



PROJET PRÉLIMINAIRE POUR DEMANDE D'AUTORISATION RÉGLEMENTAIRE

Projet particulier de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble
(PPCMOI)

RÉVISION 1 : 24 OCTOBRE 2022

1 & 55, AVENUE VAN HORNE

DOCUMENT DÉPOSÉ LE 11 MAI 2022
À L'ARRONDISSEMENT LE PLATEAU-MONT ROYAL

PROJET PROPOSÉ :
TRANSFORMATION DU 1 VAN HORNE & CONSTRUCTION NEUVE AU 55 VAN HORNE

Le document présente un projet sur deux sites voisins dans le Mile End, le long de la voie ferrée du CP, le 1, rue Van Horne et le 55, rue Van Horne. Le bâtiment existant au 1 Van Horne sera remis aux normes et transformé, tandis que l'on propose une construction neuve au 55 Van Horne. Les deux bâtiments fonctionneront en tant qu'ensemble cohérent à usage mixte (bureaux, hôtel, et commerces).

A Z P / ATELIER ZÉBULON PERRON
402-6250 Hutchison
Montréal (Qc) H2V 4C5
514.844.6357
www.zebulonperron.com

T B A / THOMAS BALABAN ARCHITECTE
34, rue Beaubien Ouest
Montréal (Qc) H2S 1V3
514.271.6666
www.t--b--a.com

DOCUMENTS PRÉSENTÉS

TABLEAU DU ZONAGE	3
ÉQUIPE DE PROJET	4
IMPLANTATION	5
BÂTIMENT EXISTANT	6
HISTORIQUE	7
PRÉSENTATION DU SITE	8
PRÉSENTATION DU PROJET	10
PRÉPOSITIONS OUVERTURES EN FAÇADE	13
VUE GÉNÉRALE DU PROJET PROPOSÉ	17
LE CHÂTEAU D'EAU ET LE TOIT	18
CERTIFICATS DE LOCALISATION	20
PROGRAMME	21
CALCULS DE DENSITÉ	22
PLAN DU R.D.C	24
COUPES	25
ACÈSS RDC	27
IDENTITÉ VISUELLE EN FAÇADE	29
ÉLÉVATIONS	31
VUES	34
VUE DE L'ENTRÉE - BUREAUX	37
VUE DE L'ENTRÉE - HÔTEL	38
ZONE DES SERVICES DU BÂTIMENT	39
ENSEIGNES	40
ÉCLAIRAGE DES FAÇADES	41
ÉTUDE D'ENSOLEILLEMENT	42
PLANS DES ÉTAGES	44

CONDITIONS EXISTANTES

1 VAN HORNE

USAGE PRINCIPAL : F-3

Superficie du terrain : 2 068 m²
Implatation projet : 1 978 m²
Superficie de plancher brute totale hors sol 13 825 m²

Densité : 6.4

Nombre d'étages : 7
Hauteur du bâtiment : 89'-7" (27.3 m)

55 VAN HORNE

USAGE PRINCIPAUX : F-2 (GARAGE)

Superficie du terrain : 879.2 m²
Implatation projet : 326 m² (38%)
Superficie de plancher totale brut hors sol 326 m²

Densité : 0.37

Nombre d'étages : 1
Hauteur du bâtiment : 18'-3" (5.6 m)

Nombre d'unité de stationnement total : +/-15 (garage)
Nombre d'unité de stationnement pour vélo : aucune

PROJET PROPOSÉ

1 VAN HORNE

USAGE PRINCIPAUX : A-2, D, C

Superficie du terrain : 2 068 m²
Implatation projet proposé : Inchangée 1 978 m² (96%)
Superficie de plancher brute totale hors sol 13 800 m²

Densité du projet : 6.4

Nombre d'étages : 8 (jout d'une verrière au toit)
Hauteur du bâtiment : 90'-10" (27.7 m)

55 VAN HORNE

USAGE PRINCIPAUX : D

Superficie du terrain : 879.2 m²
Implatation projet proposé : **680.0 m² (77%)**
(réduite de 810m²/93%, document du 19 avril 2022)
Superficie de plancher totale brut hors sol 3 079.5 m²

Densité du projet : 3.0

Nombre d'étages : 4
Hauteur du bâtiment : 89'-7" (27.3 m)

Nombre d'unité de stationnement total : 54
Nombre d'unité de stationnement pour vélo : 31

ZONAGE ACTUEL

ZONE 001

USAGE 12.C

Superficie d'implatation maximale: 100%

Densité : 2-3

Hauteur maximale : 17 mètres / 4 étages

DÉMANDE D'AVIS PRÉLIMINAIRE

LA DEMANDE D'AVIS PRÉLIMINAIRE POUR PROJET PARTICULIER ADRESSE LES ÉLÉMENTS SUIVANTS SUR LES 2 LOTS CONCERNÉS:

- 1) Changement du zonage industriel pour usage commercial/bureaux
- 2) Demande de dérogation sur la hauteur maximale en mètres pour une nouvelle verrière pour espace restauration et accès public au toit, considérant que la tour d'eau atteint +/- 37 m
- 3) Officialisation de la densité maximale de 7 (condition existante)
- 4) Officialisation d'usage sur l'espace public pour les accès au r.d.c. surélevé du 1 Van Horne.
- 5) Démolition du garage existant au 55 Van Horne et remplacement par un bâtiment de 4 étages de vocation commerciale (bureaux)

LA DEMANDE D'AVIS PRÉLIMINAIRE COMPREND ÉGALEMENT LES ÉLÉMENTS ARCHITECTURAUX ET URNBAINS SUIVANTS :

- 6) Avis de l'arrondissement sur les nouvelles ouverture dans le bâtiment existant au 1 Van Horne
- 7) Avis de l'arrondissement sur la revitalisation des enseignes

SUPERFICIE USAGE HÔTEL

Le propriétaire demande que l'autorisation de l'usage hôtelier en vertu du Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (2003-08) soit régie par une quantité minimum et une quantité maximum au lieu d'une superficie fixe. La proportion de la composante hôtelière du projet occupera un minimum de 35% jusqu'à un maximum de 100% de la superficie de plancher totale aux niveaux au-dessus du rez-de-chaussée (niveau 1) du bâtiment existant au 1, avenue Van Horne et la délivrance de tout permis sera conditionnelle à la satisfaction de cette condition.

Au sein de ce document, la proportion de la composante hôtel est montré à titre d'indicatif à 35%.

PROMOTEURS

RESTER INC.

1117, rue St. Catherine Ouest, suite 303
Montréal (Québec) H3B 1H9
www.rester.ca

Rester Management est une société immobilière qui possède, développe et gère des immeubles de bureaux, commerciaux et résidentiels principalement dans la grande région de Montréal. Rester a réussi à repositionner le développement et la location de nombreuses propriétés commerciales et résidentielles de taille au centre-ville de Montréal.

La famille est à l'avant-garde de l'immobilier au Canada depuis plus d'un siècle. Ayant commencé dans la construction de propriétés résidentielles au début du 20e siècle; dans les années 1940, leur vaste portfolio s'est élargi pour inclure l'immobilier commercial et industriel.

Aujourd'hui, le portfolio comprend des propriétés résidentielles, de bureaux, de vente au détail et industrielles dans l'Est du Canada et aux États-Unis.

ÉQUIPE DE PROJET

L'équipe de d'architecture et de design est composée de deux agences reconnues pour la qualité de leur travail, leur design, leur souci du détail et leur sensibilité au patrimoine bâti de Montréal. Dédiés à la recherche constante de solutions uniques et à l'innovation, l'union de ces deux agences compétentes promet un projet rigoureux dans sa réalisation, à la fois sensible, authentique et audacieux.

Les deux bureaux ont collaboré régulièrement dans les dernières années et sont habitués à travaillé ensembel. Ils sont tous deux situés dans le Mile End, et connaissent très bien le bâtiment à l'étude et le secteur, qu'ils habitent au quotidien.

PROFESSIONNELS

ATELIER ZÉBULON PERRON

6250, rue Hutchison, suite 402
Montréal (Québec) H2V 4C5
www.zebulonperron.com

Fondé en 2008, Atelier Zébulon Perron est un cabinet de design spécialisé en aménagement commercial ayant développé une expertise en hôtellerie dont certains bars et restaurants sont devenus des incontournables de la scène Montréalaise. Atelier Zébulon Perron se positionne aujourd'hui comme un acteur de référence dans le milieu, se distinguant notamment par son attention particulière portée à l'élaboration de détails.

Zébulon Perron et son équipe agiront comme concepteurs et designers d'intérieur du projet. Ils produiront les documents de présentation de concept et des analyses des besoins du client, en collaboration avec TBA. L'équipe AZP sera le premier point de contact dans tout ce qui a trait du concept des espaces, choix des matériaux, couleurs et finis, conception de mobiliers sur mesure et spécifications. AZP sera responsable pour la conception de l'aménagement des différents types d'espaces du projet.

THOMAS BALABAN ARCHITECTE

34, rue Beaubien Ouest
Montréal (Québec) H2S 1V3
www.t--b--a.com

T B A possède une approche multidisciplinaire axée sur l'architecture, le design, l'art et la recherche. Fondé par Tom Balaban en 2009 à Montréal, la firme conçoit des projets très variés allant des équipements culturels aux bâtiments résidentiels, commerciaux et des bureaux. Travaillant autant dans la rénovation que dans la construction neuve, leurs projets examinent les possibilités de réconciliation entre les valeurs modernistes et les conditions urbaines actuelles, renonçant à des solutions faciles pour engager une discussion ouverte entre le passé, présent et futur.

L'agence est primée de l'honneur Canadian Architect Emerging Talent en 2016 et finaliste au Architizer A+ Awards (programme international de prix d'excellence en architecture) en 2018 et plus récemment la représentation officielle du Canada à la prestigieuse exposition en architecture à la 17e Biennale de Venise.

Fort de 23 ans d'expérience, l'architecte Thomas Balaban chapeautera les activités du projet de transformation du 1 et 55 avenue van Horne et encadrera les équipes et consultants. Il agira aussi comme lien avec le propriétaire et les travaux exécuté par celui-ci.

EXPERTS-CONSEIL

POINTCARRÉ

5570 Avenue Casgrain, Bureau 201
Montréal (Québec) H2T 1X9
www.poincare.ca

Fondée en 2018, Poincaré Experts-Conseils Inc est une firme de génie-conseil spécialisée en structure des bâtiments. Basée sur des valeurs de collaboration, d'esprit d'équipe et en constante évolution, la firme offre au client un service de qualité supérieure. Leur expertise s'étend à tout type de structures, que ce soit bois, béton armé, acier de charpente ou aluminium. Vu l'expérience des fondateurs et des différents collaborateurs de la firme, son expertise peut aller des plus petits bâtiments aux plus imposantes structures de cette planète.

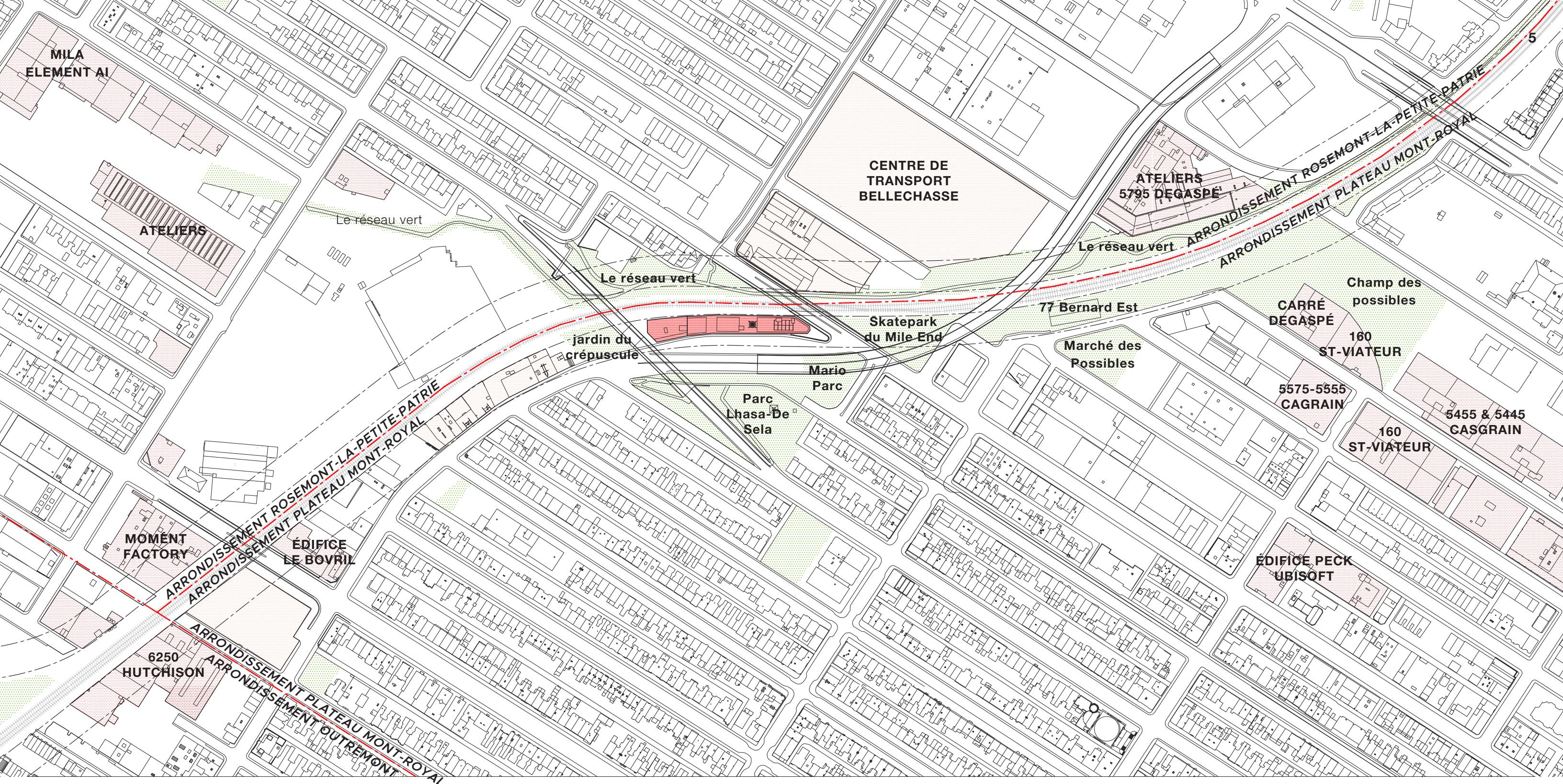
Aujourd'hui installée dans le quartier Mile End à Montréal, la firme s'efforce de développer des relations personnelles avec tous ses collaborateurs, dans le but ultime d'acquérir une efficacité et une synergie de groupe bénéfique à chacun.

TECHNORM

5800, rue Saint-Denis, Bureau 505
Montréal (Québec) H2S 3L5
www.technorm.ca

Avec 35 000 mandats réalisés pour le compte de plus de 4 500 entreprises d'ici et d'ailleurs, Technorm sont la référence dans le domaine de la sécurité et de la conformité des bâtiments au Québec.

Ils offrent des services d'accompagnement pour le respect du Code de construction et de prévention des incendies sans altérer complètement la nature des bâtiments. De la préparation d'une mesure équivalente jusqu'à leur présentation aux instances concernées, ils assistent leur clients dans toutes les démarches en plus d'assurer le suivi du dossier.

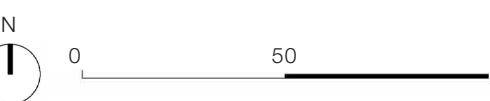


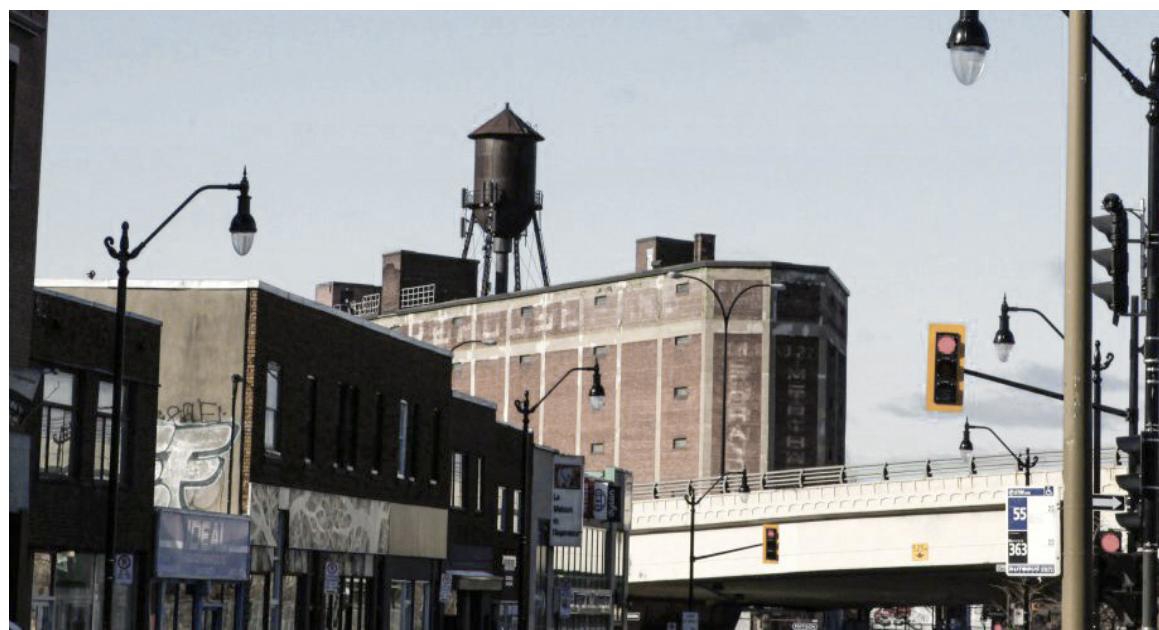
IMPLANTATION

Positionnés dans le prolongement du réseau vert, l'activation du 1 Van Horne permettrait de consolider la "vie" du secteur. Avec son programme mixte, le projet proposé joue un rôle actif dans l'animation d'une zone présentement morte. Les occupations prévues du projet proposé sont compatibles avec le secteur et présentent l'opportunité d'enrichir le contexte sociale et culturelle du milieu d'insertion. Le geste au rdc, et l'espace redonné au piéton sur la rue, complètera le lien présentement interrompu entre le parc Lhsa-de-Sela et le réseau vert, ainsi que celui entre les bureaux deGaspé-Casgrain et les nombreux développements à venir sur les lots industries entre le Plateau et Rosemont-La Petite-Patrie. Le projet a le potentiel de devenir un point d'ancrage, il représente le nœud manquant au centre de ces réseaux.

LÉGENDE

- Bâtiments industriels rénovés
- Bâtiments industriels à être rénovés
- Parcs & espaces vert





PHOTOS DU BÂTIMENT EXISTANT AU 1 VAN HORNE

Le Bâtiment existant est un “témoin architectural significatif” de l’arrondissement Plateau-Mont-Royal. Construit par Wilfrid Duquette (Duquette et Patenaude) en 1924, le bâtiment repère, avec son château d’eau iconique, épouse la forme du terrain coincé entre le boulevard Saint-Laurent, l’avenue Van Horne et les rails du chemin de fer du CP. Les ouvertures des fenêtres sont minimales, ce qui rend les façades presque aveugles, rythmées toutefois par la structure apparente en béton. L’édifice a été conçu comme entrepôt, ce qui est toujours sa principale fonction.

Montréal.—St. Lawrence Street Subway.



Vue du nouveau viaduc sous la voie ferrée. - 1911
BanQ - postcard

HISTORIQUE DU SITE

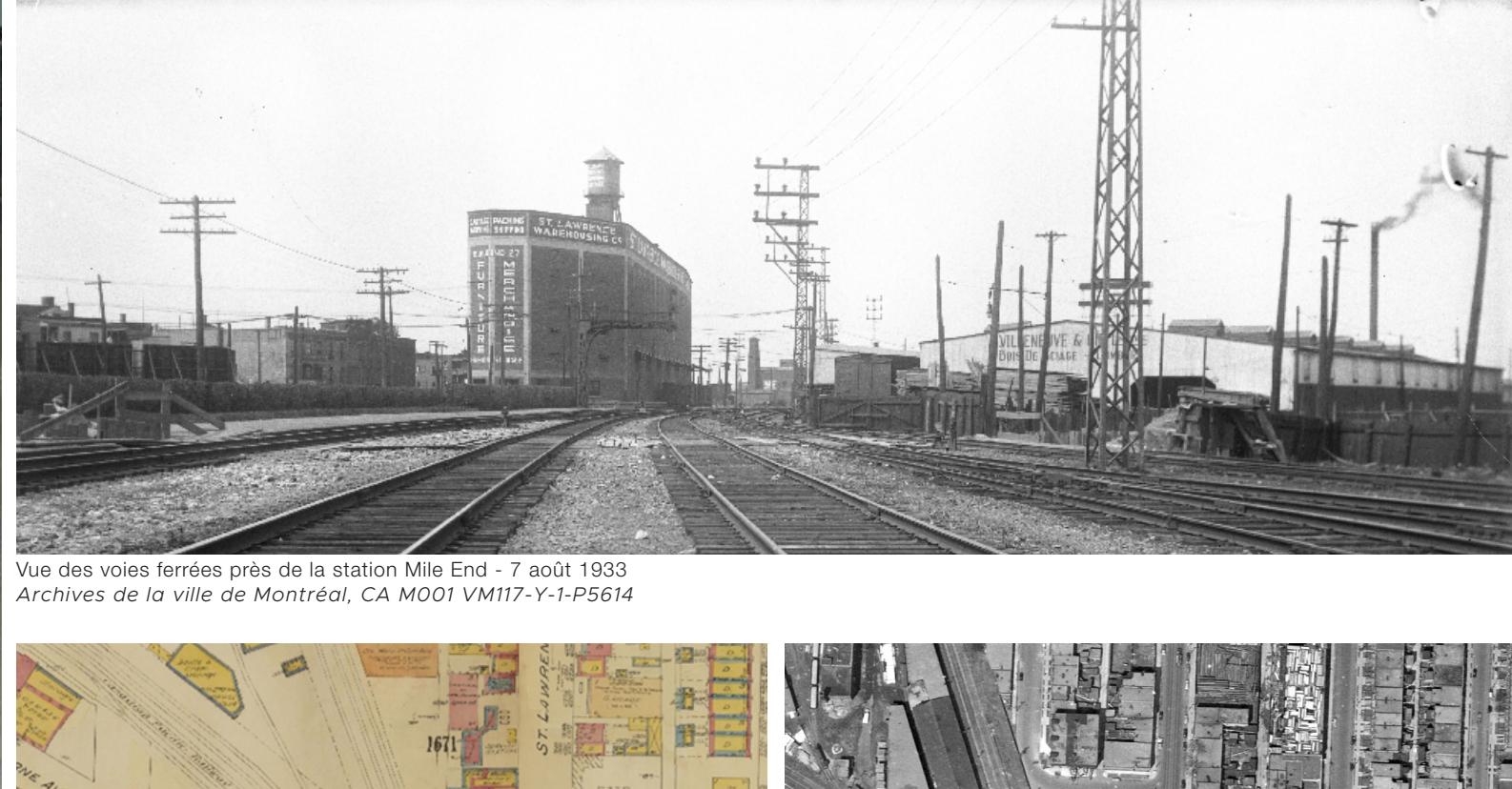
Connu sous plusieurs noms dont le bâtiment de la St-Lawrence Warehousing Co., Van Horne Warehouses, ou l'Entrepôt du Mile End, le bâtiment au 1 Van Horne est construit 1924. Il s'agit d'un grand entrepôt en béton et en briques. Sa forme longue et étroite épouse celle du lot qui suit la voie ferrée. Sa géométrie atypique et sa taille imposante en font un bâtiment iconique, très aimés des habitants du quartier. Il est l'un des plus haut du secteur, et donc visible d'un peu partout dans le Mile End, la Petite Italie et le Mile-Ex.

L'entrepôt du Mile End est construit quelques années suite à l'annexion de la Ville de Saint-Louis à Montréal (1910). Le bâtiment de maçonnerie aux ouvertures minimales que l'on connaît aujourd'hui, remplace alors un magasin de deux étages (voir photo ci-dessus).

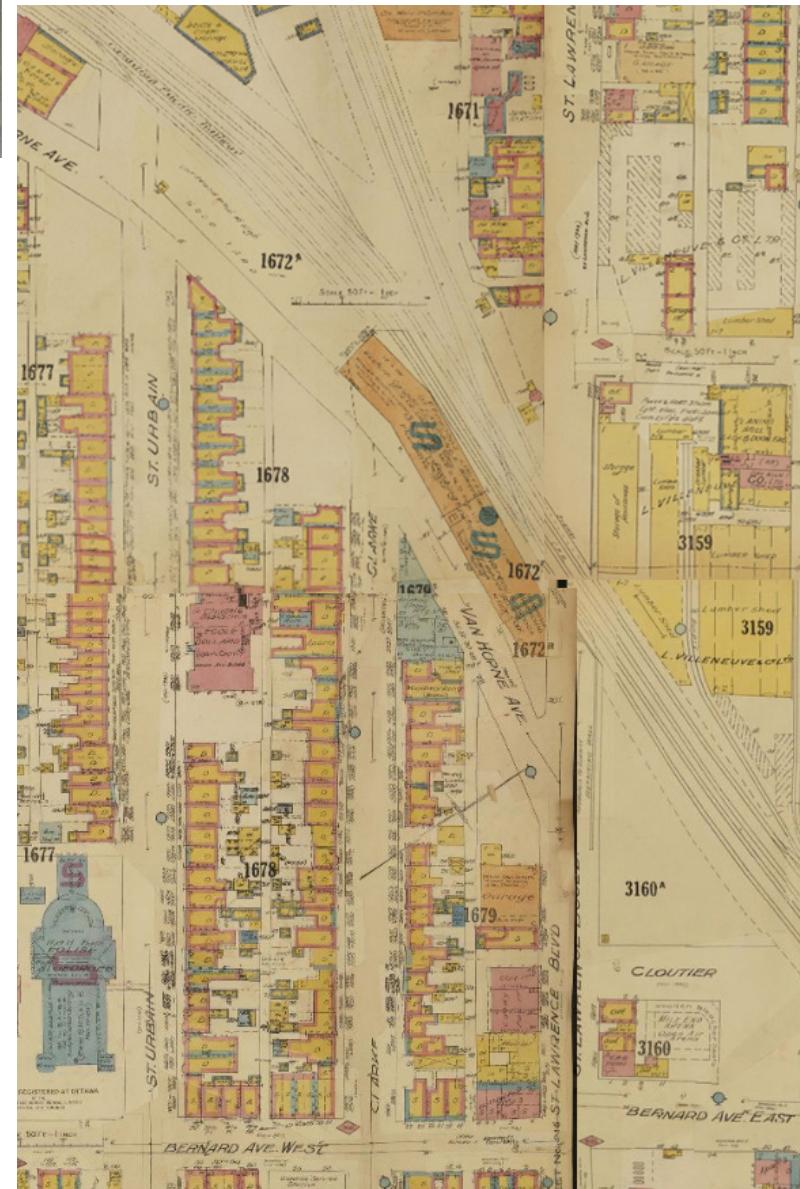
Depuis sa construction, il remplit sa vocation d'entrepôt. Il est d'abord occupé par la St. Lawrence Warehousing Co. à laquelle il doit ses enseignes, toujours visibles à ce jour. Dans les années 60, il change de propriétaire et passe entre les mains de la Van Horne Warehouse Inc. Depuis les années 90, le bâtiment sert d'entrepôt à des compagnies d'archivages de documents physiques; Mentionnons la présence de Docu-Dépôt (1990) et de Docudata (2000). Ces entreprises sont portées à disparaître avec la numérisation de plus en plus importante des archives.

Bordé depuis 1994 par le Réseau Vert (piste cyclable multifonctionnelle), ce bâtiment est un repère dans la ville. Il témoigne du passé industriel du Plateau Mont-Royal. Le château d'eau métallique sur la toiture est le dernier du quartier.

(<http://memoire.mile-end.ac.ca/>)



Vue des voies ferrées près de la station Mile End - 7 août 1933
Archives de la ville de Montréal, CA M001 VM117-Y-1-P5614



Carte des assureurs de la ville de Montréal - 1926-39
Archives de la ville de Montréal, 0003216546



Photos aérienne de la ville de Montréal - 1947-49
Archives de la ville de Montréal, VM97-3_7P13-33

LE SITE DANS LA VILLE

À l'intersection de l'avenue Van Horne et du boulevard Saint-Laurent, immédiatement au nord du viaduc Van Horne, le bâtiment de la St-Lawrence Warehousing Co., Van Horne Warehouses Inc. et l'entrepôt du Mile-End, est situé au cœur d'un quartier en pleine transformation. À la limite de l'arrondissement du Plateau Mont-Royal et de Rosemont-La-Petite-Patrie, le secteur se distingue par son cadre bâti diversifié. Il comprend des maisons en rangées (plex), des entrepôts, des commerces et des immeubles à bureaux de taille multiple.

Le site est desservi par plusieurs lignes d'autobus, ainsi que par deux pistes cyclables. À proximité, notons la présence de la voie ferrée du CP. L'ensemble du secteur est le sujet d'une analyse par les arrondissements sur le développement futur de cette zone. Cette dernière vise à redéfinir et à mettre en valeur ses espaces communs, les ateliers d'artistes, les immeubles de bureaux et à renforcer son caractère résidentiel.

Alors que les maisons en rangée au sud du site sont relativement homogènes et d'une hauteur allant de deux à quatre étages, les anciens bâtiments industriels transformés en immeubles à bureaux et qui longent la voie ferrée ont des hauteurs pouvant atteindre 12 étages. Cette grande fluctuation dans le gabarit des bâtiments à la limite nord de l'arrondissement participe au caractère du Mile End.

Le secteur est un pôle d'emploi important. Les typologies et les usages y sont variés. On y trouve des bureaux, des commerces, des services de proximité et des restaurants. L'édifice Peck, maintenant habité par Ubisoft, en domine le portrait commercial. Les industries textiles sur Casgrain et de Gaspé ont été converties en espaces d'artistes et par la suite en bureaux et ateliers. À ces trois immeubles imposants et petites structures commerciales auxiliaires, s'ajoutent de nombreux petits commerces locaux sur les rues Bernard, Saint-Viateur et sur le boulevard Saint-Laurent, ainsi que des infrastructures

ESPACES VERTS

De grandes zones végétalisées longent la voie ferrée. Elles sont, en addition aux places et parcs publics, des oasis de verdure récréatives dans la trame urbaine. On y trouve entre autres, le parc Lhasa-De Sela, le nouveau Mario Parc (Parc "sans nom") et le réseau vert.

Celui-ci se compose d'une succession d'espaces publics tout le long du chemin de fer, en bordure du site. Il longe la limite nord de l'arrondissement, et abrite la piste cyclable des Carrières. Il fait partie d'une initiative municipale pour connecter les arrondissements divisés par les voies ferrées, et pour habiter ces lieux qui autrement déchirent le tissu urbain. Il cumule de nombreux espaces naturels hétéroclites et n'est pas tout à fait complet.

Le parc Lhasa-De Sela, avec son module de jeux pour enfants et ses tables à pique-nique, dessert une population plus locale, familiale. Les voies de circulation autour du viaduc ont un effet d'isolement sur ce parc, plutôt déconnecté du reste du réseau vert. La transformation du 1 Van Horne offre la possibilité de relier cet espace au réseau vert, et d'activer une section morte du secteur. C'est une occasion de fournir un point de repère actif, un ancrage pour l'extrémité du réseau vert.

PATRIMOINE BÂTI

Le secteur nord de l'arrondissement Plateau-Mont-Royal est parsemé d'une architecture industrielle qui reflète les nombreuses phases de développement de la voie ferrée. L'ancienne gare du Mile End, sur Saint-Dominique au nord de Bernard, maintenant démolie, se fait toujours sentir à travers certaines traces (pavé, clôture, trame des rues). À l'origine de l'essor du quartier et active de 1877 à 1970, elle est devenue désuète en 1930, puis démolie lors de la construction du viaduc Rosemont-Van Horne.

Grace à ses nombreuses transformations, le portrait résidentiel du secteur est relativement riche. Des maisons en rangée du début du 20e siècle côtoient des immeubles à condominiums neufs et des transformations contemporaines ajoutées récemment. Cette diversité architecturale fait partie de l'essence du quartier.

Des rues entières sont qualifiées de "secteur de valeur exceptionnel", notamment de grandes sections de l'avenue du Parc, de la rue Bernard et du boul. Saint-Laurent. On y trouve aussi une variété d'immeubles patrimoniaux, de témoins architecturaux significatifs et de bâtiments d'intérêt patrimonial. En voici quelques-uns à proximité du site à l'étude, excluant ce dernier :

Immeuble Alice-Savard, 201-11, Bernard Ouest
 École Édouard VII, 6080 av. de l'Esplanade
 Monastère des carmélites, 301-371 av. du Carmel
 Résidentiel, 5677 av. du Parc
 Cinéma Rialto, 5711-23 av. du Parc
 Appartements Chelsea, 5714 av. du Parc
 Appartements Belnord, 5944-66 av. du Parc
 Édifice le Bovril, 6201 av. du Parc
 Presbytère St. Michael and St. Anthony, 5580 Saint-Urbain
 Église St. Michael and St. Anthony, 105 Saint-Viateur Ouest

On y dénombre également des enseignes d'intérêts, liée du passé industriel du Mile End. Dans l'environnement immédiat, il y a les enseignes du 1 Van Horne, bâtiment à l'étude, l'enseigne délavée du "Textiles Central Americain" au 77 Bernard Est, et les enseignes de "J. Piché & Fils", au 5564 Saint-Laurent.

DESCRIPTION DU PROJET

Le projet proposé est la transformation du bâtiment existant au 1 Van Horne, ainsi qu'un nouveau bâtiment qui y sera jumelé, sur le terrain voisin, au 55 Van Horne.

Les deux bâtiments formeront un complexe multi usage pour habiter ce bâtiment iconique du quartier du Mile End, ainsi le tronçon de l'avenue Van Horne auquel ils font face. Le projet accueillera des bureaux et des ateliers créatifs, un hôtel, des commerces, des restaurants, un café et une terrasse publique sur le toit. Cette mixité d'usage bonifiera la vie urbaine et le dynamisme de ce secteur limitrophe du Plateau Mont-Royal.

La transformation des entrepôts Van Horne, la nouvelle construction au 55 Van Horne et le réaménagement de l'avenue Van Horne entre St-Laurent et Saint Urbain sont une opportunité d'activer une section morte du Mile End. Le projet proposé rends le bâtiment accessible à la population, et en fait un point d'ancre au nord-ouest de l'arrondissement. L'un des grands objectifs est d'atteindre un développement global, appuyé sur une mixité non seulement économique, mais aussi sociale.

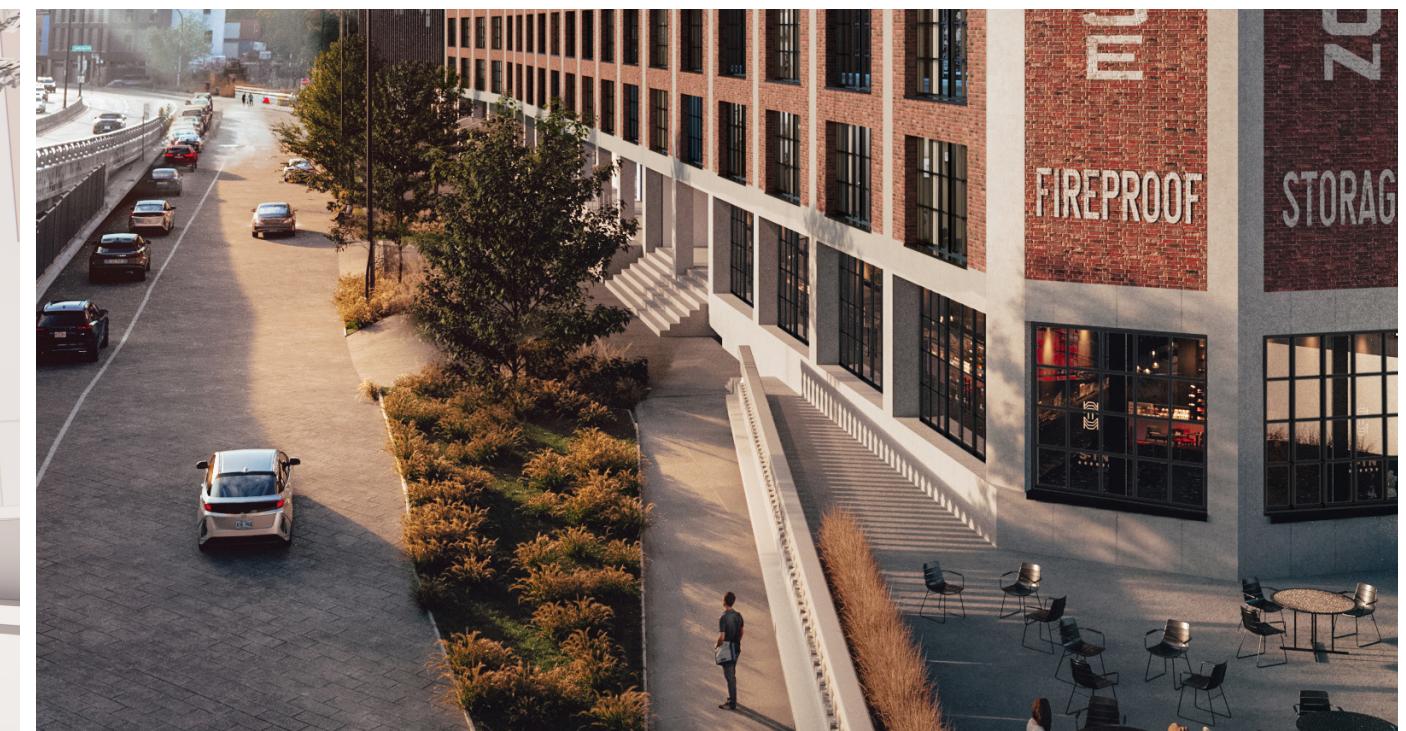
INTERVENTION URBAINE

Les succès de ce projet dépend d'une relation harmonieuse entre le développement commercial et le domaine public. Il devra être connecté aux espaces urbains en transformation autour. La réalisation de ce lien nécessite le réaménagement de l'avenue Van Horne directement devant le bâtiment. Pour conserver les caractéristiques de l'entrepôt du Mile End, et à cause son implantation sur la limite de propriété et de son r.d.c. surélevé, un minimum de la superficie du trottoir doit servir d'accès au bâtiment. Des marches existantes en béton remplissent déjà ce rôle. Nous proposons de les reconstruire et de les combiner aux installations suivantes :

- Terrasses saisonnières pour les restaurants et le marché
- Bancs et Espaces libres
- Zones végétalisées et arbres autour d'une rampe d'accès
- Promenade sous arcades au r.d.c.
- Large trottoir/zone piétonne de "flânage" devant le bâtiment

Ces dispositifs allieront la fonction d'accès au bâtiment à celle de lieu de rassemblement public. Ils sont une occasion d'animer la rue, et de former un dialogue ouvert entre ce bâtiment iconique et l'espace public.

Le clivage entre l'espace public et privé serait malheureux. Il engendrerait deux zones isolées l'une de l'autre, plutôt qu'un espace partagé par tous. La qualité publique du r.d.c., conférée par les dispositifs énoncés précédemment, assurerait un certain achalandage sur l'avenue Van Horne entre St-Laurent et Saint-Urbain. Elle en rehausserait l'animation et la perception de sécurité.



LA RUE HABITÉE “WOONERF”

L'aménagement présenté dans ce document demeure une proposition. Il est dessinée à titre indicatif du potentiel d'une intervention urbaine. Dans L'éventualité où le projet irait de l'avant, nous pourrions travailler en partenariat avec le Plateau Mont-Royal pour que l'intervention publique et le bâtiment privé soient conçus, puis existent en symbiose.

MESURES D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION

L'espace proposé est aménagé et accessible à tous, mais sans installation formelle de récréation. Le concept du "woonerf", ou de la rue partagée est utilisé ici, et permettrait à l'arrondissement de mettre en évidence le partage de la chaussée et des espaces urbains; Un travail déjà entamé avec la construction récente des pistes cyclables sous les viaducs Clark et Saint-Laurent, ainsi que par le Skatepark sous le viaduc, de l'autre côté de l'intersection.

Ce type d'espace sert à des fins pratiques, pour le déplacement piéton ou la détente. Dans la rue partagée, les piétons, cyclistes, et véhicules motorisés coexistent de manière sécuritaire grâce à des éléments visuels délimitant les corridors de chacun.

L'aménagement proposé priorise le passage piéton, malgré la présence de véhicules. Le traitement au sol signale aux conducteurs de réduire leur vitesse et de céder le passage. Les piétons sont incités à occuper une zone bien définie, au moyen de pavage, de mobilier urbain et de végétation.

Une attention particulière devra être portée à l'Intersection est de la rue, où les véhicules s'engagent sur Van Horne depuis le boulevard Saint-Laurent.

1, AVENUE VAN HORNE INTERVENTION ARCHITECTURALE

L'intervention architecturale s'inscrit dans l'iconographie forte des bâtiments industriels du début du siècle et l'imaginaire collectif entourant cette typologie. Les gestes recomposent des aspects clés des industries montréalaises.

Les nouvelles ouvertures sont modulées en largeur et en hauteur selon l'étage, tout en restant alignées, créant une lecture horizontale secondaire correspondant aux dimensions des ouvertures.

L'étage des entrée aux commerces, à l'hôtel et aux bureaux plus transparent répond au programme commercial à l'intérieur.

La conservation de la maçonnerie existante et la restauration des enseignes peintes et du château d'eau en acier permettra de préserver le lien fort avec le patrimoine industriel du site et le caractère emblématique de l'édifice existante.

NOUVELLES OUVERTURES

Il est important de noter qu'un équilibre doit être trouvé entre la nécessité d'installer de la fenestration dans le bâtiment existant pour le rendre accessible et accommodant aux usagers et la préservation de l'aspect iconique du bâtiment existant. D'un point de vue environnemental, communautaire et économique, il est important de transformer pour habiter nos lieux existants. Une transformation sensible est préférable au maintien d'un bâtiment phare intact, sans fonction viable. Cette idée devient d'autant plus pressante alors que son rôle d'entrepôt de documents est portée à disparaître.

L'activation du 1 Van Horne nécessitera de percer des ouvertures généreuses dans le bâtiment pour le bien-être des occupants. Ce projet propose des modifications considérables à l'opacité du volume, sans toutefois y perdre l'aspect monumental ou l'essence de ce bâtiment iconique, porteur du passé industriel des lieux. Nous sommes très sensibles à la monumentalité des Entrepôts Van Horne et nous sommes confiants que le projet proposé constitue un juste équilibre.

En raison du site limitrophe à la voie ferrée du CP, et pour permettre de percer des ouvertures sur la façade nord du bâtiment implanté directement sur cette limite de propriété, une demande de mesures équivalentes ou différentes sera faite à la RBQ; Il s'agira de protéger les ouvertures avec des gicleurs dédiés. Les experts-conseils de Technorm nous accompagneront dans cette demande.



1 Van Horne : Vue depuis Saint-Laurent vers le nord



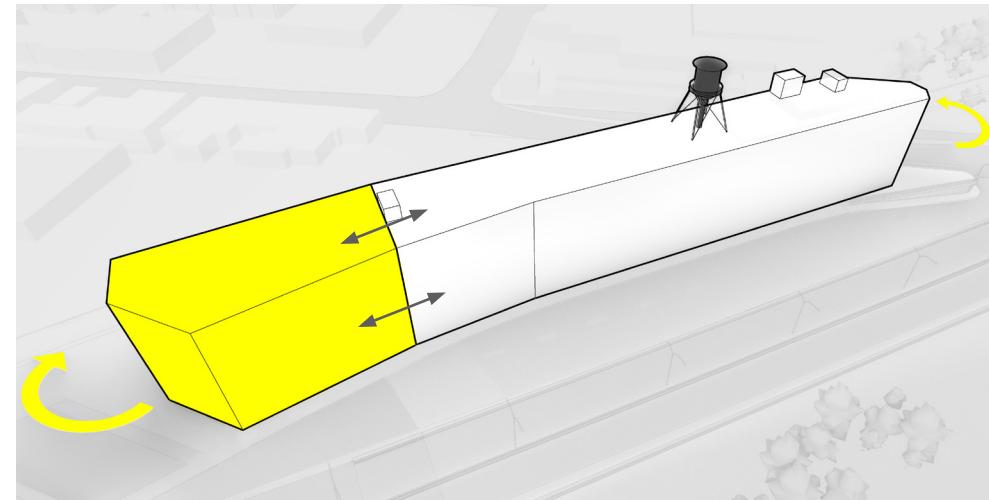
1 Van Horne : Vue depuis Saint-Laurent vers le sud



1 Van Horne : Élévation partielle, avenue Van Horne

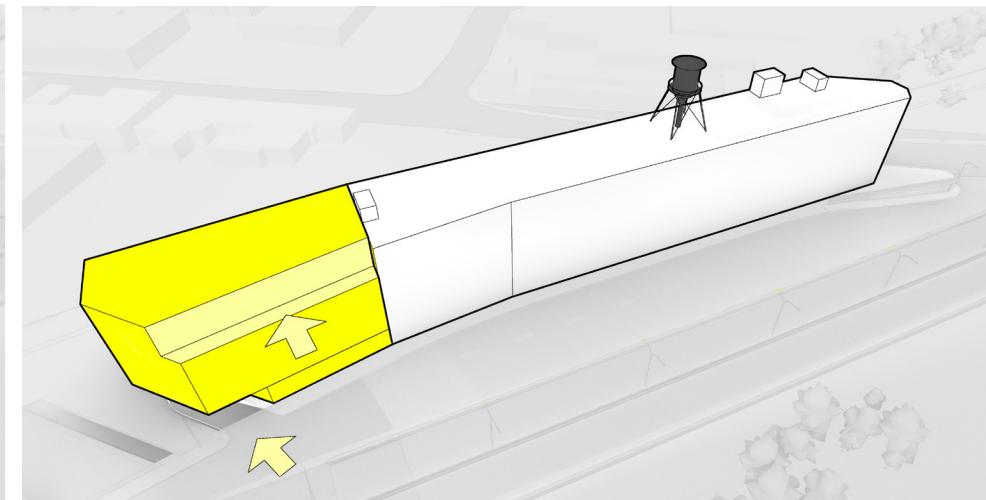
55, AVENUE VAN HORNE VOLUMÉTRIE

Les deux terrains ne font pas partie d'une unité de paysage urbain continu composé de plusieurs bâtiments. L'édifice existant et la nouvelle construction jumelée au 55, avenue Van Horne forment un îlot urbain et ainsi une seule unité urbaine intégrale.



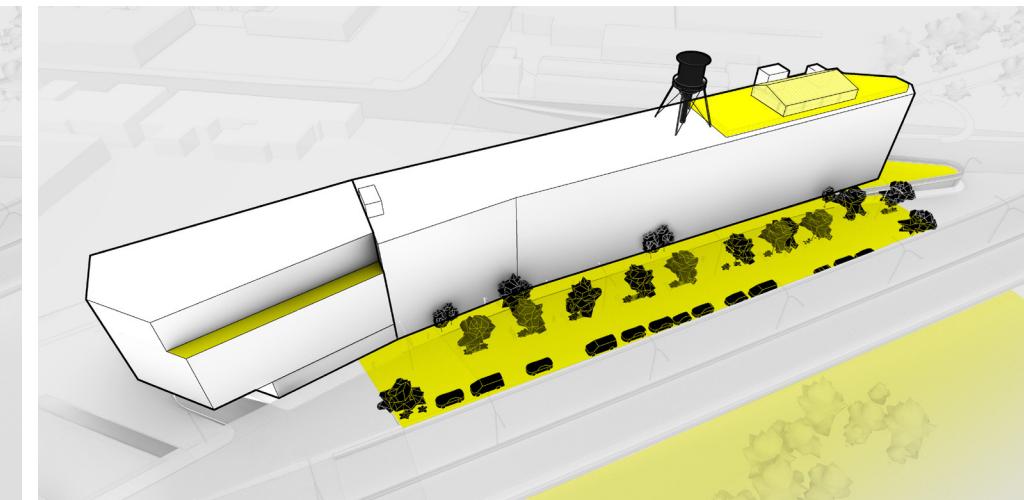
Intégration

Le volume de la nouvelle construction jumelé s'aligne en hauteur et dans le prolongement des façades de l'édifice existant. L'extrémité ciselée du bâtiment rappelle le coin iconique du bâtiment existant qui s'élève au-dessus du viaduc Saint-Laurent.



Différenciation

Un retrait au 4e étage rend le nouveau volume différent au bâtiment existant. Un deuxième recul au rez-de-chaussée à son extrémité permet l'accès des véhicules et des vélos au sous-sol. Cette condition particulière au rez-de-chaussée marque l'extrémité ouest des deux bâtiments alors que le promontoire existant marque l'extrémité est.



Activité

Différents espaces extérieurs au sein des deux bâtiments sont rendus actifs :

- Le promontoire au-dessus du boulevard accueille une terrasse saisonnière.
- Le secteur est de la toiture des Entrepôts Van Horne devient librement accessible au public via un nouveau belvédère offrant des vues à 360° du Plateau Mont-Royal et Rosemont-La Petite-Patrie, mettant en valeur le château d'eau restauré.
- Le tronçon dormant de l'avenue Van Horne est transformé en une rue habité reliée au parc.
- La terrasse extérieure du 4e étage du 55 Van Horne amènera de l'activité extérieure à un niveau intermédiaire du bâtiment.

FAÇADES

La nouvelle construction au 55 Van Horne est une entité distincte et d'expression contemporaine. Le geste se veut harmonieux tout en se différenciant clairement de son voisin.

L'implantation de l'extension respecte l'alignement de la volumétrie de l'édifice existant des Entrepôts Van Horne. Ce respect d'alignement comprend également la hauteur. Une différence de hauteur provoquerait un déséquilibre visuel. La prédominance du bâtiment d'origine est conservée par le geste différentiel de recul du dernier étage à double hauteur.

Le rythme des lames profondes verticales en aluminium module la transparence du nouveau volume, jouent sur l'ouverture et l'opacité selon la l'angle de vue. La tectonique de l'enveloppe assure à la fois un lien avec les lignes verticales de la structure en béton des Entrepôts Van Horne, l'héritage industriel moderne et une expression architecturale contemporaine.

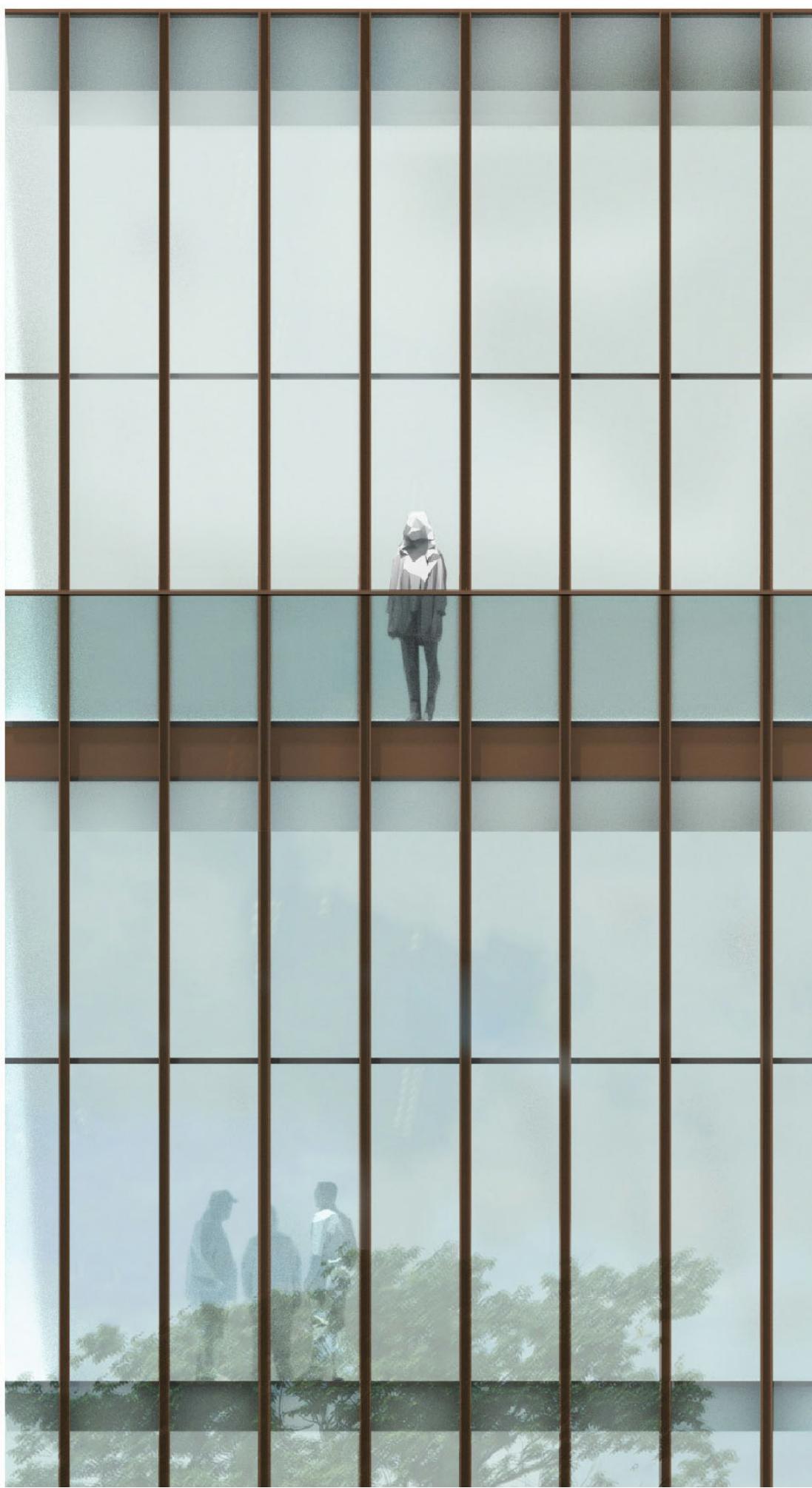
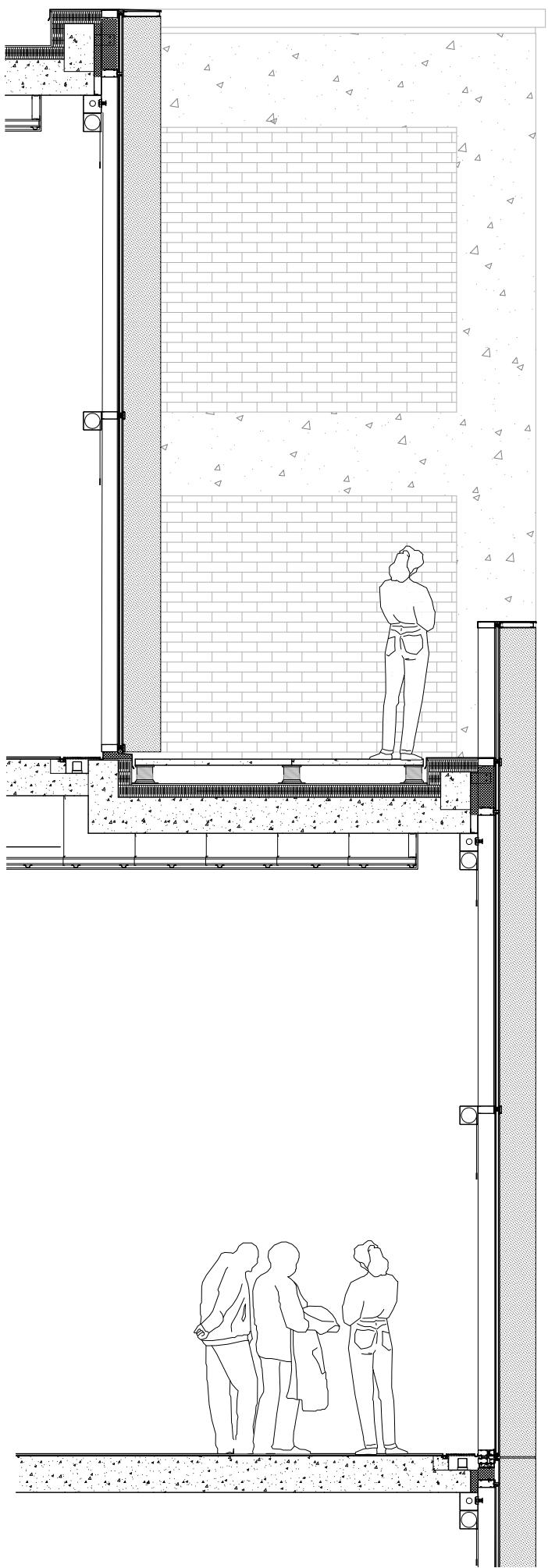
La couleur couleur rouge grès de lames s'harmonise avec la couleur de la brique du bâtiment existant des Entrepôts Van Horne.



Référence enveloppe 55, avenue Van Horne :
Piet Niemann Sparkasse, Bremen. Delugan Meissl Architectes



55, avenue Van Horne : Vue depuis la voie ferrée



OUVERTURE ET FENESTRATION

Une attention particulière a été accordée pour rétablir de l'apparence monolithique des interventions, une caractéristique importante de l'édifice des Entrepôts Van Horne.

La stratégie s'articule autour de la profondeur exagérée des parois des deux interventions proposées., mettant en valeur le matériel de revêtement principale de chaque bâtiment, la brique rouge et l'aluminium rouge grès.

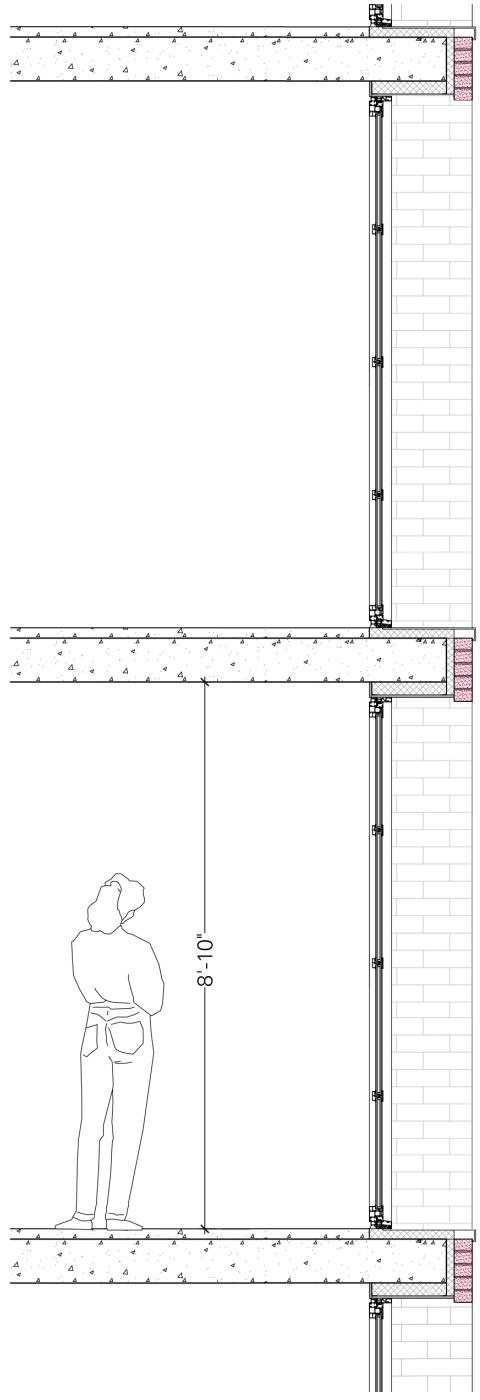
Pour 1 Van Horne cette stratégie s'exprime en exposant la brique sur les côtés des nouvelles ouvertures. En installant les fenêtres du côté intérieur d'une ouverture en retrait et profonde, on augmente la quantité de surface de maçonnerie apparent. Ainsi, vue de biais qui est l'expérience principale piettone et malgré la fenestration généreuse, la maçonnerie domine. Grâce au renforcement des fenêtres dans l'épaisseur du mur, le bâtiment reprendra son aspect massif.

De la même manière mais exprimé au moyen de la tectonique d'une resille en lames verticales, la nouvelle construction au 55 Van Horne se referme depuis des vues latéraux.



LA CRÉATION DES NOUVELLES OUVERTURES - PROPOSITION A (SOUMISSION DU 19 AVRIL 2022)**Fenêtres de 2.69m[8'-10"] de haut par 1.6m [5'-4"] de large avec un séparation verticale en briques.**

Les fenêtres sont séparées par une division verticale en brique de 0.5m [1'-8"] de large. Bien que les fenêtres aient une proportion verticale qui semble contraster avec l'horizontalité des ouvertures existantes, la séparation verticale en combinaison avec la profondeur de l'ouverture augmente la quantité de brique visible, en particulier dans les vues obliques du bâtiment qui sont prédominantes à cause la situation de l'édifice. Ces séparations servent à conserver une lecture plus opaque du bâtiment dans son ensemble ce qui présente un avantage par rapport aux ouvertures de proportion horizontale.

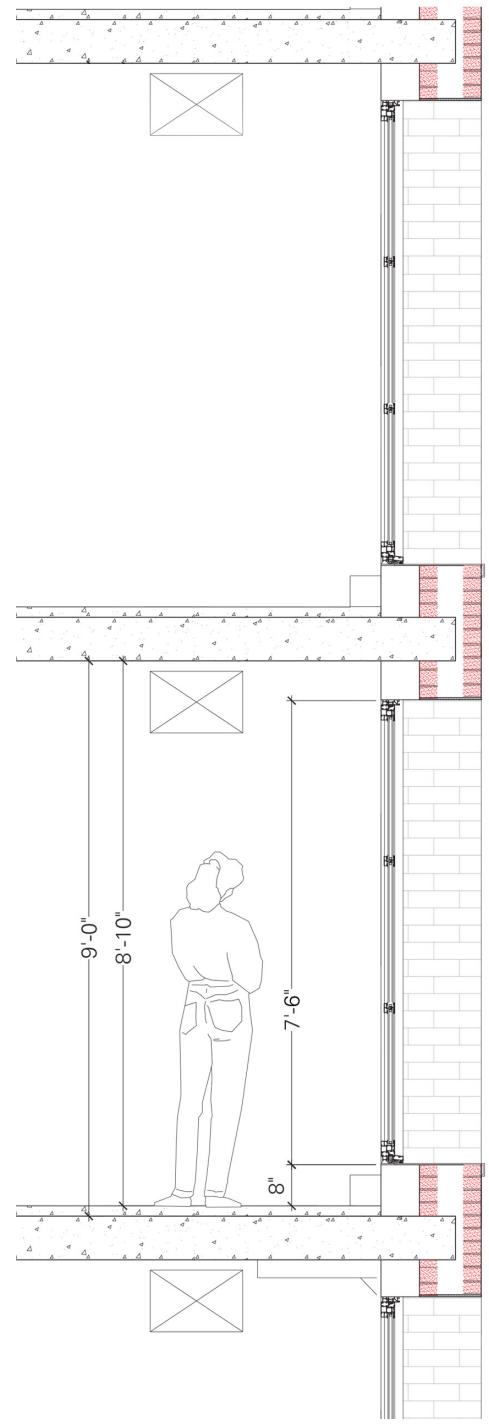


LA CRÉATION DES NOUVELLES OUVERTURES - PROPOSITION B

Fenêtres de 2.3m [7'-6"] de haut par 3.8m [12'-4"] de large.

Au lieu de deux ouvertures par baie structurelle, cette option présente une seule ouverture plus large et moins haute. Ces fenêtres s'approchent à l'aspect horizontal des ouvertures existantes. Un élément élargi au centre du cadre de la fenêtre permet l'installation d'un mur de séparation intérieur si l'aménagement nécessite la division d'une baie structurelle en deux.

Les fenêtres sont surélevées par rapport au sol et n'atteignent pas la dalle supérieure, ce qui permet d'installer des systèmes de chauffage et de ventilation sous le niveau de l'appui et au-dessus de la hauteur de la fenêtre.

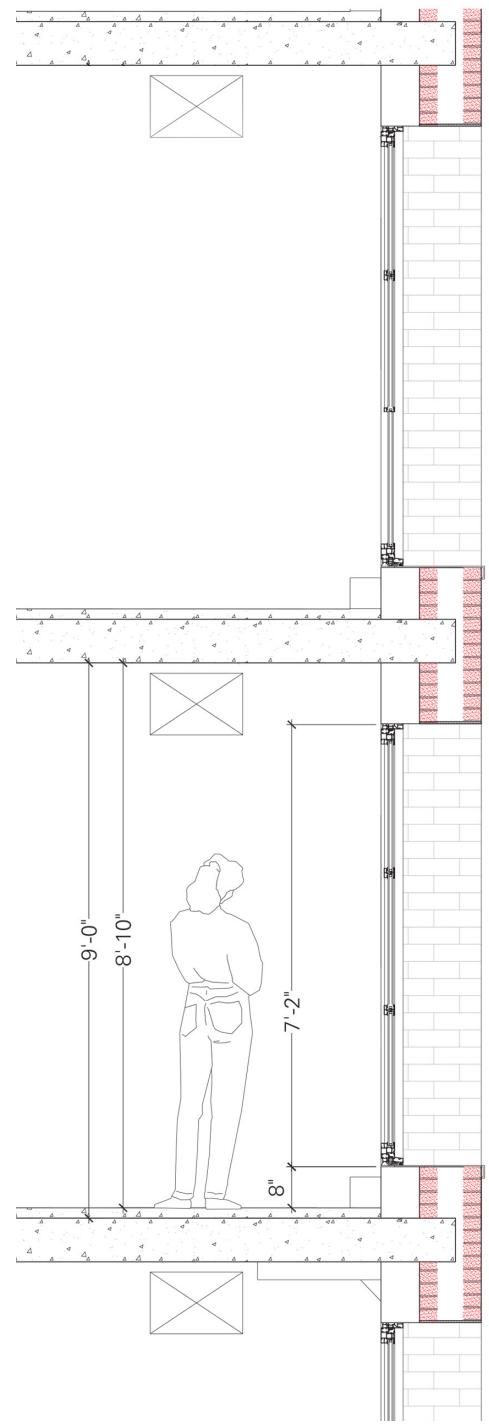


LA CRÉATION DES NOUVELLES OUVERTURES - PROPOSITION C

Fenêtres de 2.2m [7'-2"] de haut par 3.8m [12'-4"] de large.

Cette variante de l'option B présente une fenêtre légèrement plus courte et plus horizontale. Elle présente les mêmes avantages que l'option B tout en ayant les mêmes inconvénients par rapport à l'option A.

Il est important de noter que si la stratégie consistant à augmenter l'horizontalité des fenêtres pour copier les ouvertures existantes peut sembler logique, au bout du compte, elle offre une lecture défavorable du bâtiment dans son ensemble. Les ouvertures courtes et horizontales, combinées à la grille structurelle en béton apparente, créent une lecture de la façade qui ressemble aux bâtiments industrielles des années 1960 qui dominent les secteurs Chabanel et de Gaspé.

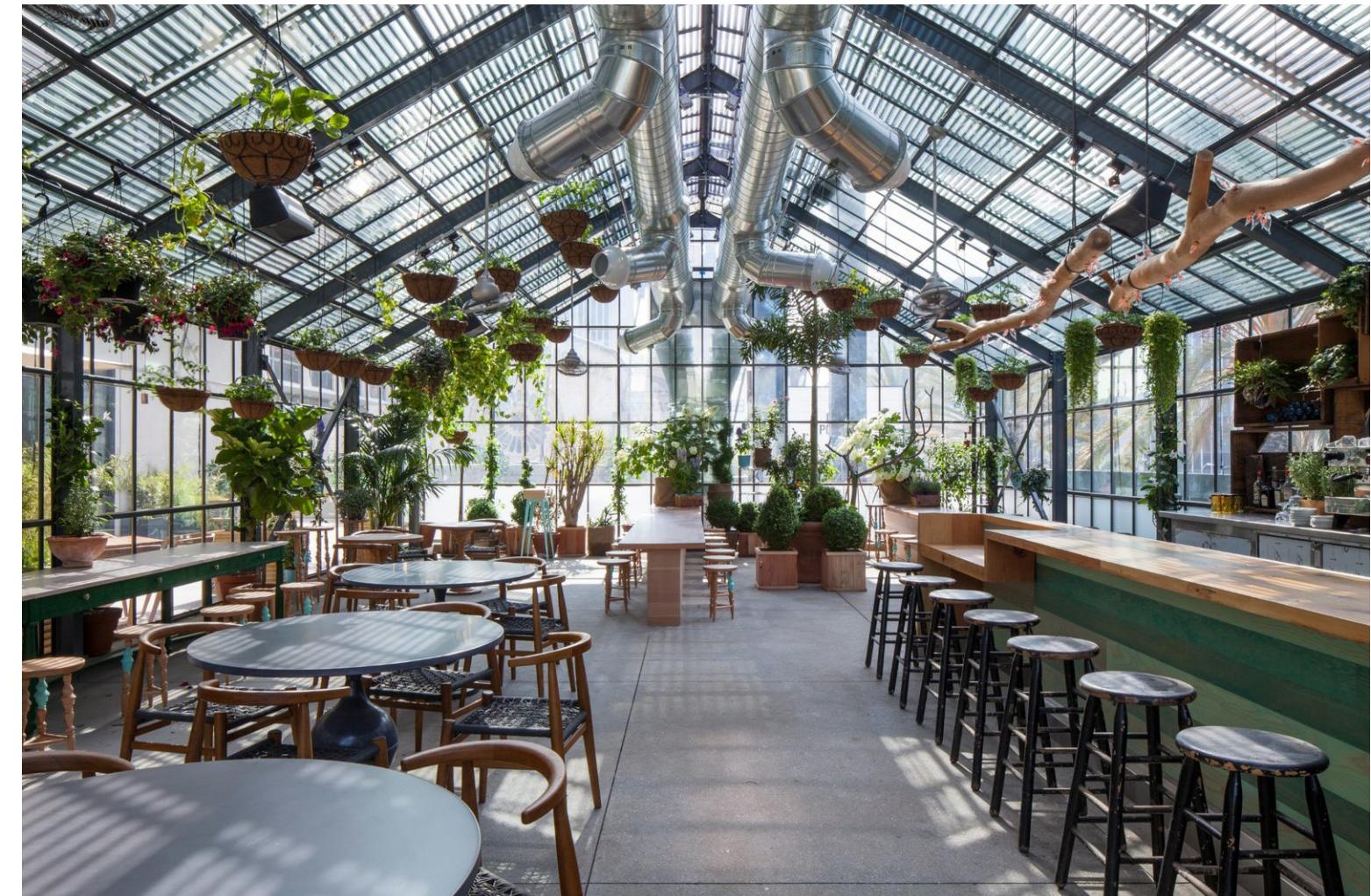




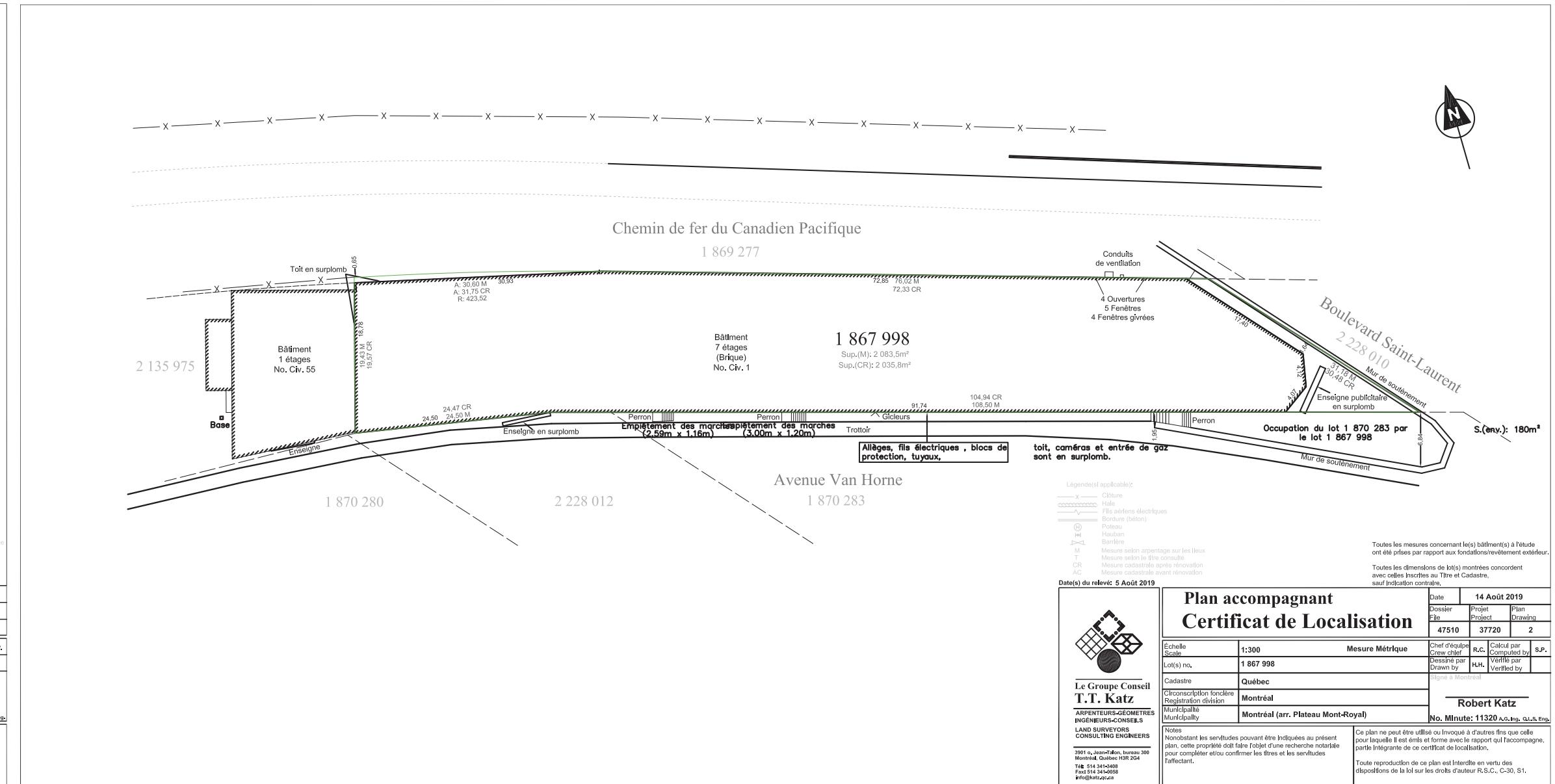


PRÉSERVATION ET MISE EN VALEUR DU CHÂTEAU D'EAU

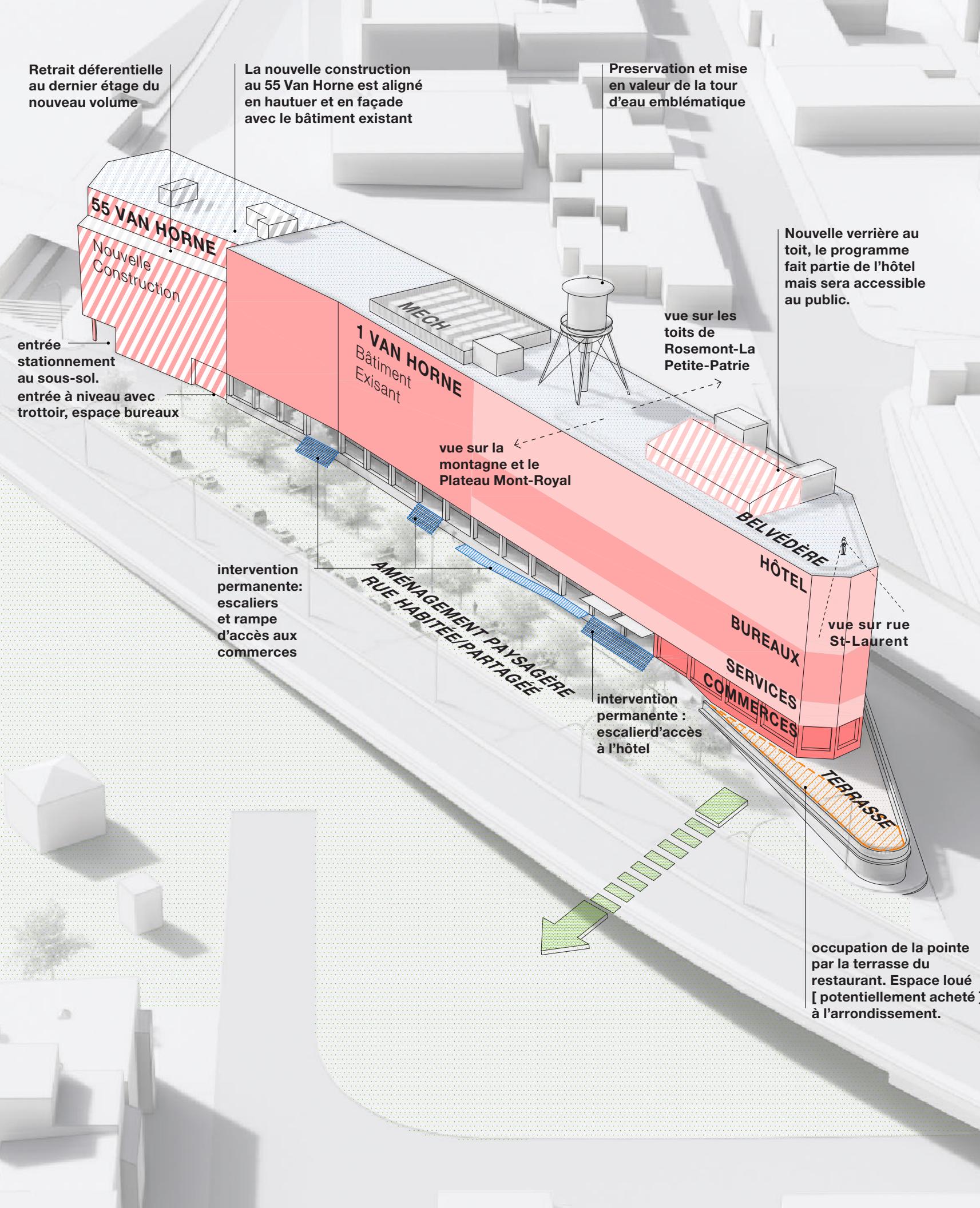
Le château d'eau en acier sera mise en valeur et conservera sa présence prédominante sur le toit du bâtiment des Entrepôts Van Horne. Une structure légère et de plus petite taille sera installée au sud-est de la tour, abritant un espace de restauration. Étant légère et transparent, articulé par une structure délicate d'acier noir, la verrière ne compétitionne pas avec le château d'eau. Elle s'intègre discrètement au toit et à l'apparence de la tour. La plateforme de l'observatoire séparent les deux structures, accordera aux visiteurs le dégagement et recul nécessaire d'apprécier la taille de la structure iconique et assurera que la mise en valeur de la tour emblématique n'est pas mise en danger.



Projet référence : Commissary, Lline Hotel, Los Angeles



CERTIFICATS DE LOCALISATION



PROGRAMME

1 VAN HORNE

Bureaux :	75 938 pi.ca.	7 054 m ²
Commerces & restauration:	8 094 pi.ca.	752 m ²
Hôtel* :	48 960* pi.ca.	4 548*m ²
Terrasse extérieure au toit:	6 788 pi.ca.	630 m ²

55 VAN HORNE

Bureaux :	25 878 pi.ca.	2 404 m ²
Terrasse bureaux:	1 035 pi.ca.	96 m ²

La proportion de la composante hôtelière du projet occupera un minimum de 35 % jusqu'à un maximum de 100 % de la superficie de plancher totale du bâtiment existant au 1, avenue Van Horne, présentement indiqué à titre d'indicatif à 35%.

L'objectif du programme d'usage mixed proposé pour les bâtiments au 1 et 55 Van Horne cherche à soutenir et exprimer les vocations commerciales et culturelles propres au caractère du quartier. Cela signifie la création d'une destination alignée à la nature iconique et marquante de l'édifice repère des anciens Entrepôts Van Horne et de faire de ce tronçon delaissé de l'avenue Van Horne une lieu convivial, équilibré et attrayant.

ACCÈS

L'accès aux bureaux se fait à la jonction des deux édifices. Le lobby, commun aux deux adresses, est abaissé au niveau du trottoir. Les noyaux de circulation sont indépendants à chacune des bâties.

Un hôtel d'au minimum 96 chambres est installé dans la pointe du 1 Van Horne sur les 3 derniers étages. Une nouvelle rampe-débarcadère près de l'intersection de St-Laurent & Van Horne y donne accès.

À l'extrême ouest du nouveau complexe se trouve l'aire de livraison et la rampe d'accès au stationnement souterrain commun aux deux bâtiments. Ces aires de services ne nuisent pas à la convivialité des espaces publics, dont le fonctionnement et la circulation sont organisés à l'extrême est du 1 Van Horne, au point de rencontre des parcs, du viaduc, des pistes cyclables et des deux voies automobiles.

TOITURE

Sur la toiture, les espaces accessibles au public sont maximisés. Au toit du bâtiment existant est installé un café/resto (verrière) en lien avec l'hôtel. Cet espace permet de profiter du lieu en toute saison et de rendre accessible les vues suivantes:

- Vue sur le Mont-royal, ainsi que sur la Petite Italie grâce à la sur-hauteur
- Vue unique sur l'avenue Saint-Laurent qui se déploie vers le sud depuis sa pointe

R.D.C

Un partenariat avec la municipalité est proposé pour activer l'espace public devant le bâtiment et réaménager la rue à la manière d'une rue habitée de concept "woonerf", où les piétons et les véhicules cohabitent. À l'est du site, la nouvelle rampe d'accès, végétalisée sur ses flancs, resserrera l'embouchure de l'intersection, pour un ralentissement naturel des véhicules et une meilleure sécurité piétonne.

Celle-ci comprends une rampe automobile et une rampe d'accès universel au bâtiment.

Une allée sous arcades, surélevée au niveau du r.c.d. du 1 Van Honre, sera parsemée de terrasses ponctuelles saisonnières pour "habiter" ce nouveau trottoir et desservir les commerces, le café et le marché. Les escaliers de béton existants, qui empiètent présentement sur l'espace public, seront reconstruits et élargis modestement y donner accès.

LÉGENDE

Installation permanente sur l'espace public remplaçant les escaliers existants.

Installation saisonnière sur l'espace public

CALCULS DE DENSITÉ

Pour le terrain 1 867 998 situé au 1 Van Horne, le projet proposé vise à officialiser la densité actuelle du site. Les modifications proposées aux différentes aires de plancher sont équilibrées pour conserver la densité actuelle du site, soit 6.4, calculée à partir de la superficie du bâtiment existant des Entrepôts Van Horne.

La nouvelle construction proposé en tant que projet de remplacement pour le garage situé sur le terrain 2 135 975 (55 Van Horne) s'installe avec une ISP de 3.0 selon le zonage actuel du terrain.

CALCUL DE LA DENSITÉ - 1 VAN HORNE

NIVEAU	BRUTE (m ²)	ÉLÉMENTS EXCLUS DU CALCUL DE LA SUPERFICIE DU PLANCHER			
		VIDES ARCHITECTURAUX (m ²)	STATIONNEMENT ET ENTREPOSAGE (m ²) aire d'entreposage, de stationnement, de livraison, situées en sous-sol et voies d'accès	SERVICES ET VIDES (m ²) équipement mécanique, escalier, ascenseur et canalisation verticale	TOTAL (m ²)
SOUS SOL	1974.5	0	1920.7	53.8	0
NIVEAU 1	1743.6	0	0	60.4	1683.2
NIVEAU 2	1966.2	0	0	51.9	1914.3
NIVEAU 3	1966.2	0	0	51.9	1914.3
NIVEAU 4	1966.2	0	0	51.9	1914.3
NIVEAU 5	1966.2	0	0	51.9	1914.3
NIVEAU 6	1966.2	0	0	60.3	1905.9
NIVEAU 7	1966.2	0	0	60.3	1905.9
NIVEAU 8 (TOIT)	235.6	0	0	68.8	166.8
TOTAL	15750.9	0	1920.72	511.1	13319.1

SUPERFICIE DU TERRAIN (m²)

2083.5 B

DENSITÉ (A/B)

6.4 ISP

DENSITÉ BÂTIMENT EXISTANT

6.4 ISP

CALCUL DE LA DENSITÉ - 55 VAN HORNE

NIVEAU	BRUTE (m ²)	ÉLÉMENTS EXCLUS DU CALCUL DE LA SUPERFICIE DU PLANCHER			
		VIDES ARCHITECTURAUX (m ²)	STATIONNEMENT ET ENTREPOSAGE (m ²) aire d'entreposage, de stationnement, de livraison, situées en sous-sol et voies d'accès	SERVICES ET VIDES (m ²) équipement mécanique, escalier, ascenseur et canalisation verticale	TOTAL (m ²)
SOUS SOL	556.5	0	0	508.6	0
NIVEAU 1	517.5	0	0	53.4	464.0
NIVEAU 2	653.0	0	0	58.5	594.5
NIVEAU 2 Mezz	653.0	432.8	0	58.5	161.6
NIVEAU 3	653.0	0	0	58.5	594.5
NIVEAU 3 Mezz	653.0	432.8	0	58.5	161.6
NIVEAU 4	563.5	0	0	58.5	505.0
NIVEAU 4 Mezz	563.5	364.2	0	58.5	140.8
TOIT	32.2	0	0	32.2	0.0
TOTAL	4845.0	1229.9	508.6	436.8	2621.9

SUPERFICIE DU TERRAIN (m²)

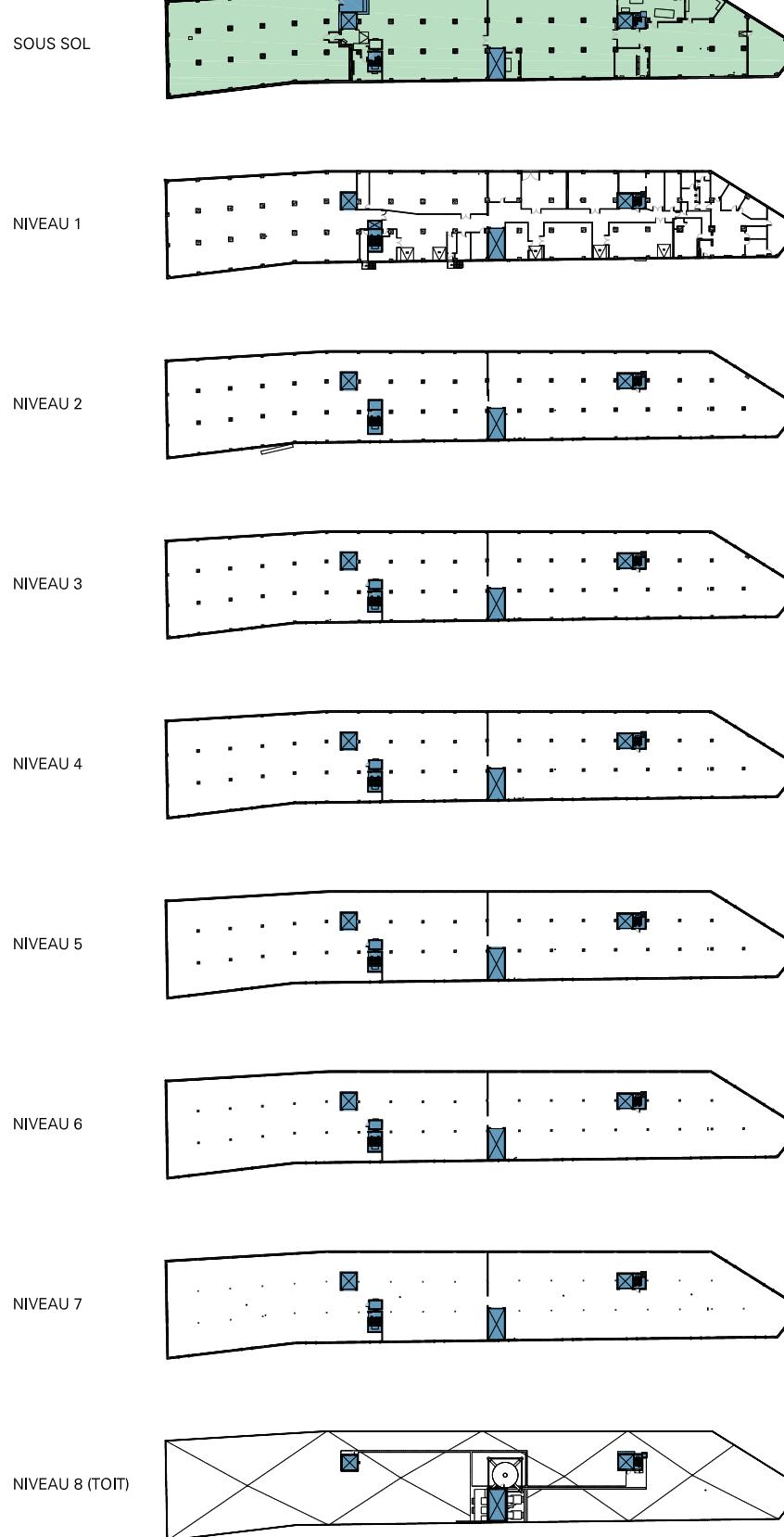
874.0 B

DENSITÉ (A/B)

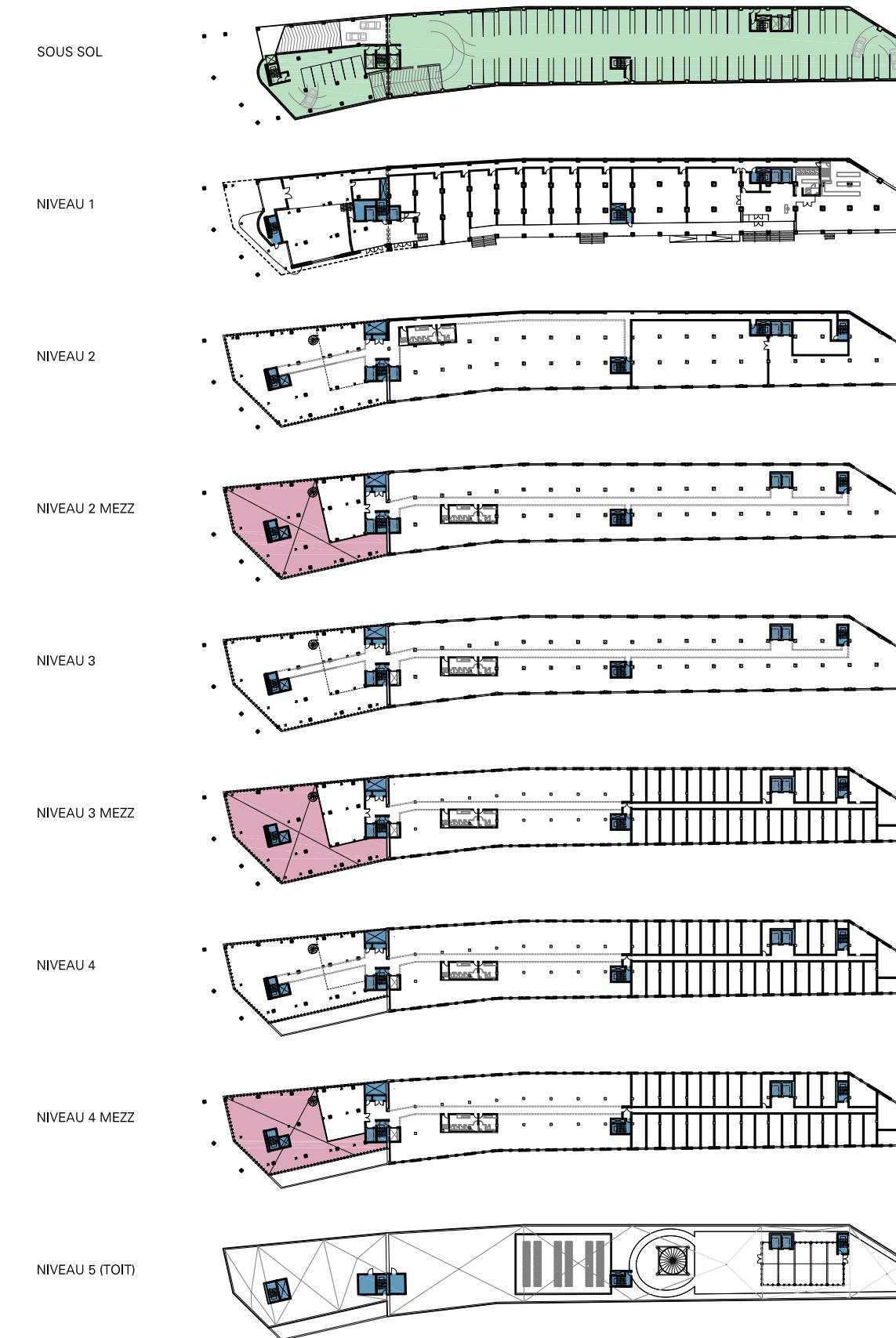
3.0 ISP

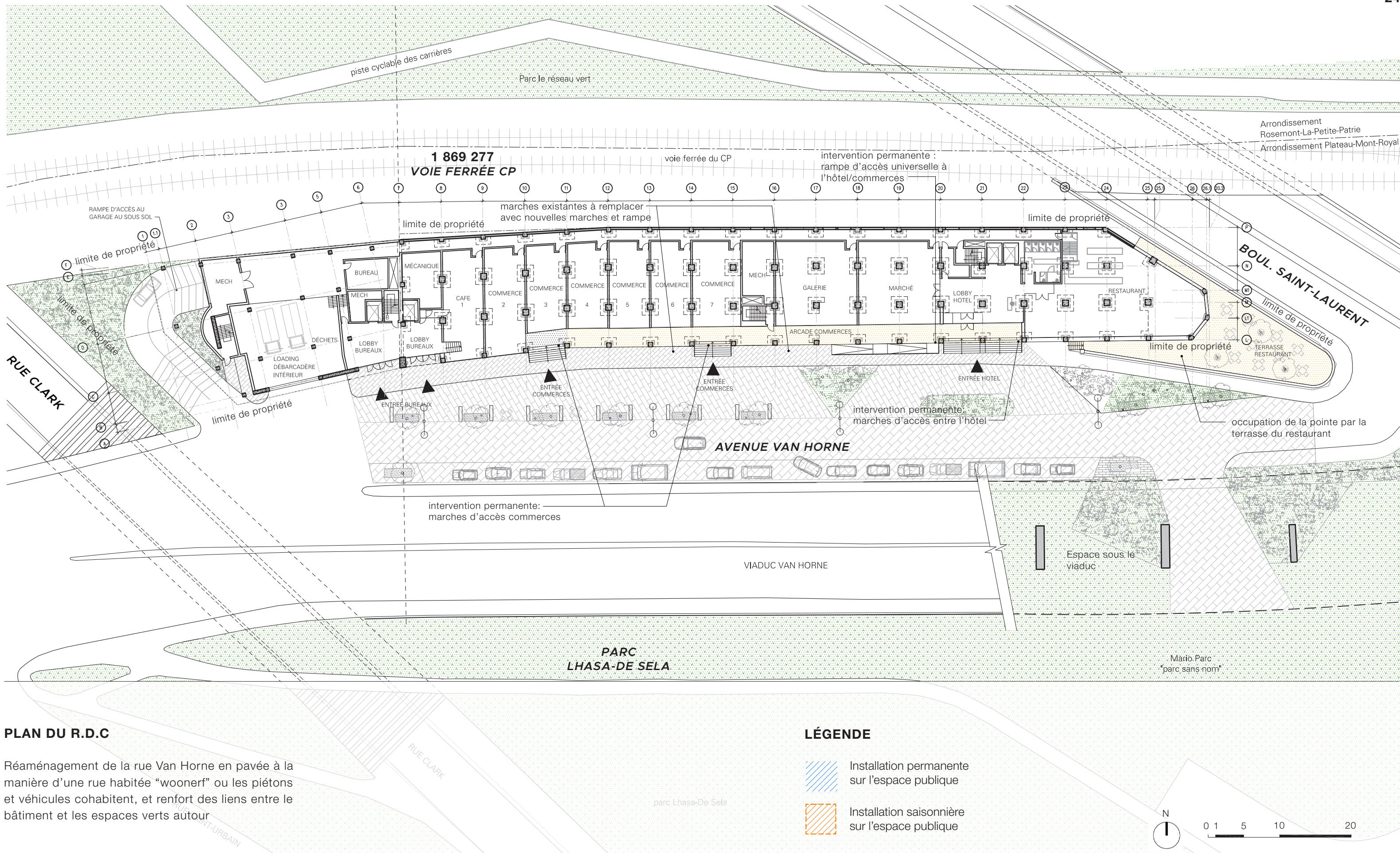
CALCULS DE DENSITÉ

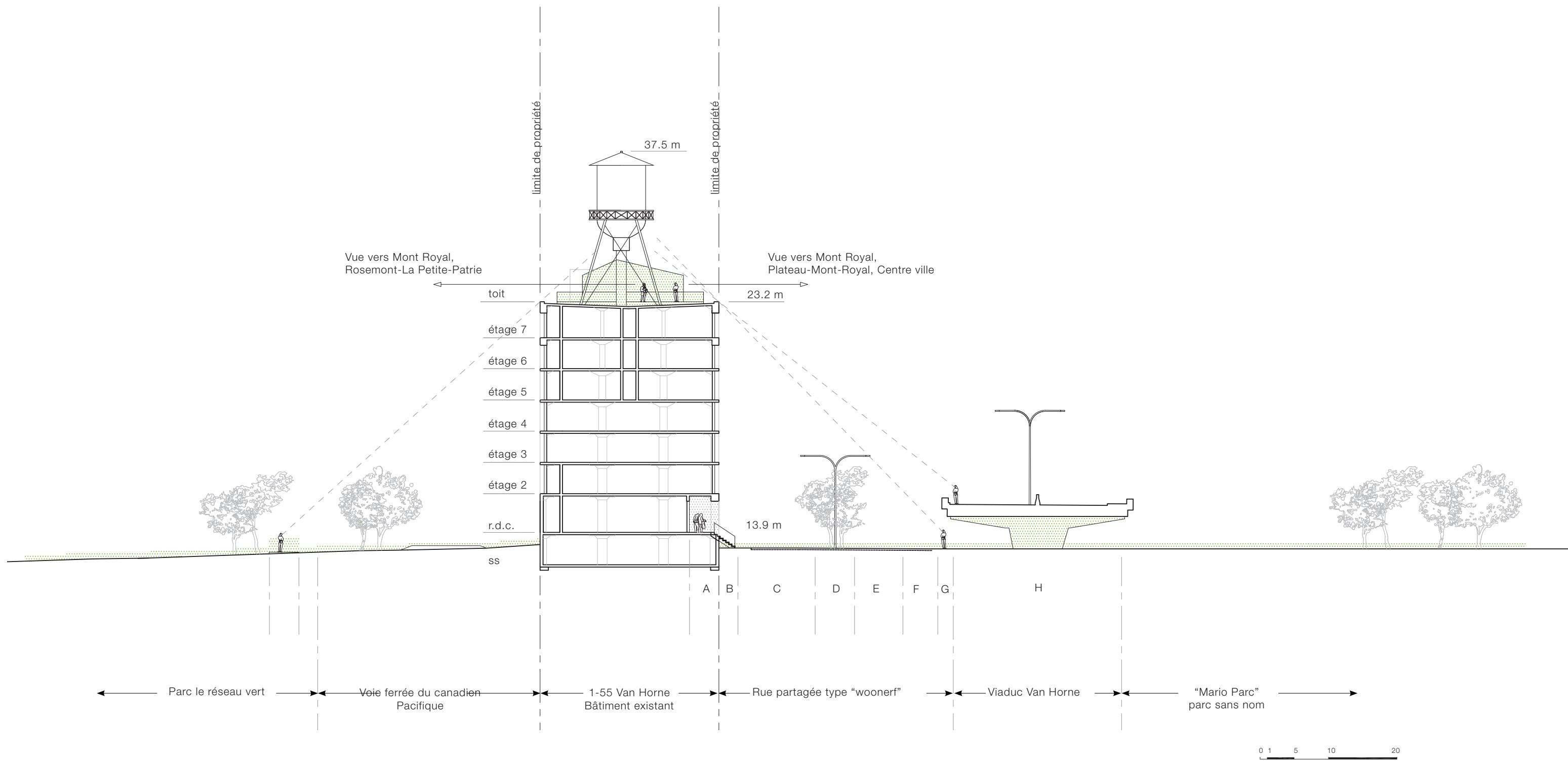
1 VAN HORNE



1 VAN HORNE & 55 VAN HORNE





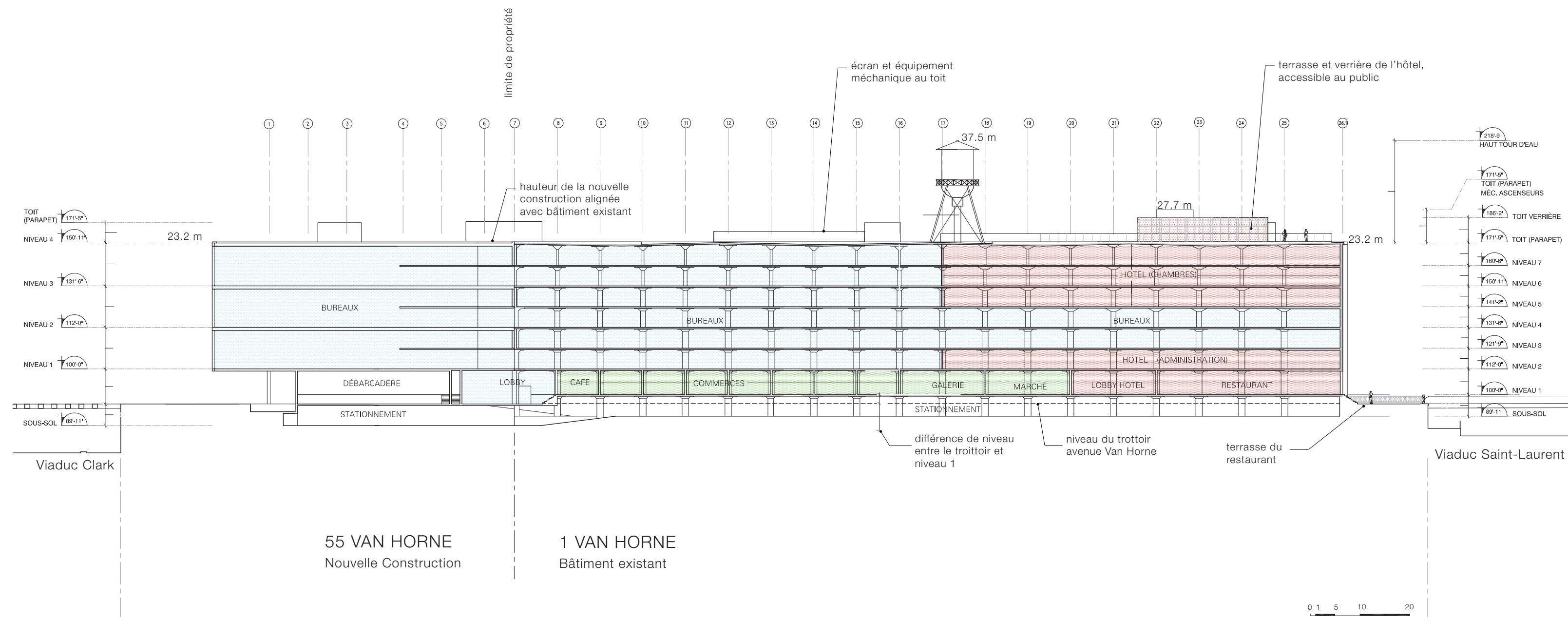


COUPE TRANSVERSALE

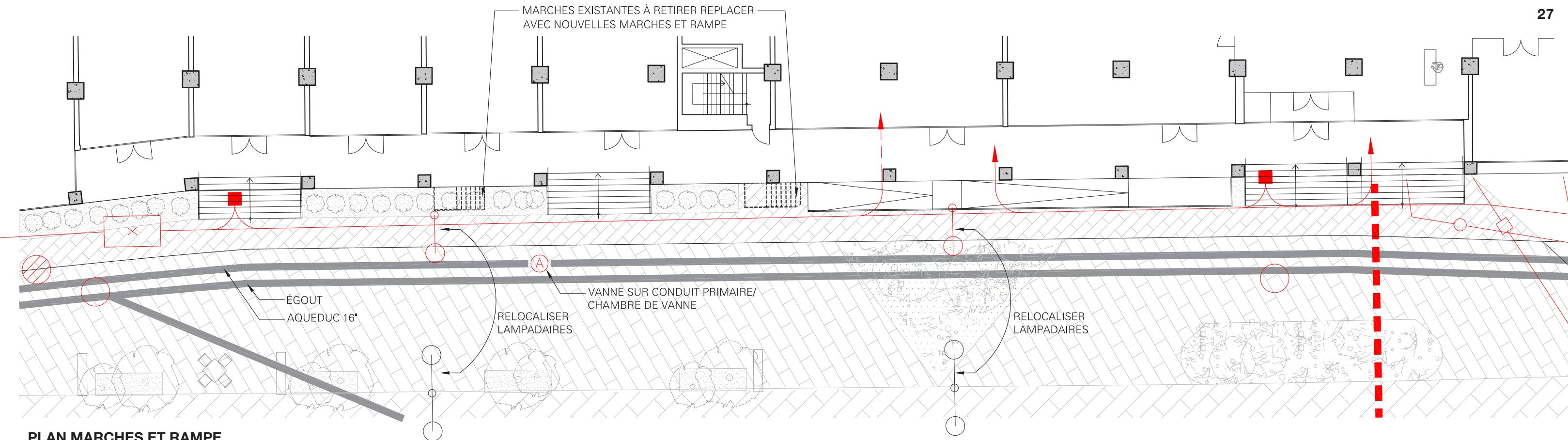
Réaménagement de la rue Van Horne en pavée à la manière d'une rue habitée "woonerf" où les piétons et véhicules cohabitent, et renfort des liens entre le bâtiment et les espaces verts autour

LÉGENDE

- A. Arcades au r.d.c
- B. Escalier existant agrandi
- C. Terrasses saisonnières
- D. Bande piétonne
- E. Voie automobile
- F. Voie de stationnement
- G. Bande piétonne
- H. Passage sous le viaduc



Les deux bâtiments sont désalignés pour un meilleur dégagement plancher-plafond dans la nouvelle construction. Cependant, les niveaux s'alignent aux étages 2-4 du 55 Van Horne. La sur hauteur du 55 Van Horne donne un accès direct à la toiture du bâtiment existant.

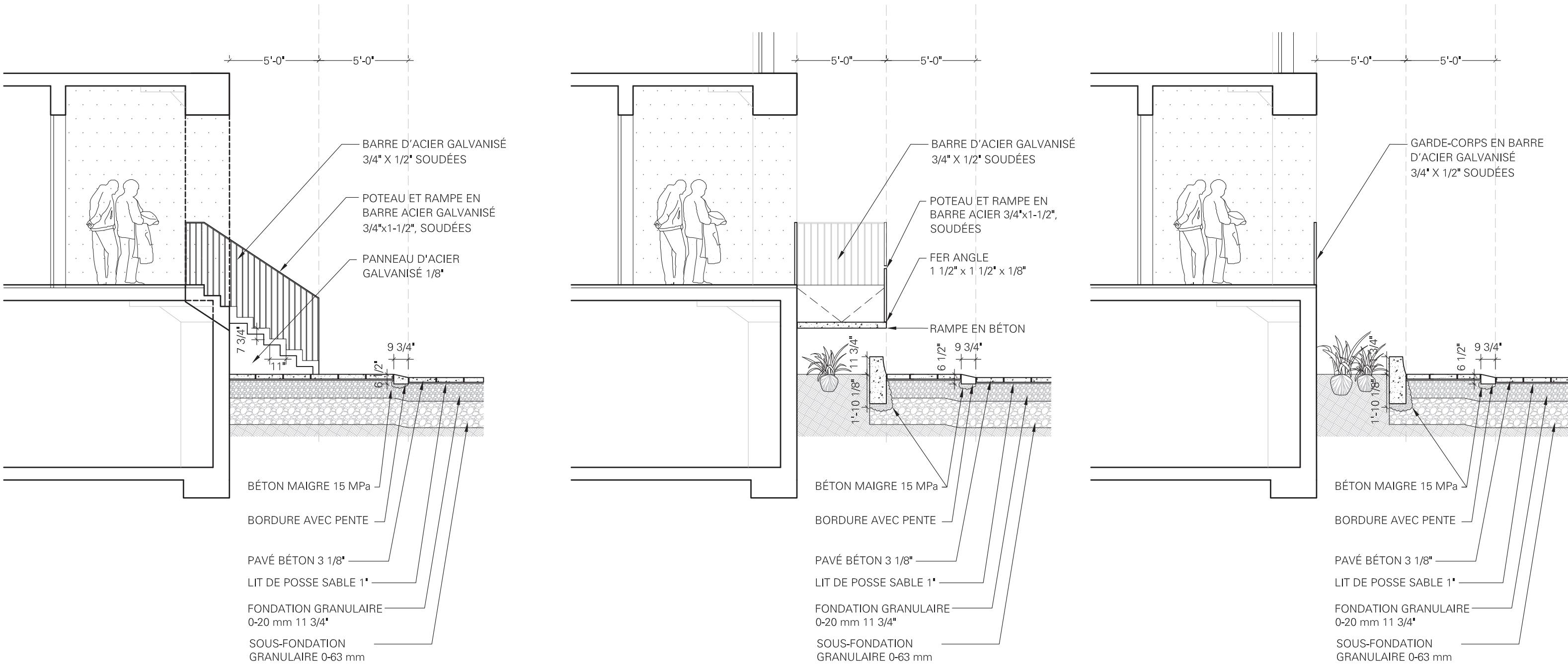


PLAN MARCHES ET RAMPE

- | | | |
|-----------------------|--------------------------------------|--|
| ○ REGARD ÉGOUT | ■ ■ ■ ÉNERGIR BRANCHEMENT D'IMMEUBLE | ✖ CSEM PUIT D'ACCÈS ET MASSIF |
| ○ PUISARD CIRCULAIRE | — BELL CONDUIT | ■ CSEM BASE AVEC FUT À RELOCALISER AU BESOIN |
| ○—○ LAMPADAIRE SIMPLE | — BELL CONDUIT ABANDONNÉ | → CSEM CONDUIT DE SERVICE ET/OU DIRECTEMENT ENFOUS SANS PROTECTION |
| | — VIDEOTRON CONDUIT | |



ÉLÉVATION MARCHES ET RAMPE



MARCHES TYPIQUES

RAMPE TYPIQUES

GARDE-CORPS TYPIQUES

Le nouveau 1 Van Horne sera doté d'une identité visuelle et d'une signalétique abstraite en phase avec son projet collectif. Il se rend visible dans l'espace public, un lieu de rassemblement, de collaboration, un projet collectif, un incubateur à idées.

LE DRAPEAU

En détournant les codes classiques et en agissant en contraste avec le bâtiment, les drapeaux dotés d'un fort graphique abstrait (la couleur jaune est utilisé à titre indicatif) et changeant, ludique et intemporel fournissent une interface dynamique qui anime l'immense façade et souligne la présence de l'activité au niveau de la rue.

De plus, l'intervention animée perpendiculaire à la façade prend en compte les perspectives particulières depuis Saint-Laurent et le viaduc. Il s'agit d'un geste urbain abstrait qui se lit aussi bien au rythme du piéton que par la vitesse de l'automobile.

Elle sera complétée par des terrasses saisonnières et des interventions le long de la rue devant les commerces. Le passage sera également activé par une série de toitures minces et légères et par un éclairage au niveau de chaque élément vertical en béton et en ligne continue le long de la façade des commerces.



Exemple de l'identité graphique potentielle



Référence:
Daniel Buren. Neuf couleurs au vent,
Montréal

Référence:
Ronan and Erwan Bouroullec, Bourse de
Commerce-Collection Pinault, Paris

Référence:
François Dalegret, Maison du Conseil des Arts
de la Communauté. Montréal



Vue depuis le viaduc Rosemont-Van Horne

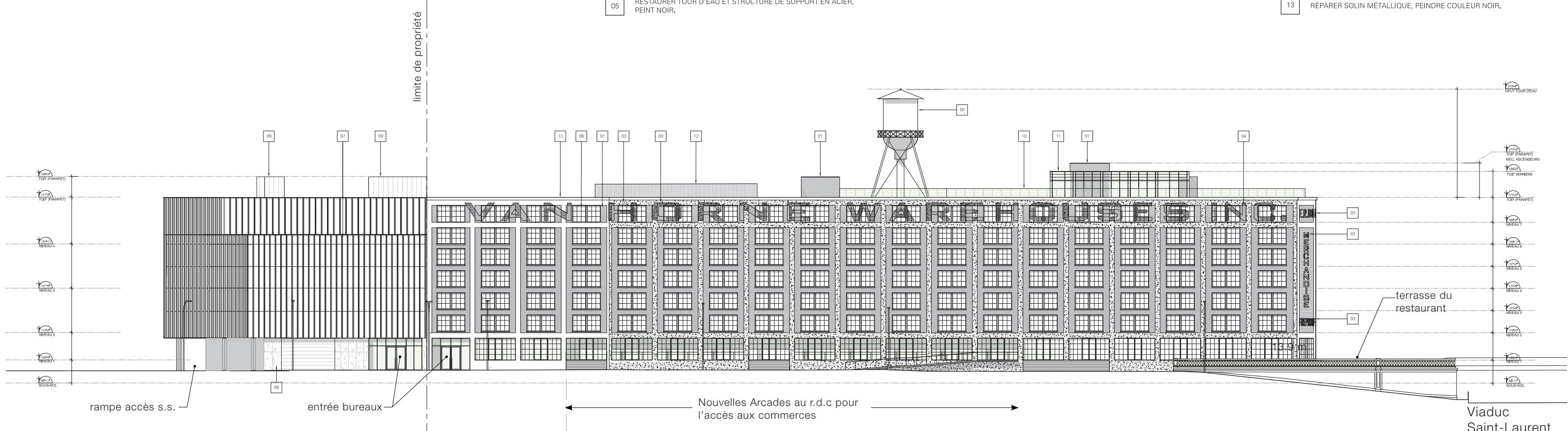


Vue depuis le boulevard Saint-Laurent

Il est important de noter que la couleur jaune sur les drapeaux est montrée à titre indicatif.

LÉGENDE DES MATERIAUX:

- 01 RESTAURER BRIQUE ET MORTIER EXISTANTE À LA GRANDEUR DU BÂTIMENT. REMPLACER AUX ENDROITS NÉCESSAIRES AVEC BRIQUE ROUGE DU MÊME FORMAT ET DE MODÈLE SIMILAIRE, MÊME APPAREILLAGE EN PANNERESSE ET JOINTS.
- 02 RESTAURER ENDUIT CIMENT EXISTANT À LA GRANDEUR DU BÂTIMENT. REMPLACER AUX ENDROITS NÉCESSAIRES.
- 03 RESTAURER ENSEIGNES PEINTS SUR MAÇONNERIE, LETTRAGE DE COULEUR BLANC, SANS ENCADREMENT OU FOND.
- 04 NOUVEAUX ENSEIGNES PEINTS SUR MAÇONNERIE ET VITRAGE, COULEUR BLANC.
- 05 RESTAURER TOUR D'EAU ET STRUCTURE DE SUPPORT EN ACIER, PEINT NOIR.
- 06 NOUVEAU SYSTÈME DE PORTES ET FENêTRES EN ALUMINIUM AVEC CARREAUX, COULEUR NOIR MAT RAL 9004, VERRE ISOLÉ EN UNITÉ SCELLÉE DOUBLE ET TRIPLE (FAÇADE NORD). ALLÉGES EN BÉTON PRÉFABRIQUÉ.
- 07 NOUVEAU SYSTÈME DE MUR-RIDEAU EN ALUMINIUM, MENEAUX DE COULEUR NOIR, COMBINAISON DE CAPUCHONS ET JOINTS AU SILICONE STRUCTUREL NOIR, AVEC LAMMES VERTICALES EN ALUMINIUM, COULEUR ROUGE GRÈS, VERRE ISOLÉ EN UNITÉ SCELLÉE DOUBLE ET TRIPLE (FAÇADE NORD).
- 08 BÉTON COULÉ EN PLACE, FINI LISSE, COFFRAGE PLATE ET COURBE EN PLASTIQUE, REMPLIR TROUS DES TIRANTS AVEC CONE NYLON GRIS.
- 09 REVÊTEMENT MÉTALLIQUE VERTICALE AVEC ANCRAJES DISSIMULÉS À JOINT DEBOUTS, EN PROFILÉS EN ACIER PRÉPEINTS EN USINE ÉP.=24 GAUGE MODÈLE " MAC MS-1" (SANS RAINURES) 19.2" DE LARGE, PRÉ-PEINT DE COULEUR 'ROUGE GRÈS' MHQC 965.
- 10 GARDE-CORPS EN VERRE TREMPÉ CLAIR, SIMPLE ÉP=12mm SABOT ET QUINCAILLERIE EN ALUMINIUM, COULEUR NOIR.
- 11 VERRIÈRE, PORTES ET FENêTRES EN ALUMINIUM, COULEUR NOIR RAL 9004, VERRE ISOLÉ EN UNITÉ SCELLÉE DOUBLE.
- 12 ÉCRAN ACOUSTIQUE MÉTALLIQUE EN LATTES D'ALUMINIUM HORIZONTALES ET STRUCTURE D'ACIER.
- 13 RÉPARER SOLIN MÉTALLIQUE, PEINDRE COULEUR NOIR.



55 VAN HORNE
Nouvelle Construction

78% d'ouverture

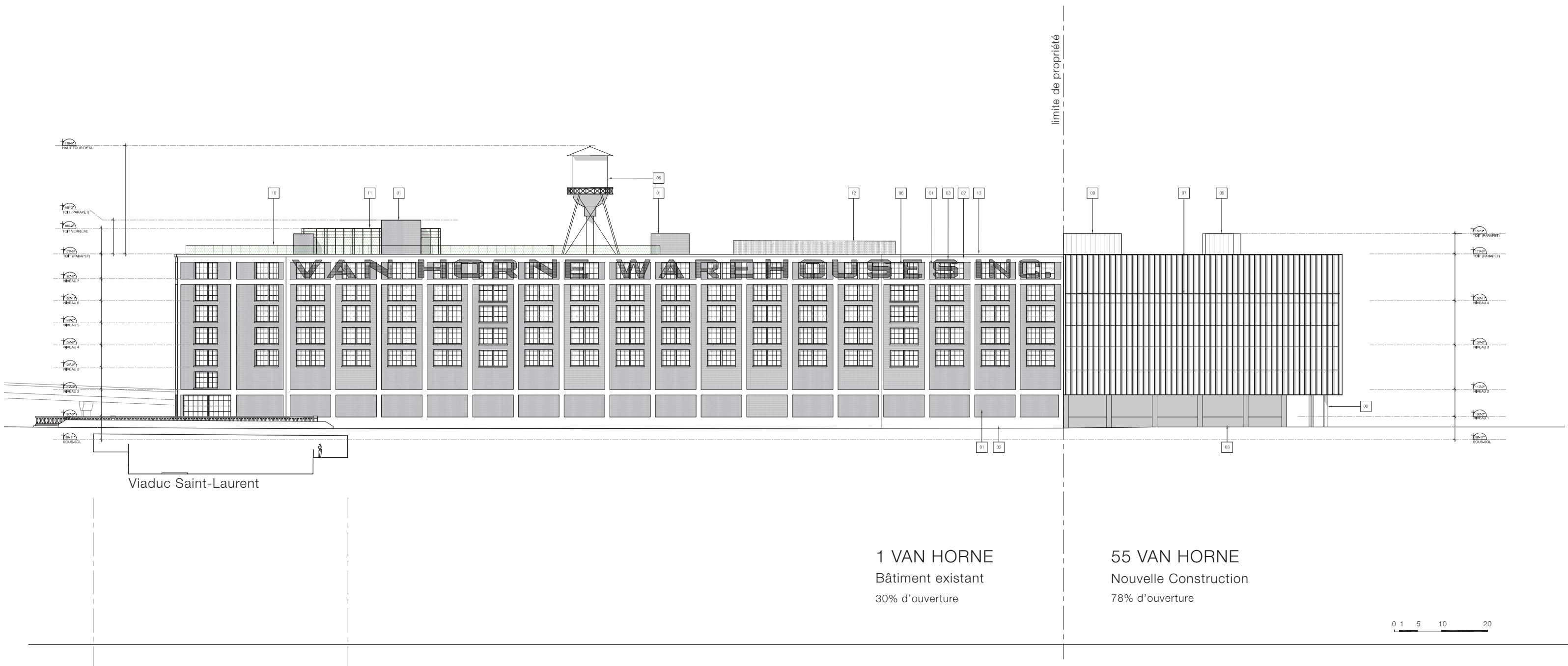
1 VAN HORNE
Bâtiment existant

49% d'ouverture

0 1 5 10 20

ÉLÉVATION SUD

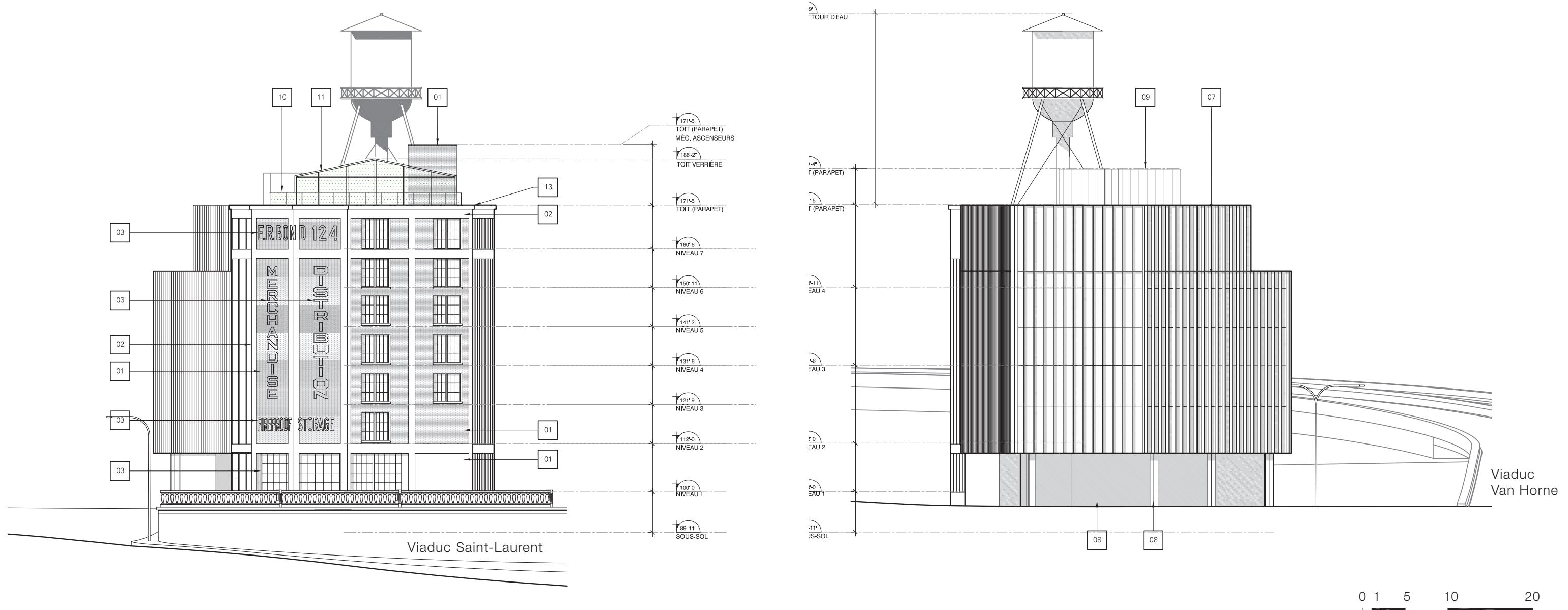
L'intervention architecturale s'inscrit dans "l'iconographie" forte des bâtiments industriels du début du siècle et l'imagination collective entourant ce type de bâtiment. La fenestration proposée progresse d'un étage à l'autre, de complètement vitré au rdc à plus d'opacité aux étages.



ÉLÉVATION NORD

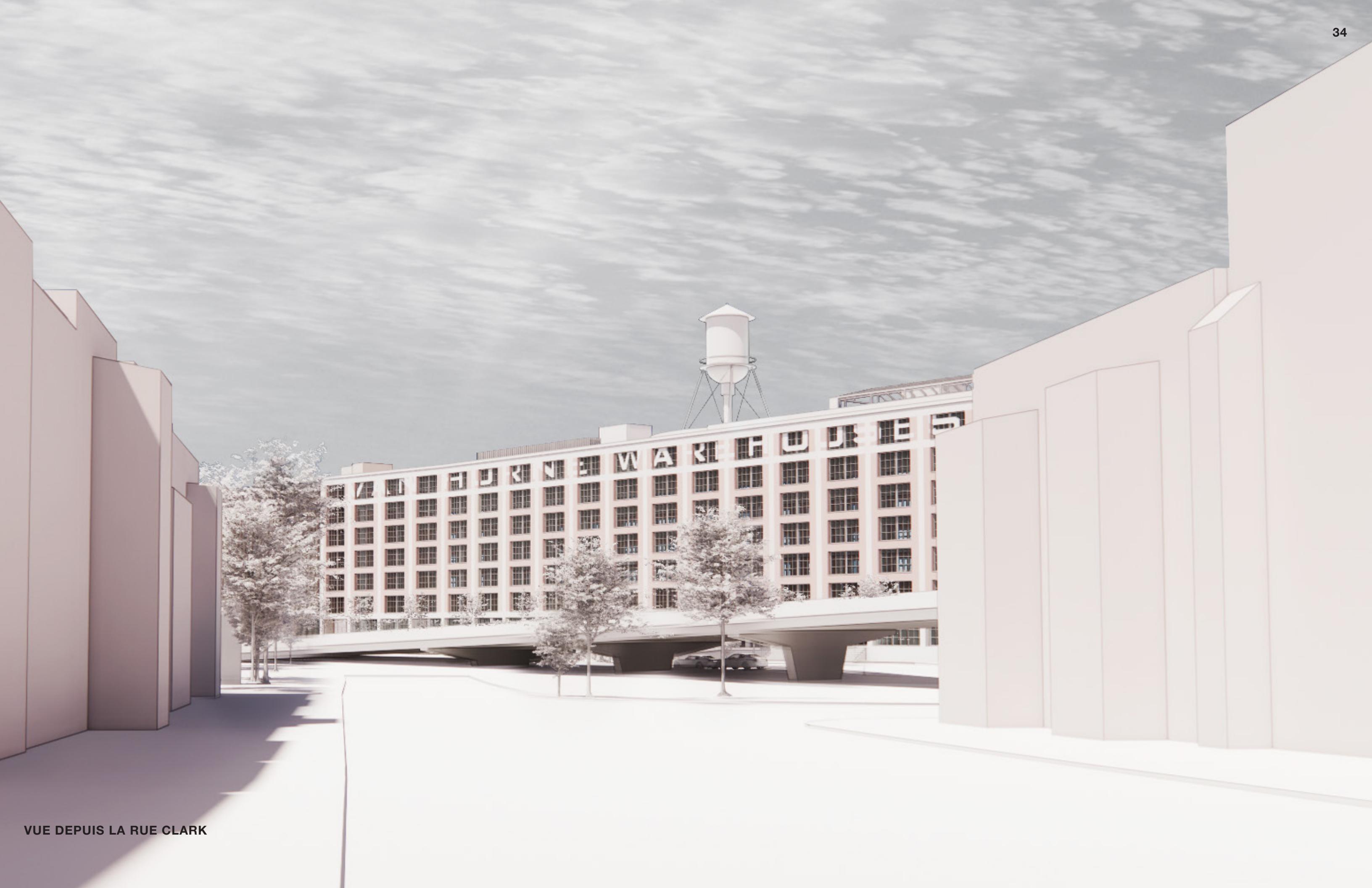
L'intervention architecturale s'inscrit dans "L'iconographie" forte des bâtiments industriels du début du siècle et l'imaginaire collectif entourant ce type de bâtiment. La fenestration proposée progresse d'un étage à l'autre, de complètement vitré au rdc à plus d'opacité aux étages.

Les étages du bas demeurent opaques en raison de la proximité à la voie ferrée.



ÉLÉVATION EST

ÉLÉVATION OUEST



VUE DEPUIS LA RUE CLARK







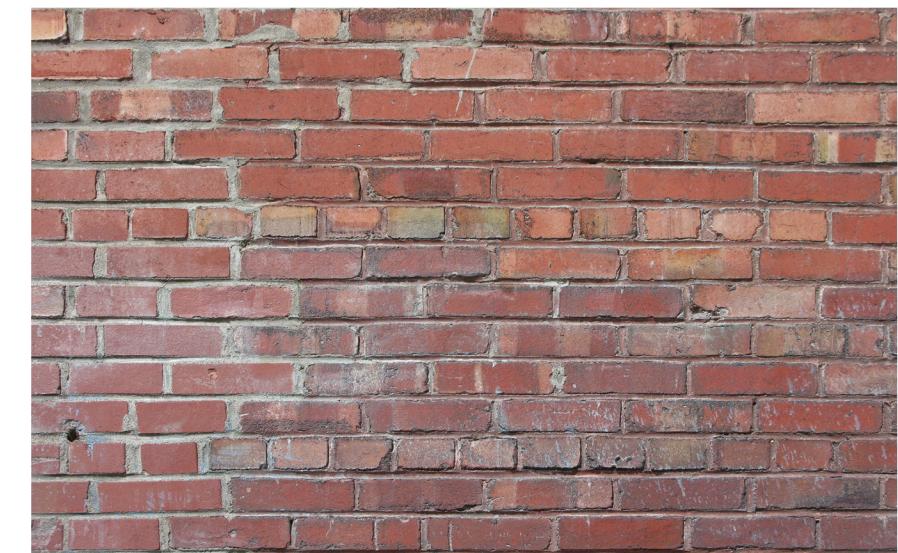




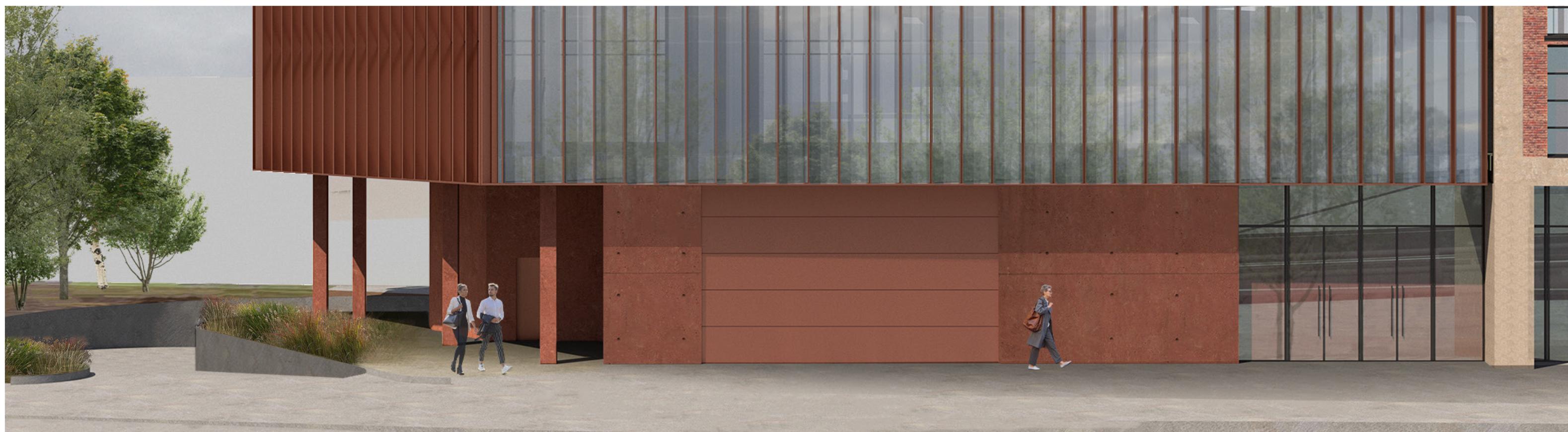
Béton pigmenté rouge



Aluminium peint rouge



Brique existante



REZ-DE-CHAUSSEÉ, 55 AVENUE VAN HORNE

Le rez-de-chaussée du 55 avenue Van Horne est composé de béton pigmenté rouge. Cette matérialité permet de s'agencer avec les lames des étages supérieurs et la porte de garage qui sont en aluminium peint rouge. De plus, cette solution permet de s'harmoniser avec la brique du bâtiment existant tout en s'en distinguant de manière plus contemporaine. L'empreinte au sol du 55 Van Horne est également réduite pour laisser plus d'espace pour un espace végétalisé à l'ouest.

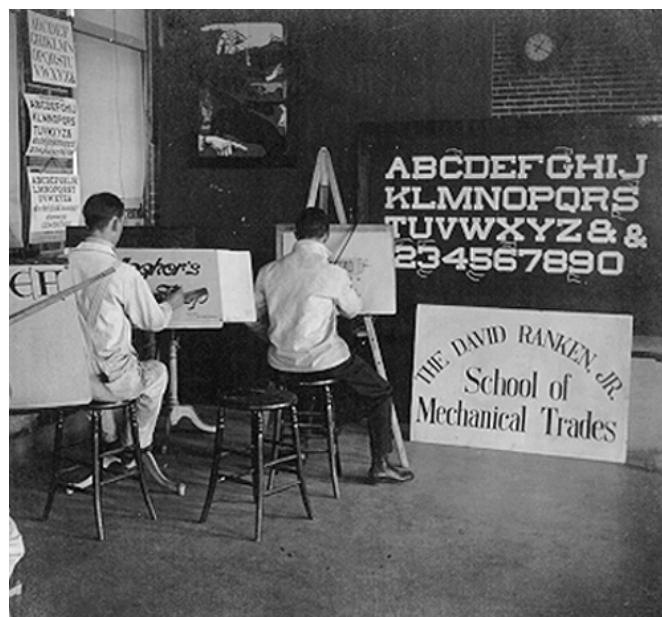
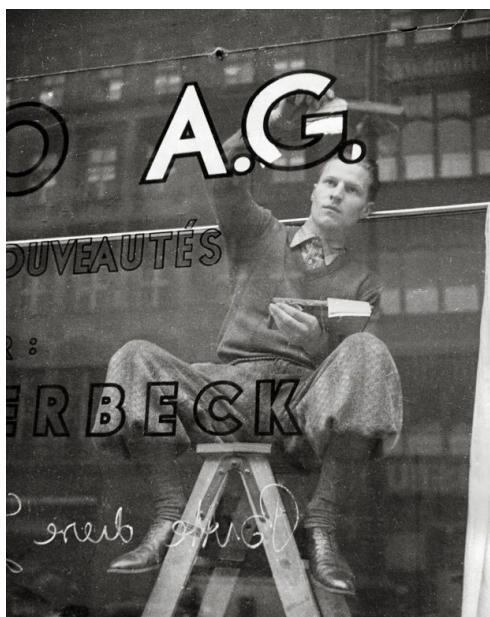


RÉINTERPRÉTATION DES ENSEIGNES VIS À VIS LES NOUVELLES OUVERTURES

Sur les parties des parois en brique rouge et la structure en béton conservées, le lettrage sera restauré et repeint. Les parties du lettrage interrompues par la fenestration proposée, seront reprises sur les parties latérales de l'ouverture et sur le fenêtre par des surfaces peints blanc, rappant le lettrage peinturé à la main des commerces de l'époque.

Cette stratégie et technique hybride de peinture et lettrage sur les surfaces architecturaux permet de conserver non seulement les enseignes iconiques mais aussi la technique de leur installation.

Gauche à droite: Metropolitan Storage Warehouse, Boston, 1895, 1911, 1923, Peabody & Stearns Architects (lettrage sur différents plan de façade), Lettrage sur vitre, Atelier de peintre de lettrage.





ÉCLAIRAGE DES FAÇADES

La stratégie d'éclairage extérieur en soirée comprend la mise en valeur du château d'eau emblématique du bâtiment. Elle définit les caractéristiques principales de l'architecture des Entrepôts Van Horne. Ainsi, le château d'eau et la structure affirmeront leur présence emblématique en soirée, tout comme ils le font actuellement en journée. La signalisation sur la proue de la structure et le long du sommet sera également célébrée.

La stratégie d'éclairage en façade renforce la lecture tripartite de l'architecture du bâtiment. Tout d'abord, la signalisation horizontale est renforcée le long du haut des deux façades principales grâce aussi à sa couleur blanche. Le corps principal du bâtiment sera rendu visible en mettant en évidence les colonnes verticales en béton qui structurent sa masse centrale. Enfin, les commerces et l'arcade au rez-de-chaussée seront chaleureusement éclairées et accueillantes (non représentées sur le rendu ci-dessus).

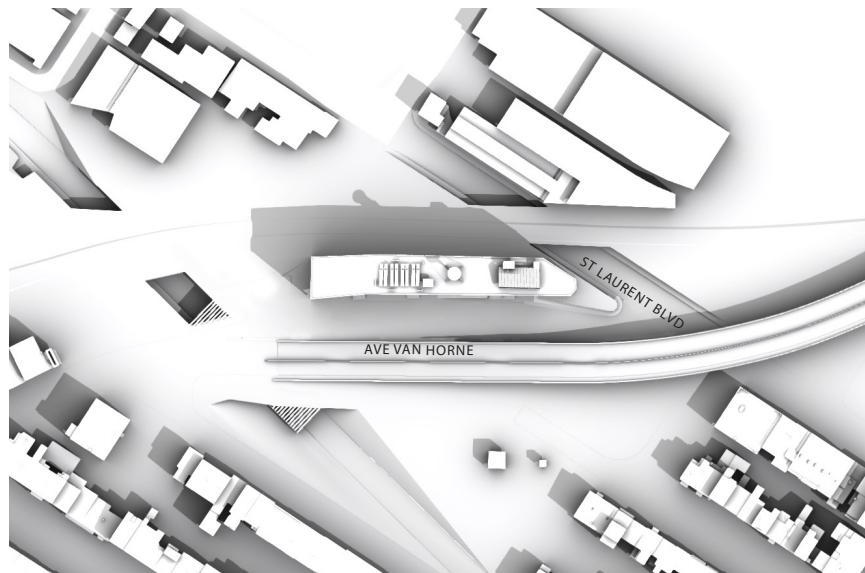
Le concept reste encore à être affiné pour éviter l'éblouissement du plafond du dernier étage par l'éclairage des enseignes. La présence des luminaires sur la façade sera également minimisée dans le développement ultérieur du design.

ÉTUDE D'ENSOLEILLEMENT

L'étude d'ensoleillement a été effectuée avec et sans le projet, à l'équinoxe (le 22 septembre).



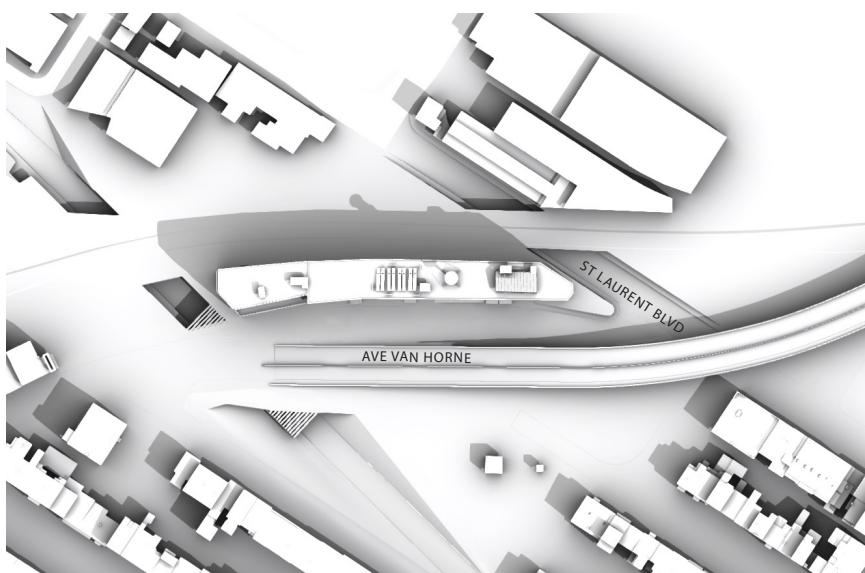
**Avant
le projet proposé**



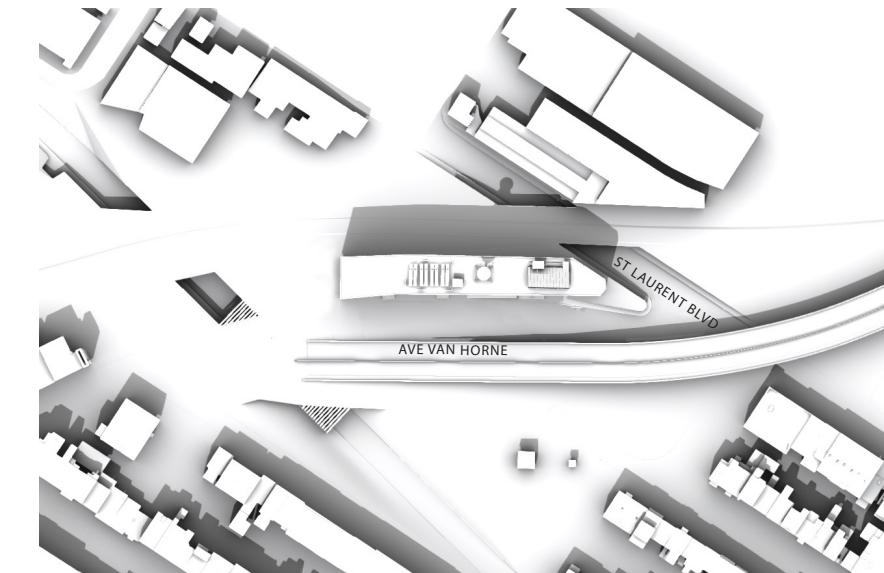
09:30
1 Van Horne



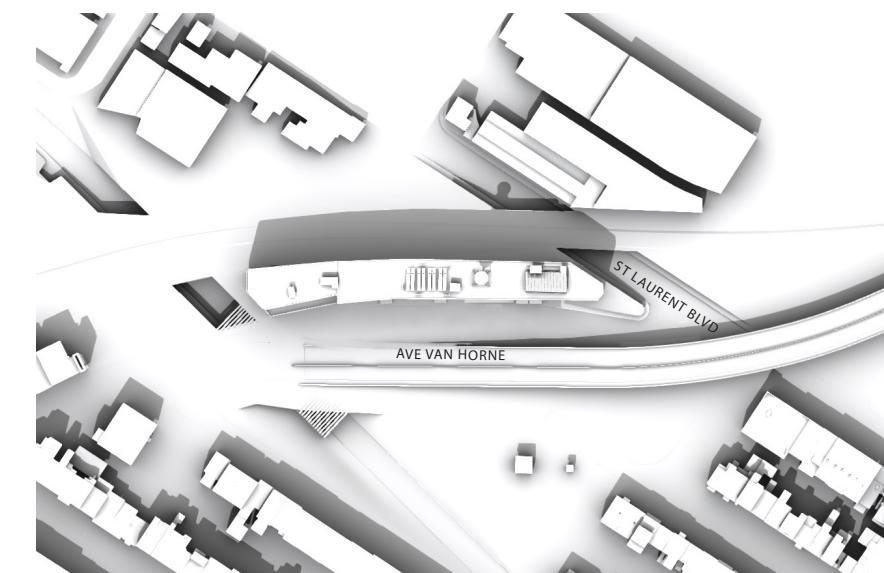
**Après
le projet proposé**



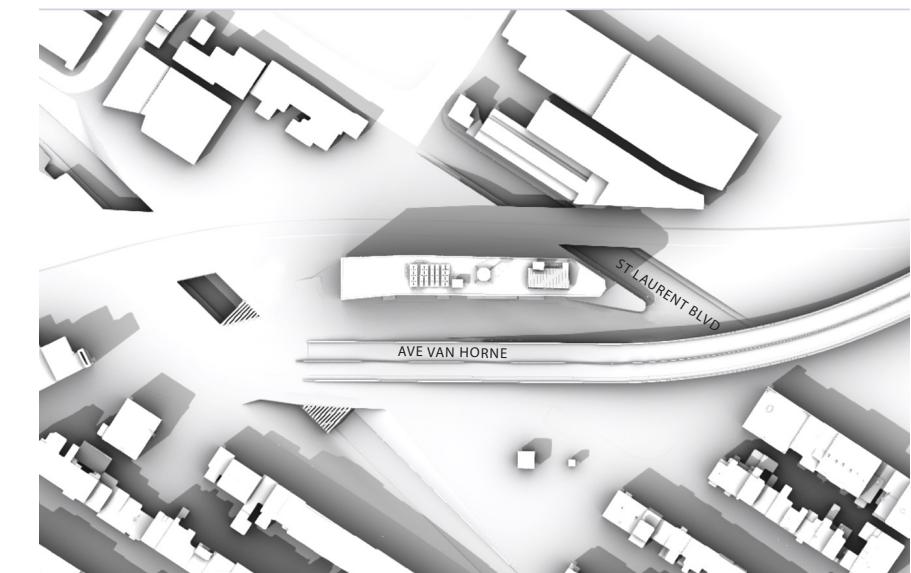
09:30
55 Van Horne & 1 Van Horne



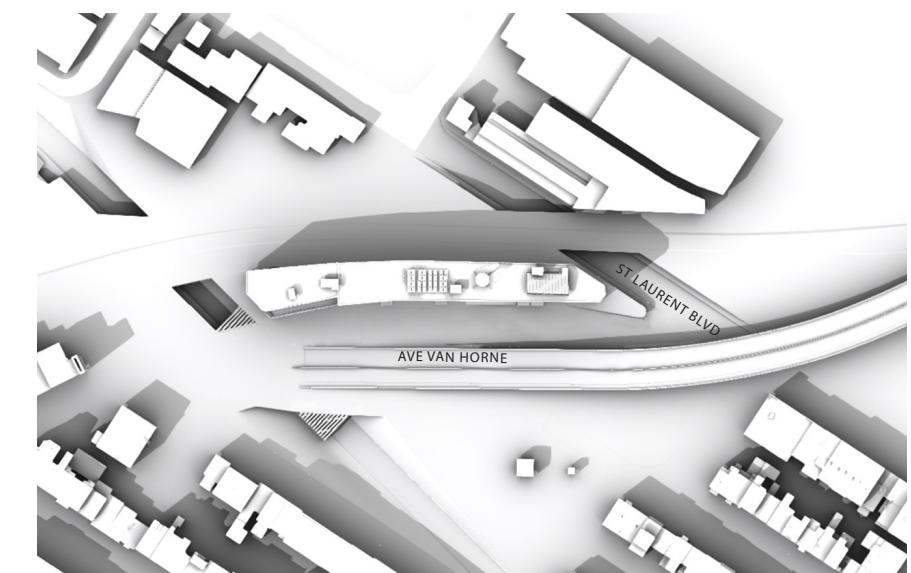
12:50
1 Van Horne



12:50
55 Van Horne & 1 Van Horne



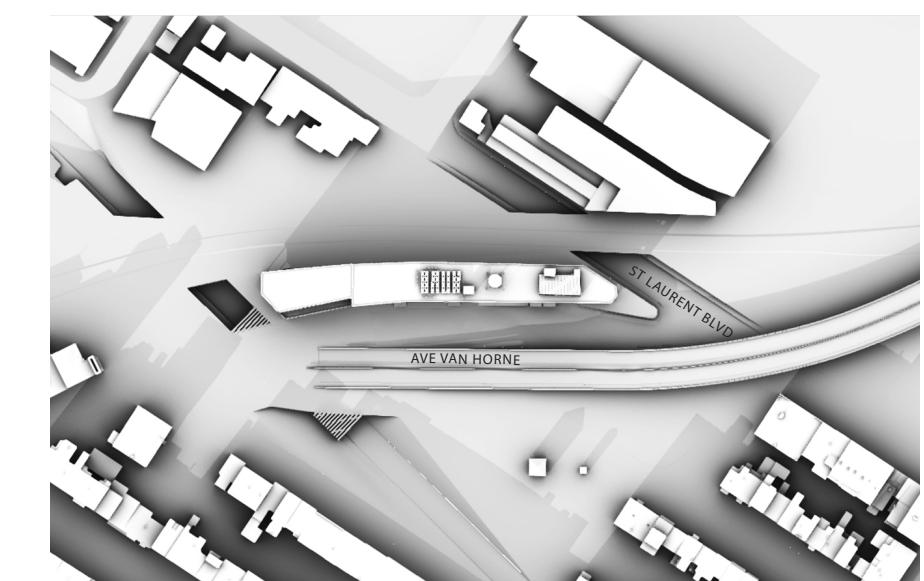
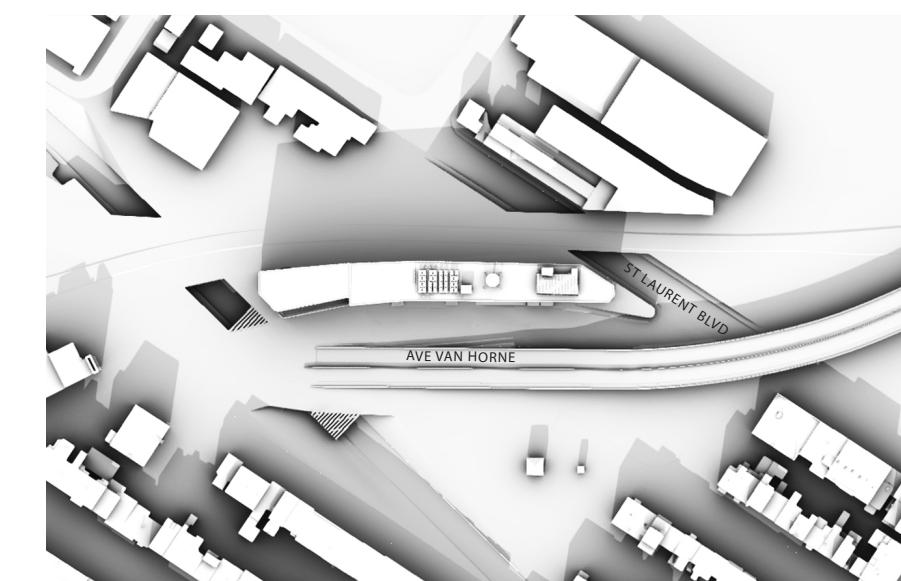
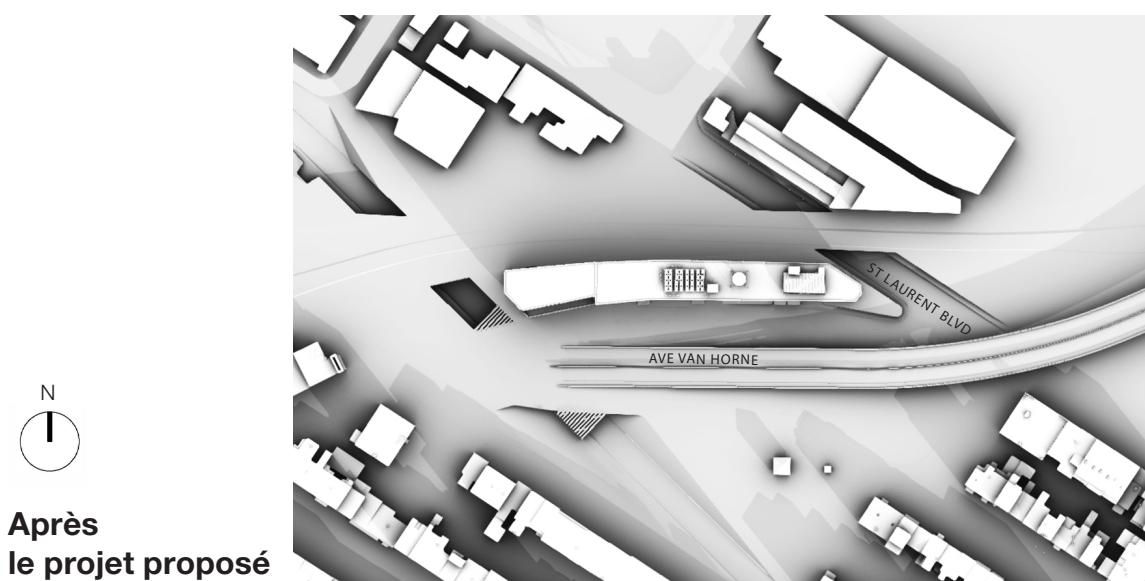
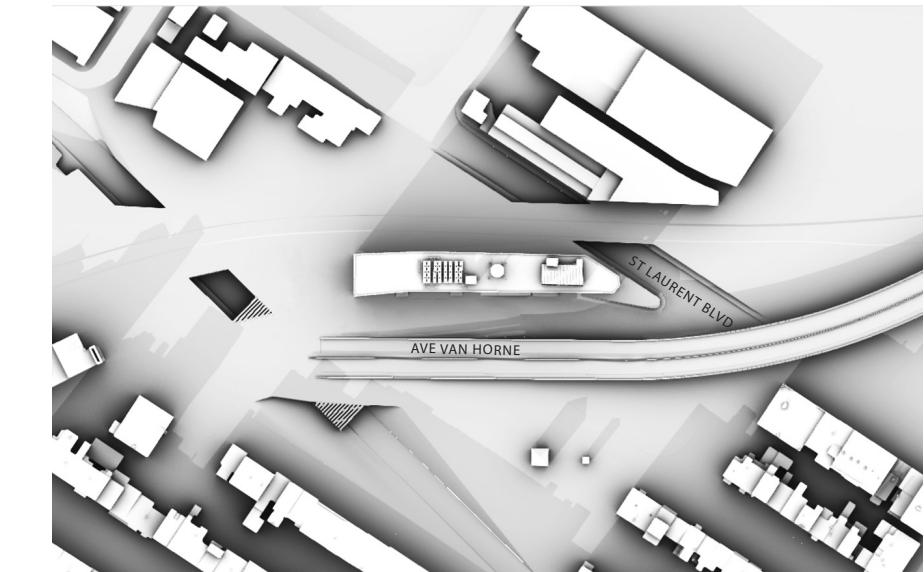
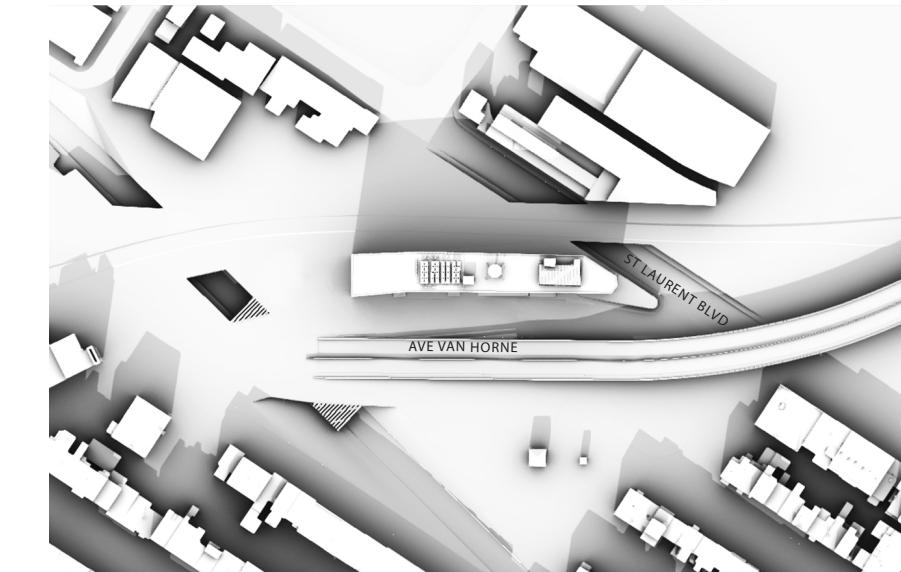
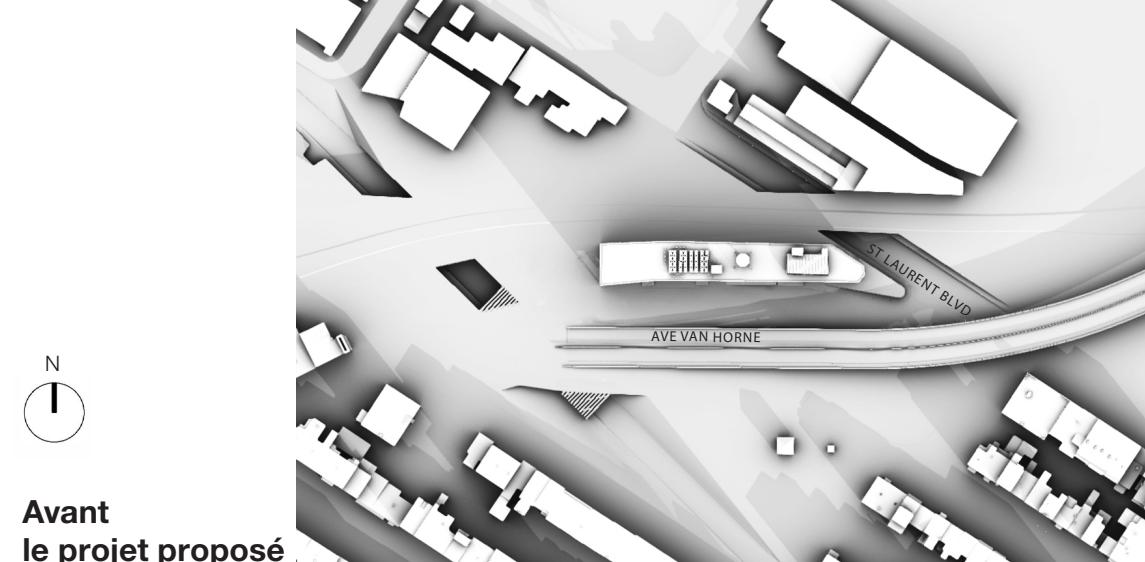
15:00
1 Van Horne

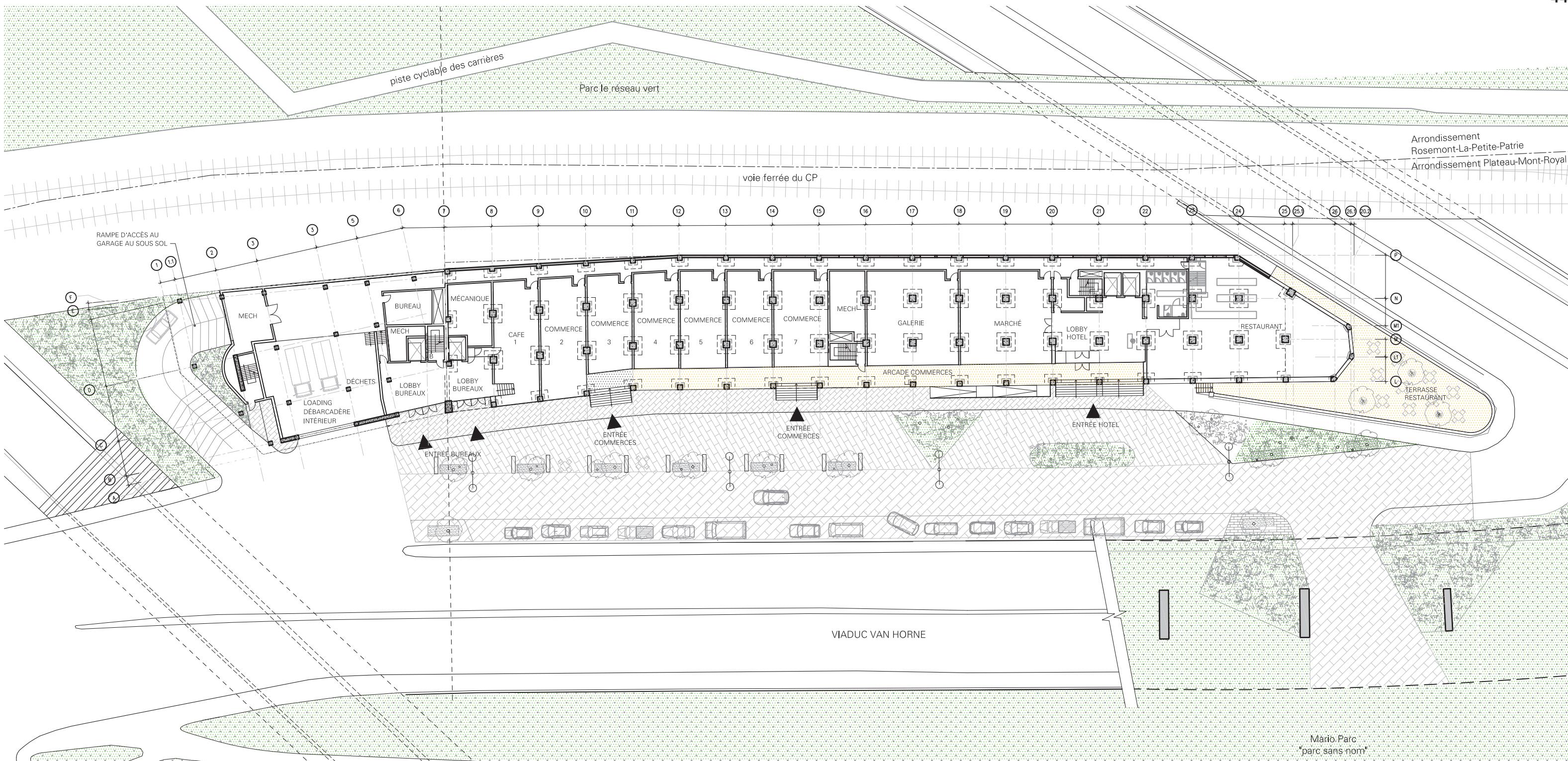


15:00
55 Van Horne & 1 Van Horne

ÉTUDE D'ENSOLEILLEMENT

L'étude d'ensoleillement a été effectuée avec et sans le projet, au solstice d'hiver (le 21 décembre).



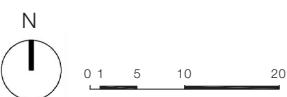


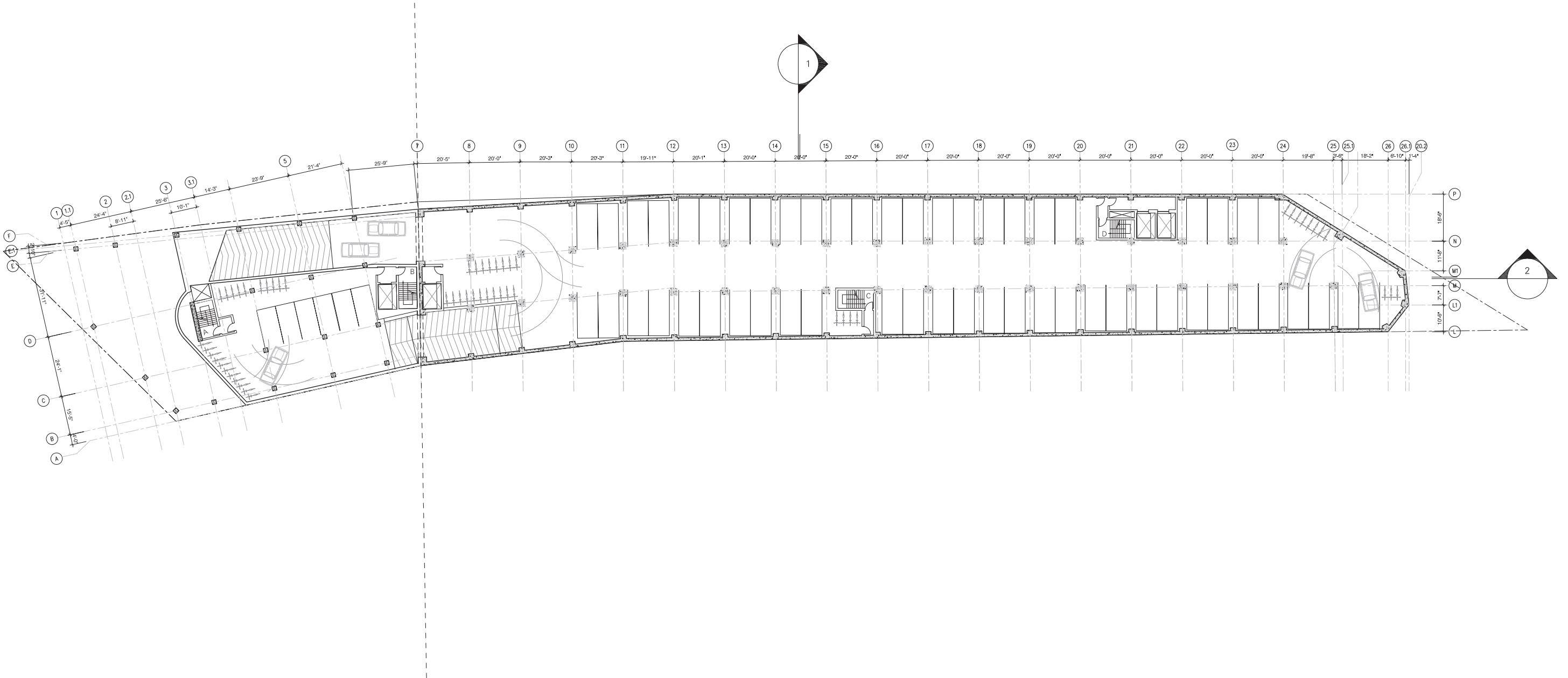
55 VAN HORNE

**PLAN NIVEAU 1 (RDC)
ENTRÉE BUREAUX ET STATIONNEMENT
DÉBARCADÈRE**

1 VAN HORNE

**PLAN NIVEAU 1 (RDC)
ENTRÉE BUREAUX / HOTEL
COMMERCES**



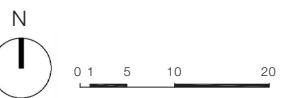


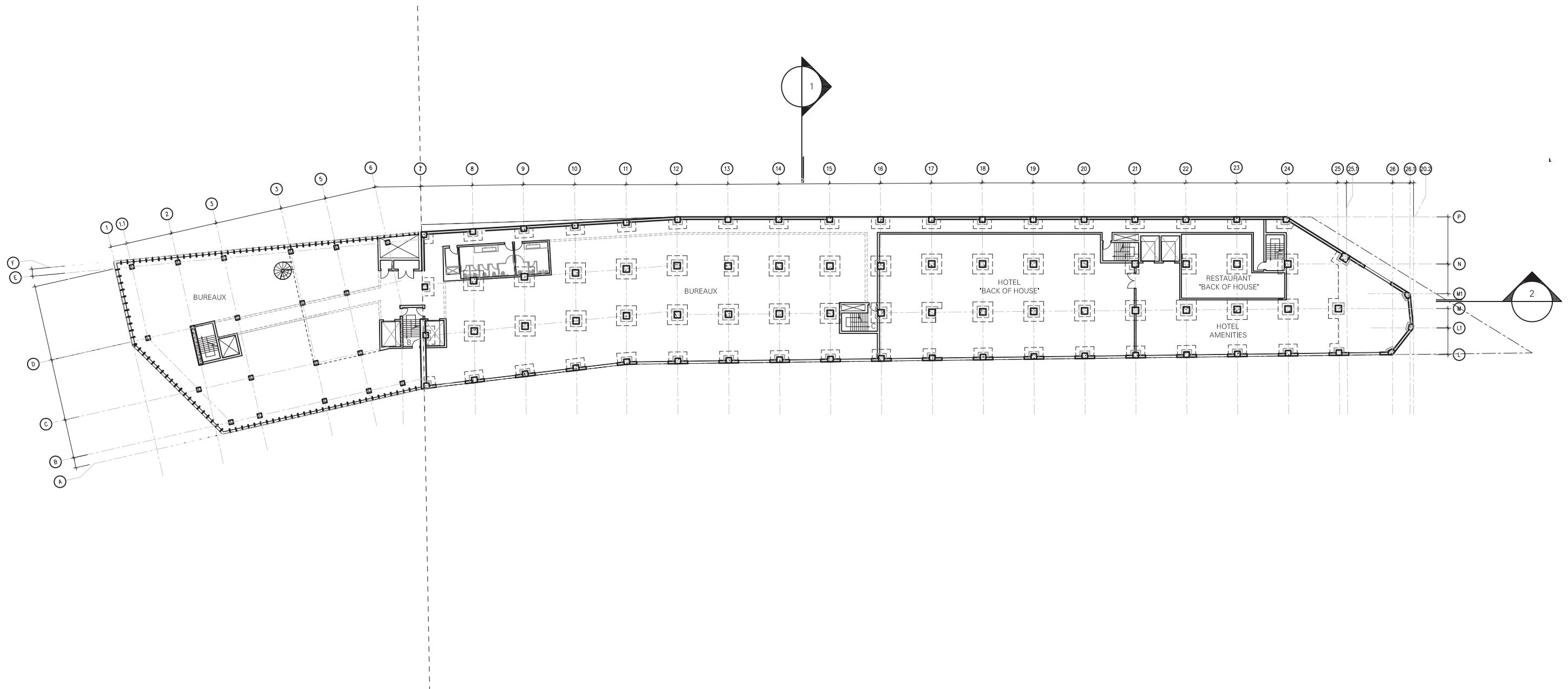
55 VAN HORNE

PLAN NIVEAU -1 SOUS SOL / STATIONNEMENT

1 VAN HORNE

PLAN NIVEAU -1 SOUS SOL / STATIONNEMENT



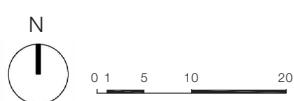


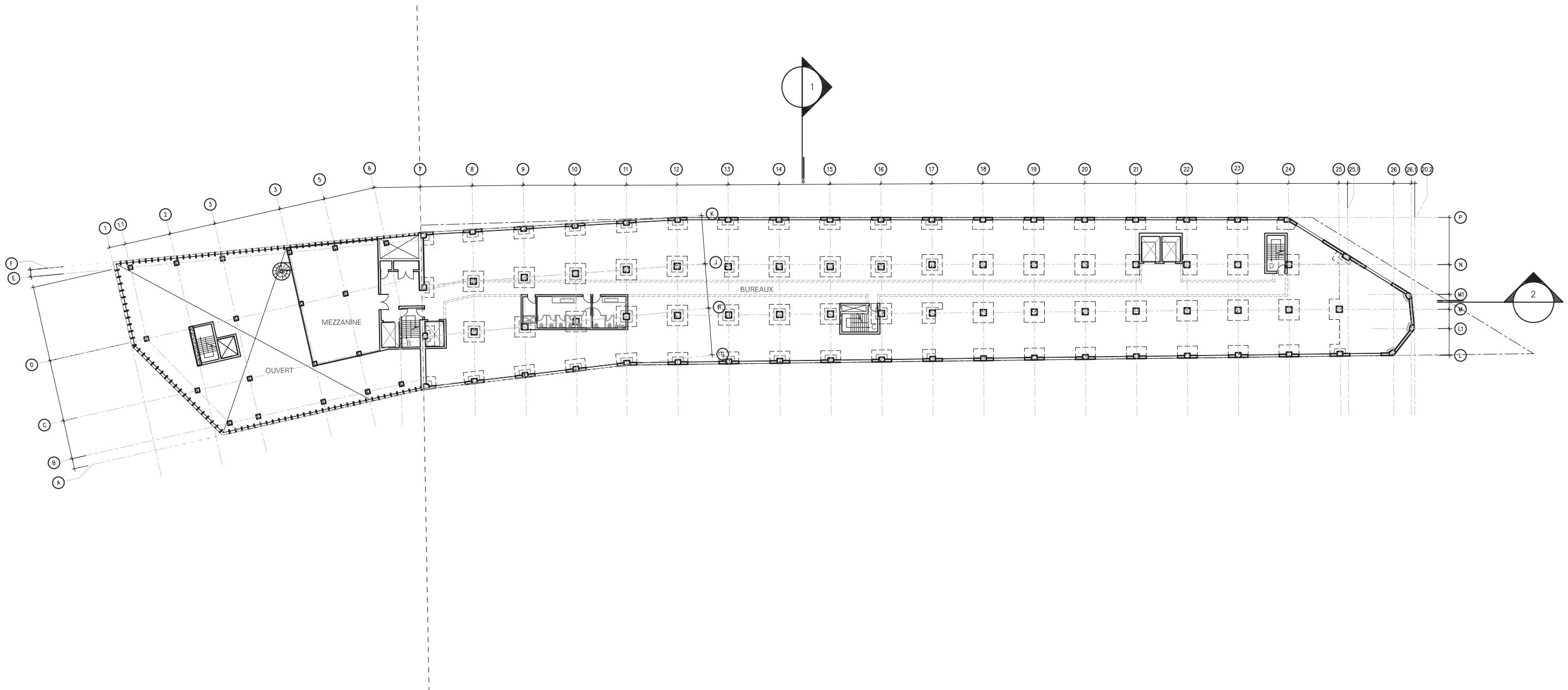
55 VAN HORNE

PLAN NIVEAU 2
BUREAUX

1 VAN HORNE

PLAN NIVEAU 2
BUREAUX / HOTEL



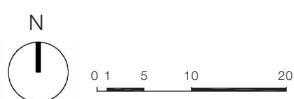


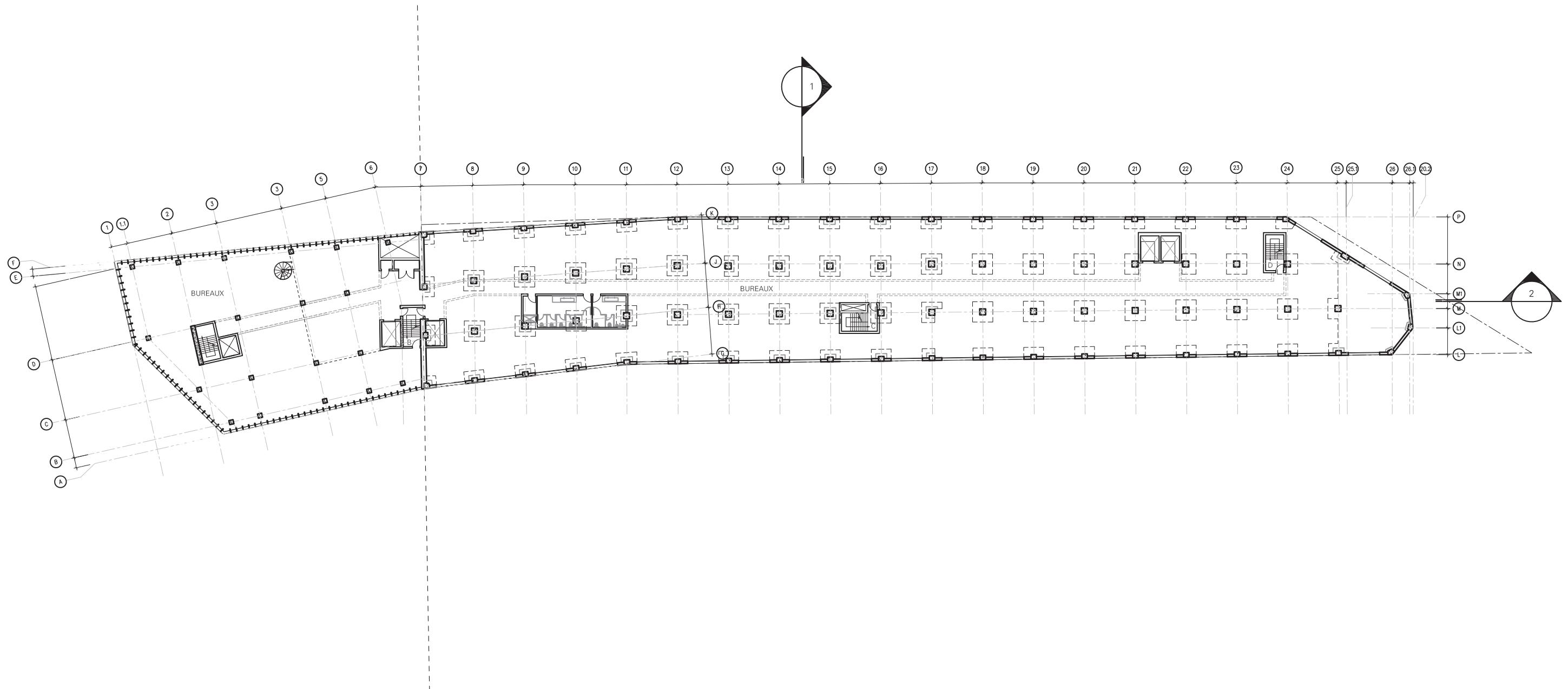
55 VAN HORNE

**PLAN NIVEAU 2 MEZZANNINE
(DOUBLE HAUTEUR)**

1 VAN HORNE

**PLAN NIVEAU 3
BUREAUX**



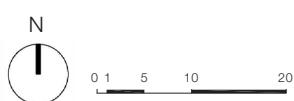


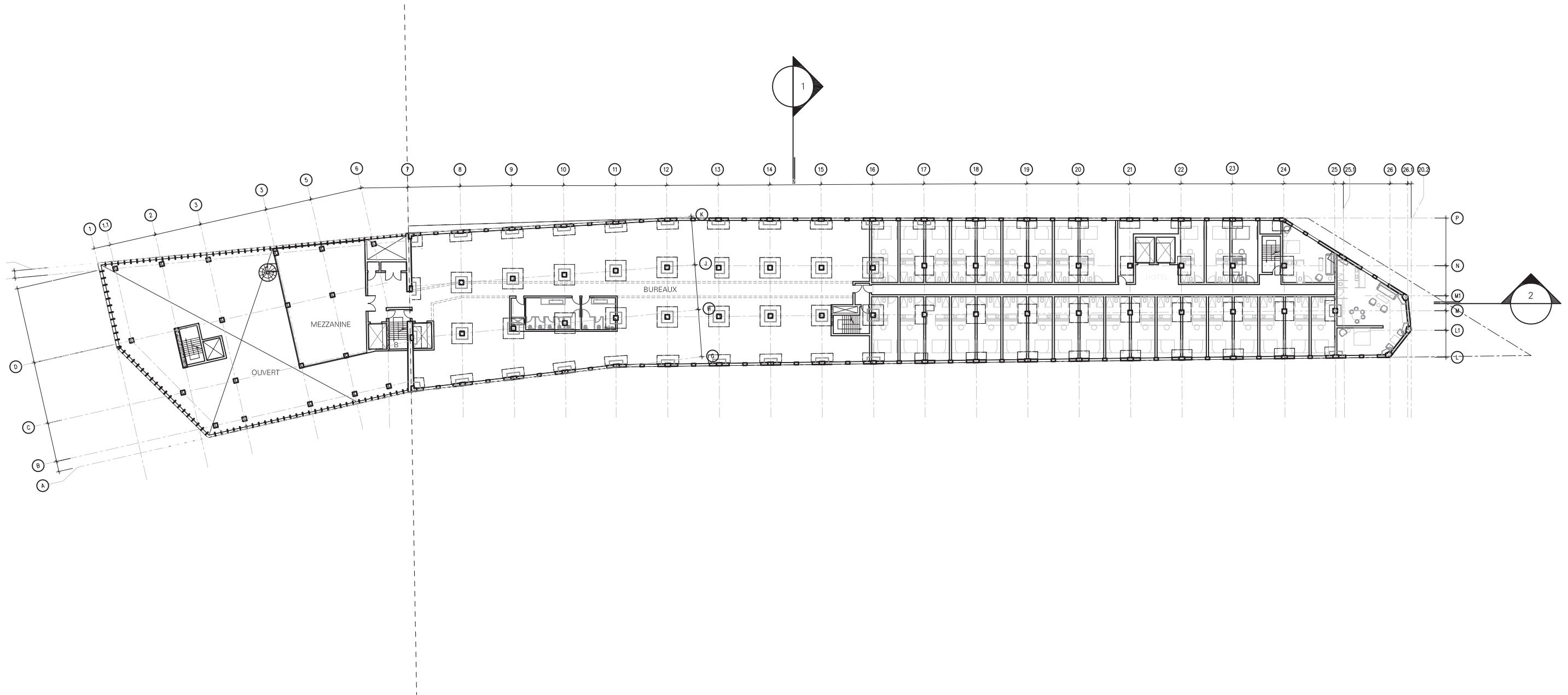
55 VAN HORNE

**PLAN NIVEAU 3
BUREAUX**

1 VAN HORNE

**PLAN NIVEAU 4
BUREAUX**



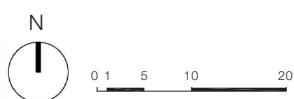


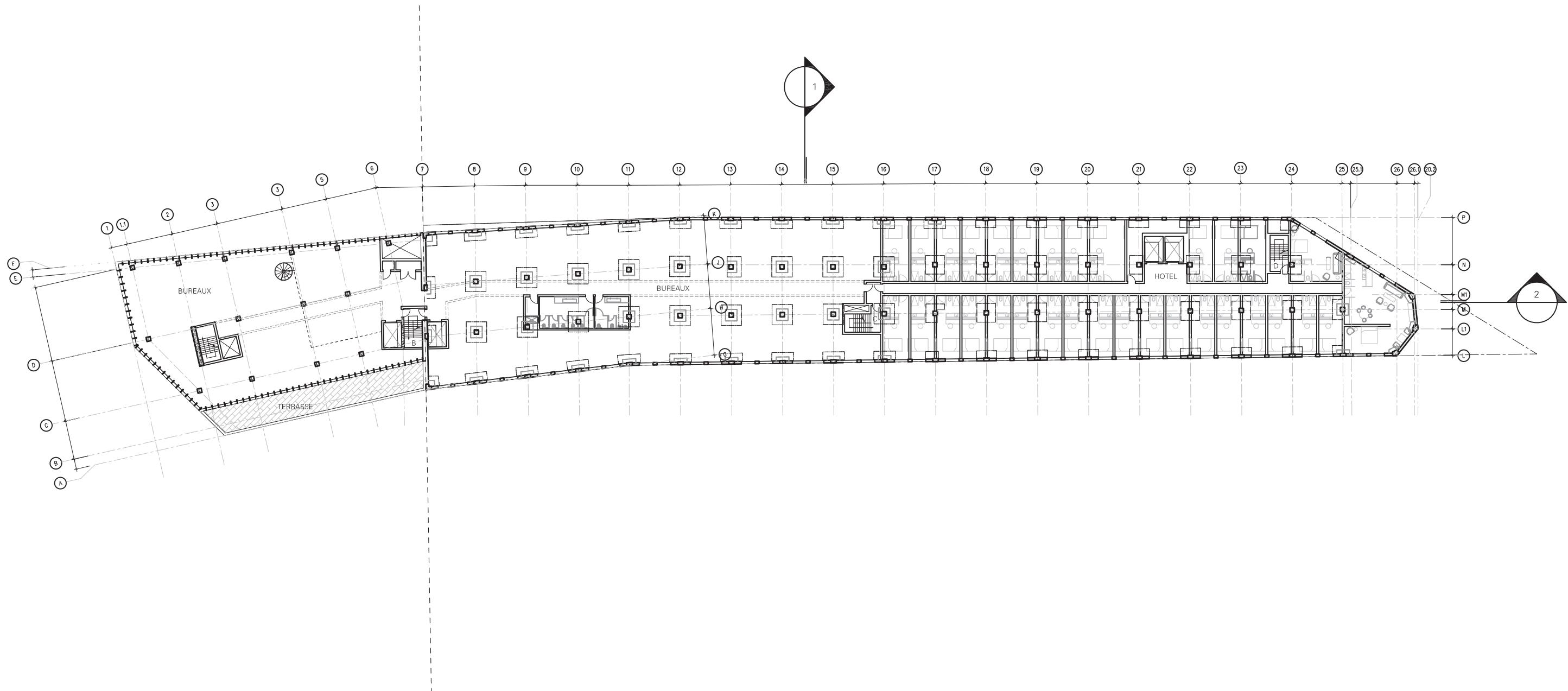
55 VAN HORNE

**PLAN NIVEAU 3 MEZZANNINE
(DOUBLE HAUTEUR)**

1 VAN HORNE

**PLAN NIVEAU 5
BUREAUX**



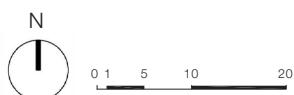


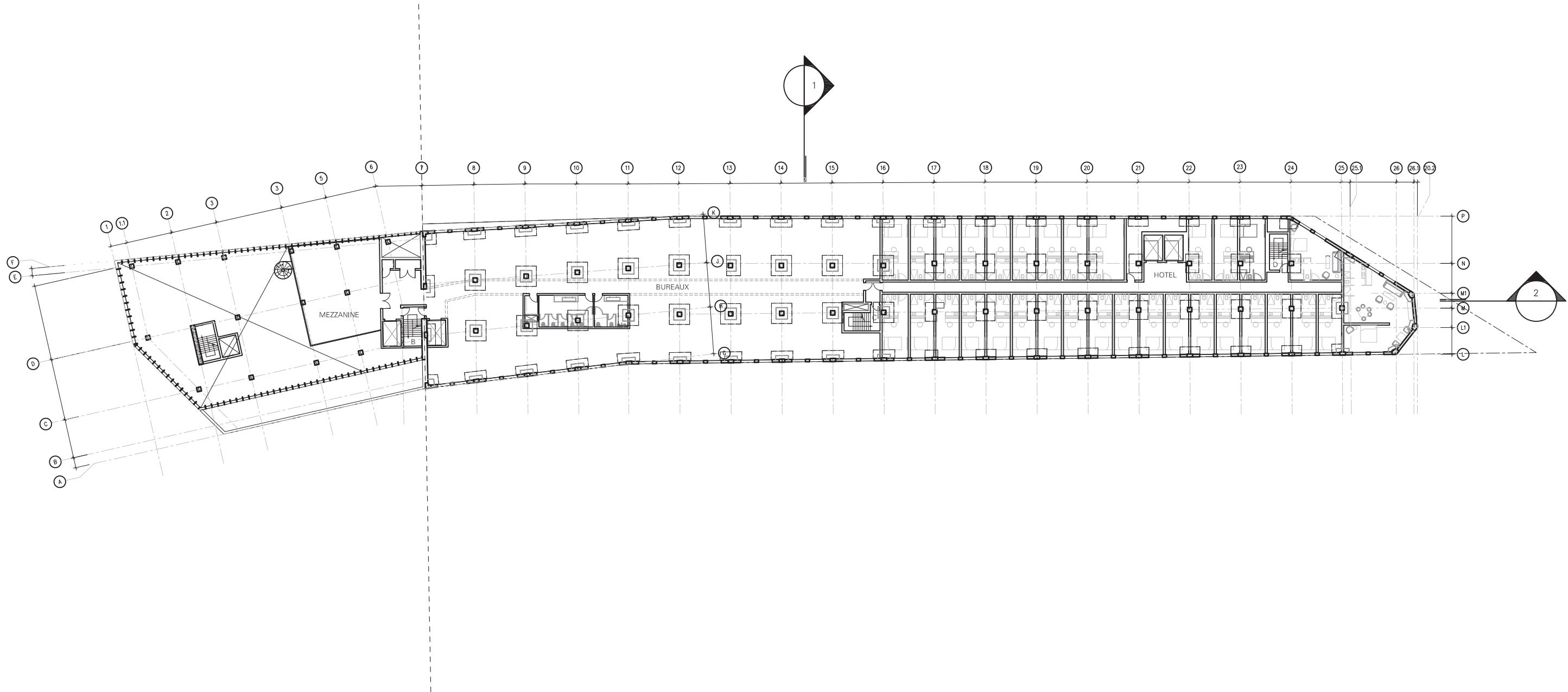
55 VAN HORNE

PLAN NIVEAU 4
BUREAUX

1 VAN HORNE

PLAN NIVEAU 6
BUREAUX



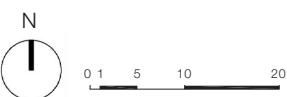


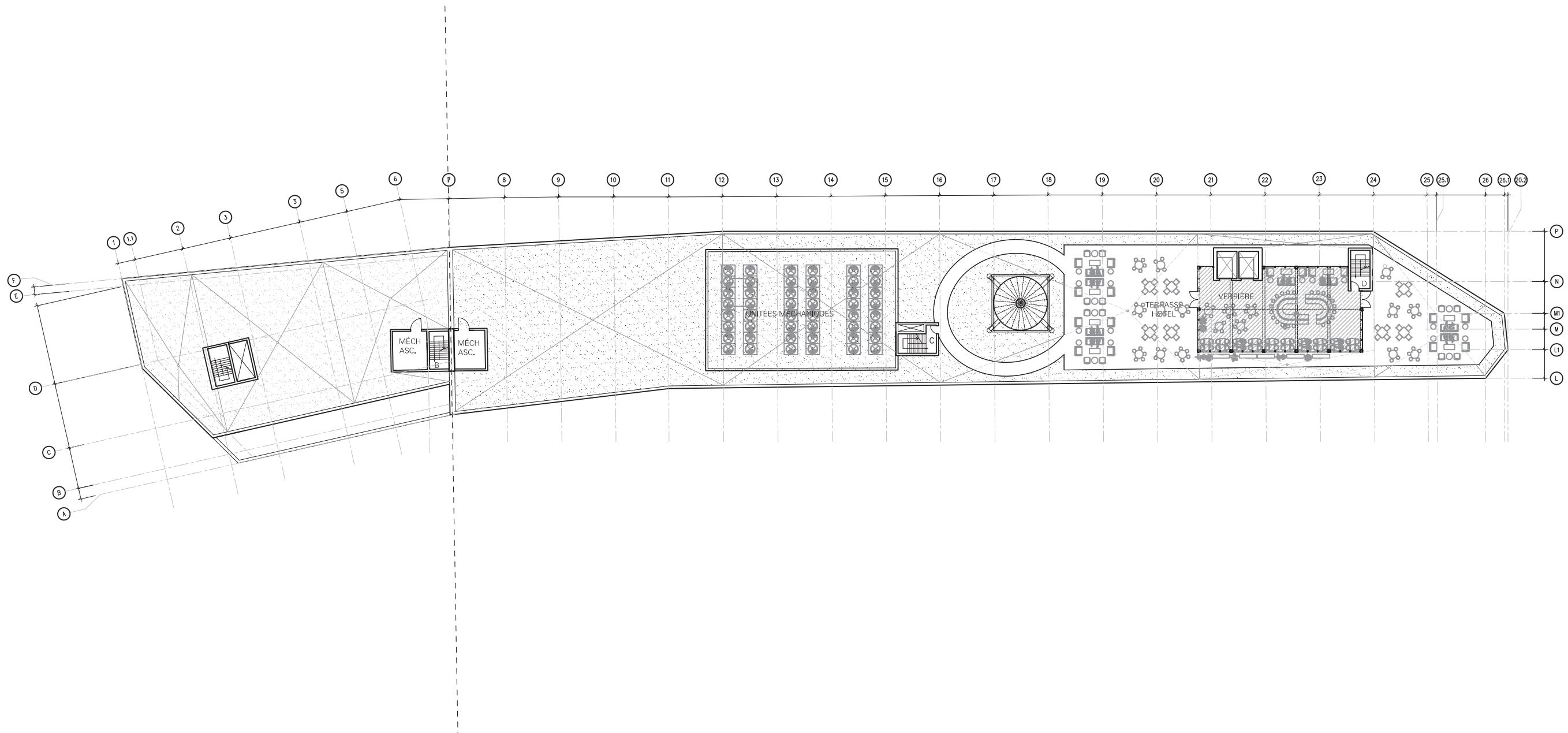
55 VAN HORNE

**PLAN NIVEAU 4 MEZZANNINE
(DOUBLE HAUTEUR)**

1 VAN HORNE

**PLAN NIVEAU 7
BUREAUX**





55 VAN HORNE

PLAN NIVEAU TOIT
TOITURE / MÉCANIQUE

1 VAN HORNE

PLAN NIVEAU TOIT
TOITURE / MÉCANIQUE / TERRASSE HOTEL

