUÉ

3.3.3.1 ÉTAT PHYSIQUE ET ÉTAT D'AUTHENTICITÉ

IDENTIFICATION ÉLÉMENT	EXCELLENT	BON	PASSABLE	MAUVAIS
ÉTAT PHYSIQUE				Oui
ÉTAT D'AUTHENTICITÉ				Oui

Le bâtiment est en mauvais état physique, tout comme son authenticité. Les modifications, telles que l'ajout d'un parement métallique et la reconstruction du parement en briques, ont été constatées visuellement.

3.3.3.2 ÉVALUATION PAR CRITÈRES ET SOUS-CRITÈRES

INTÉRÊT HISTORIQUE (35 %)			INTÉRÊT PAYSAGER (10 %)		ARTISTIQUE ET ARCHITECTURAL (55 %)			
Ancienneté relative	Association	Histoire nationale	Point de repère	Associé ou représentatif paysage culturel	Rareté	Production courante	Œuvre concepteur	Unicité innovation et complexité
5 %	s.o.	5 %	s.o.	s.o.	s.o.	10 %	s.o.	s.o.

Suite aux modifications majeures constatées sur ce bâtiment, nous sommes d'avis que le bâtiment ne possède pas d'intérêt historique ni paysager. Aucune oeuvre d'art ne se trouve dans ce bâtiment ni aux alentours.

3.3.3.3 VALEUR PATRIMONIALE

3.3.3.3.1 Énoncé de valeur patrimoniale

Ce bâtiment a été construit en 1910, mais le seul élément d'origine demeure la bande en pierres qui est localisée sur l'appui des fenêtres. Le style architectural des années 1910 n'est pas visible sur la façade étant donné les modifications majeures apportées au bâtiment au cours des années. Les éléments architecturaux actuels sur la façade sont simples et ne présentent pas une valeur patrimoniale significative.

Étant donné le mauvais état physique du bâtiment ainsi que les modifications majeures apportées, nous ne considérons pas la nécessité de procéder à une analyse plus approfondie.

3.4 BÂTIMENT NO 4

3.4.1 IDENTIFICATION DU BIEN ÉVALUÉ

3.4.1.1 TOPONYME

4668-4670, boulevard Décarie, Montréal, Québec

3.4.1.2 ADRESSE

Adresse
4668-4670, boulevard Décarie, Montréal, Québec

3.4.1.3 LOCALISATION - COORDONNÉES GÉOGRAPHIQUES

Coordonnées géographiques GPS	
Longitude	Latitude
Degrés -73 Minutes 37 Secondes 33,28	Degrés 45 Minutes 28 Secondes 54,33

3.4.1.4 PHOTOGRAPHIES

	
Vue frontale de la façade	Vue avant et latérale gauche

3.4.2 INFORMATIONS HISTORIQUES DU BIEN ÉVALUÉ

3.4.2.1 CATÉGORIE DE FONCTION

3.4.2.2 DESCRIPTION

Le bâtiment commercial, situé au 4668-4670 boulevard Décarie, à Montréal, province de Québec a été construit en 1949. Le bâtiment de deux (2) étages est vitré au rez-de-chaussée avec un parement métallique et l'étage supérieur est constitué de briques brunes. Il a été constaté que plusieurs ouvertures ont été obturées et que des éléments architecturaux d'origine ont été remplacés.

DESCRIPTION - TABLEAU SYNTHÈSE						
MATÉRIAUX PRINCIPAUX	PLAN	NOMBRE D'ÉTAGE	FORME DU TOIT	ANNEXE	IMPLANTATION	TERRAIN
Maçonnerie brune Revêtement en panneaux métalliques divers formats et couleurs	Forme rectangulaire	2 étages	Toit plat rectangulaire		Localisation mitoyenne avec bâtiments voisins	Stationnement en latérale droite Bandeau de végétation pour stationnement

3.4.2.3 DATES

Dates
Date de construction principale : Début 1948 – Fin : 1949
Agrandissement pour joindre les bâtiments du 4658 et 4668 boulevard Décarie : Début – Fin : 1973

3.4.2.4 ASSOCIATION

Association		
Lien	Personne ou groupe	Date
Architecte	Little & Mace, Luke	Inconnue
Artiste	Aucune association trouvée	Inconnue
Premier propriétaire	Dominion Stores Ltd	Inconnue

3.4.2.5 SYNTHÈSE HISTORIQUE

Le bâtiment a été construit en 1948. Un agrandissement a été fait en 1973.

3.4.3 INTÉRÊT PATRIMONIAL DU BIEN ÉVALUÉ

3.4.3.1 ÉTAT PHYSIQUE ET ÉTAT D'AUTHENTICITÉ

IDENTIFICATION ÉLÉMENT	EXCELLENT	BON	PASSABLE	MAUVAIS
ÉTAT PHYSIQUE				Oui
ÉTAT D'AUTHENTICITÉ				Oui

Le bâtiment est en mauvais état physique, tout comme son authenticité. Les modifications, telles que l'ajout d'un parement métallique et l'obturation d'ouvertures, ont été constatées.

3.4.3.2 ÉVALUATION PAR CRITÈRES ET SOUS-CRITÈRES

INTÉRÊT HISTORIQUE (35 %)			INTÉRÊT PAYSAGER (10 %)		ARTISTIQUE ET ARCHITECTURAL (55 %)			
Ancienneté Relative	Association	Histoire Nationale	Point de repère	Associé ou représentatif paysage culturel	Rareté	Production Courante	Œuvre Concepteur	Unicité innovation et complexité
5 %	s.o.	5 %	s.o.	s.o.	s.o.	10 %	s.o.	s.o.

Suite aux modifications majeures constatées sur ce bâtiment, nous sommes d'avis que le bâtiment ne possède pas d'intérêt historique ni paysager. Aucune oeuvre d'art ne se trouve dans ce bâtiment ni aux alentours.

3.4.3.3 VALEUR PATRIMONIALE

3.4.3.3.1 Énoncé de valeur patrimoniale

Ce bâtiment a été construit en 1948 et son style architectural d'origine est le *Streamline*. Toutefois, son aspect d'origine a été altéré suite à des modifications majeures survenues au cours des années qui ont suivi celle de la construction. Les éléments architecturaux sur les façades du bâtiment sont simples et ne présentent pas une valeur patrimoniale significative. Étant donné que le bâtiment est dans un mauvais état physique et qu'il a subi des modifications majeures par rapport à son état d'origine, nous ne considérons pas la nécessité de procéder à une analyse plus approfondie.

3.5 BÂTIMENT NO 5

3.5.1 IDENTIFICATION DU BIEN ÉVALUÉ

3.5.1.1 TOPONYME

5000-5016, boulevard Décarie, Montréal, Québec



3.5.1.2 ADRESSE

Adresse
5000-5016, boulevard Décarie, Montréal, Québec

3.5.1.3 LOCALISATION - COORDONNÉES GÉOGRAPHIQUES

Coordonnées géographiques GPS	
Longitude	Latitude
Degrés -73 Minutes 37 Secondes 43,21	Degrés 45 Minutes 28 Secondes 58,75

3.5.1.4 PHOTOGRAPHIES

	
Vue avant de la façade	Vues avant et latérale gauche



3.5.2 INFORMATIONS HISTORIQUES DU BIEN ÉVALUÉ

3.5.2.1 CATÉGORIE DE FONCTION

3.5.2.2 DESCRIPTION

Le bâtiment de types commercial et de bureau, situé au 5000-5016 boulevard Décarie, à Montréal, province de Québec, a été construit dans les années 1920 et possède quatre (4) étages. Le rez-de-chaussée est vitré avec un encadrement de parement métallique et les étages supérieurs sont en briques brunes. Nous avons constaté que plusieurs éléments architecturaux d'origine ont été remplacés.

DESCRIPTION - TABLEAU SYNTHÈSE						
MATÉRIAUX PRINCIPAUX	PLAN	NOMBRE D'ÉTAGE	FORME DU TOIT	ANNEXE	IMPLANTATION	TERRAIN
Briques avec insertion de pierres artificielles. Parement métallique	Forme rectangulaire	4 étages	Toit plat rectangulaire		Localisation mitoyenne avec des bâtiments voisins et une ruelle	Accès au trottoir du boulevard Décarie et une ruelle du côté latéral

3.5.2.3 DATES

Date
Date de construction principale : Dans les années 1920

3.5.2.4 ASSOCIATION

Association		
Lien	Personne ou groupe	Date
Architecte	Aucune association trouvée	Inconnue
Artiste	Aucune association trouvée	Inconnue
Occupant	Les jardins Reine Marie inc.	06-11-2015

3.5.2.5 SYNTHÈSE HISTORIQUE

Le bâtiment a été construit dans les années 1920 et un parement métallique a été installé probablement dans les années 1960.

3.5.3 INTÉRÊT PATRIMONIAL DU BIEN ÉVALUÉ

3.5.3.1 ÉTAT PHYSIQUE ET ÉTAT D'AUTHENTICITÉ

IDENTIFICATION ÉLÉMENT	EXCELLENT	BON	PASSABLE	MAUVAIS
ÉTAT PHYSIQUE			Oui	
ÉTAT D'AUTHENTICITÉ		Oui		

Le bâtiment évalué est en état physique passable, mais en bon état d'authenticité. En effet, le style *Art déco* du bâtiment est toujours reconnaissable. Toutefois, des modifications sur la façade avant ont pu être constatées, telles que l'ajout d'un parement métallique ainsi que le remplacement des fenêtres et portes. De plus, nous avons constaté que le revêtement de la façade latérale a été remplacé.

3.5.3.2 ÉVALUATION PAR CRITÈRES ET SOUS-CRITÈRES

INTÉRÊT HISTORIQUE (35 %)			INTÉRÊT PAYSAGER (10 %)		ARTISTIQUE ET ARCHITECTURAL (55 %)			
Ancienneté Relative	Association	Histoire nationale	Point de repère	Associé ou représentatif paysage culturel	Rareté	Production courante	Œuvre concepteur	Unicité innovation et complexité
10 %	s.o.	10 %	s.o.	s.o.	s.o.	20 %	s.o.	s.o.

Le bâtiment évalué possède un intérêt historique de par son style *Art déco*.

3.5.3.3 VALEUR PATRIMONIALE

3.5.3.3.1 Énoncé de valeur patrimoniale

Le bâtiment évalué est de style *Art déco*. Les éléments architecturaux sont bien représentés sur la façade avant donnant sur le boulevard Décarie dont, notamment, la présence de lignes verticales, d'ornementations entre les fenêtres, par l'insertion de pierres décoratives, et de corniches stylisées. Toutefois, plusieurs interventions ont été faites sur l'immeuble à travers le temps, soit le remplacement des fenêtres, la reconstruction du parement de briques en façade et le remplacement du parement métallique du côté latéral du bâtiment. L'intérieur semble aussi avoir été dénaturé pour aménager un stationnement intérieur.

Étant donné que le bâtiment est dans un état physique passable et qu'il a subi des modifications majeures au fil du temps par apport à son état d'origine, nous ne considérons pas la nécessité de procéder à une analyse plus approfondie.

4. CONCLUSION

La STM a réalisé une étude d'impact sur l'environnement du patrimoine bâti du Centre d'attachement Nord-Ouest selon les « Lignes directrices pour la prise en compte du patrimoine bâti dans le cadre de la production d'une étude d'impact sur l'environnement (2017) » du ministère de la Culture et des Communications du Québec (MCC).

Cette étude a permis de constater que le projet du CANO s'insérait dans un milieu dense, caractérisé par des usages résidentiels et mixtes de moyenne densité. L'histoire révèle également que les bâtiments résidentiels ont principalement été construits entre 1940 et 1970 et que le milieu d'insertion a été marqué par la construction de l'autoroute 15 vers la fin des années 1960.

Par ailleurs, aucun bâtiment protégé en vertu de la *Loi sur le patrimoine culturel* ou d'intérêt municipal n'est présent dans l'aire d'étude.

L'étude révèle également que cinq (5) bâtiments, qui devront être démolis dans le cadre du CANO, ont subi des modifications majeures qui ont affecté leur qualité architecturale. Citons notamment l'ajout de parements métalliques en façade ou l'obturation de certaines ouvertures. De plus, mis à part le cinquième bâtiment de style *Art déco*, il a été difficile d'identifier le style architectural d'origine des bâtiments évalués. Ainsi, aucune mesure de protection particulière n'est recommandée pour ces bâtiments.

Bien que la présente étude de potentiel ait démontré que le cinquième bâtiment ne fait pas l'objet d'un classement de la part des instances publiques, une étude patrimoniale spécifique pourrait ultérieurement être réalisée pour ce bâtiment, et ce, en fonction d'une recommandation émise par le MCC.

5. BIBLIOGRAPHIE

Ci-après, la liste des différents ouvrages de référence consultés dans le cadre de l'étude :

- 1) Ministère de la Culture et des Communications. *Répertoire du patrimoine culturel du Québec*.
<http://www.patrimoineculturel.gouv.qc.ca/rpcq/accueil.do;jsessionid=FCD76C3DA57DC3C013457851629C66A8?methode=afficher>
- 2) Ville de Montréal. *Portail données ouvertes – Cartographie de base*.
<http://donnees.ville.montreal.qc.ca/dataset/cartographie-de-base>
- 3) Ville de Montréal. *Plan d'urbanisme – Catégories des affectations du sol*.
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PLAN_URBANISME_FR/MEDIA/DOCUMENTS/161219_AFFECTATION_04.PDF
- 4) Ville de Montréal. *Patrimoine – La toponymie*.
http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=1560,11241558&_dad=portal&_schema=PORTAL