

# Syndicat des copropriétaires des Lofts Redpath

y

Montréal le 5 mars 2009,

Office de consultation publique de Montréal,

Madame la présidente,

Veuillez trouver ci-jointes, 8 copies papier et une copie électronique du mémoire soumis à votre attention par le Syndicat des copropriétaires des Lofts Redpath le 5 mars 2009.

En raison de notre présence sur les lieux, nous nous croyons investis du devoir de représenter adéquatement les milliers d'usagers du canal qui, compte tenu des circonstances, n'ont jamais été en mesure d'entrevoir la perte énorme que leur fera subir le développement des Bassins du Nouveau Havre dans la forme proposée par la Société immobilière du Canada.

Nous avons investi dans les ruines de l'ancienne raffinerie de sucre Redpath en pensant que les règles auxquelles nous étions assujettis seraient les mêmes pour ceux qui nous suivraient dans l'aventure.

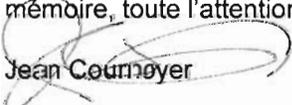
Nous avons été les premiers à observer ces contraintes de développement des abords du canal et nous nous attendons à ce que ceux qui veulent nous y rejoindre fassent de même.

À quoi servent des règlements de zonage ou des plans d'urbanisme s'ils peuvent être modifiés au gré d'entrepreneurs à courte vue soucieux avant tout de maximiser le rendement de leurs investissements.

Le projet Devimco de Griffintown constituait la première agression faite par l'entreprise privée sur le canal de Lachine. La ville était tellement pressée de collaborer avec cette entreprise qu'elle a ignoré l'importance que votre organisme représente pour la prise de décisions éclairées.

Nous vous implorons de ne pas devenir complice de la seconde agression en approuvant les intentions de La Société immobilière du Canada, une entreprise gouvernementale fédérale, comme l'ont fait les édiles municipaux de Montréal et ceux de l'arrondissement Le Sud-Ouest.

Nous vous remercions de l'attention que vous avez apportée aux questions soumises par notre représentant à l'occasion des auditions et nous sommes assurés que vous accorderez à notre mémoire, toute l'attention qu'il mérite.

  
Jean Cournoyer

Président du Syndicat des copropriétaires des Lofts Redpath

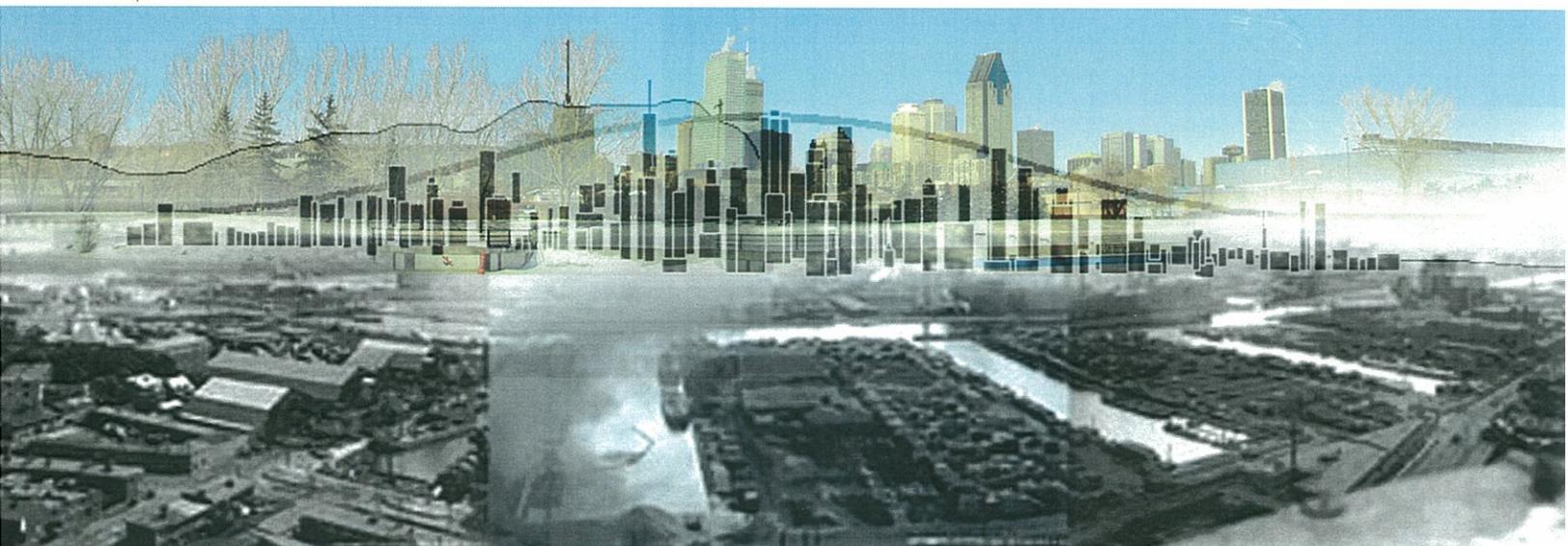
Mémoire présenté à l'Office de consultation publique

---

Dans le cadre du projet de réaménagement du 1500 rue Ottawa

Les Bassins du Nouveau Havre

LES VRAIS ENJEUX



le 5 mars 2009

Le syndicat des copropriétaires des **Lofts Redpath**



**TABLE DES MATIÈRES**

	<b>PAGE</b>
Objectifs et orientations du mémoire	2
Démarche de la Société immobilière du Canada	3
<b>1. Les faits méconnus et les demi-vérités</b>	
A. Lignes directrices et plan d'urbanisme	4
<b>2. Les tenants et aboutissants du projet de modification du cadre réglementaire et du plan d'urbanisme de la Ville de Montréal</b>	
B. Le site	8
C. Calculs du coefficient d'occupation du sol	9
D. Hauteur de bâtiment	11
E. Vues protégées	11
F. Ensoleillement	13
G. Impacts éoliens	15
H. Les vis-à-vis	16
I. Qualité de vie	16
J. Patrimoine et mémoire collective	17
<b>3. Règlements en vigueur versus le projet de modification du cadre réglementaire</b>	18
<b>4. Échéancier de la démarche</b>	19
<b>5. Les constats</b>	20
<b>6. Projet alternatif</b>	22
<b>7. Recommandations</b>	24
<b>Conclusion</b>	25

**ANNEXES**

### Mémoire du syndicat des copropriétaires des Lofts Redpath

#### OBJECTIFS ET ORIENTATIONS DU MÉMOIRE

Le syndicat des copropriétaires des Lofts Redpath prend à cœur la revitalisation du Canal de Lachine et sa reconnaissance en tant que berceau de l'ère industrielle du Canada.

Tout en considérant souhaitable le projet de développement du site de Poste Canada et en reconnaissant la qualité de sa programmation et des bénéfices offerts à de nombreux citoyens de la ville de Montréal et à ceux des régions avoisinantes qui souhaiteront s'y établir, il est, de l'avis des copropriétaires des Lofts Redpath, essentiel que l'aménagement de ce site exceptionnel soit réalisé avec cohérence et respect des principes fondamentaux suivants :

- Respect de la valeur patrimoniale des lieux porteurs de la mémoire collective;
- Contribution aux investissements réalisés à ce jour, tant par les instances municipales que fédérales;
- Contribution au développement récréotouristique et ce, en continuité avec les interventions déjà réalisées;
- Mise en valeur des attraits offerts par le Canal et de ses environs;
- Construction d'aménagements garants de la qualité de vie des familles qui y habiteront et des citoyens qui cohabiteront avec les installations projetées.

Seule une appréciation objective de ces paramètres favorisera la réalisation d'un projet de qualité, respectueux des lignes directrices endossées par une société avertie, porteur d'une vision d'avenir pour notre succession et pour la mise en valeur du territoire montréalais.

Les copropriétaires des Lofts Redpath, par le dépôt du présent mémoire, tiennent ainsi à souligner leur attachement au milieu de vie offerte par le canal de Lachine et ses infrastructures. Ils souhaitent, par un ensemble de commentaires portant sur les orientations du projet actuellement à l'étude, discuter de la densité des aménagements et des constructions proposées, mettre en lumière les impacts provoqués par la hauteur des bâtiments et questionner la réelle qualité de vie qui sera offerte aux futurs occupants de cet important complexe immobilier, si le projet de modification au règlement d'urbanisme et le plan d'ensemble qui le supporte sont adoptés sans amendement significatif.

Par le biais du présent mémoire, les copropriétaires des Lofts Redpath demandent instamment à l'Office de Consultation publique de prendre en délibéré l'ensemble des commentaires formulés et d'exiger de la Société immobilière du Canada qu'elle poursuive sa réflexion afin d'apporter des améliorations substantielles à son projet de développement et par conséquence à son plan d'ensemble.

### Mémoire du syndicat des copropriétaires des Lofts Redpath

#### DÉMARCHE DE LA SOCIÉTÉ IMMOBILIÈRE DU CANADA

Après avoir été récemment confronté au dossier de Griffintown, ayant passé outre à l'application de l'article 75 de la Charte de la Ville de Montréal, les citoyens de l'Arrondissement Sud-Ouest et du Grand Montréal sont cette fois-ci invités par le biais de l'Office de consultations publiques à questionner et commenter le projet situé au 1500 de la rue Ottawa.

En accord avec la lettre d'opinion publiée le vendredi 21 mars 2008, (voir annexe 1) rappelant la nécessité et le rôle de l'OCPM, le syndicat des copropriétaires des Lofts Redpath souhaite d'entrée de jeu faire une mise en garde. Pour avoir tenté de discuter avec la Société immobilière du Canada, des enjeux du plan d'ensemble qu'elle souhaite réaliser, il nous est apparu que l'application de la politique de consultation et de participation publique, dans le cadre du présent dossier, n'apparaissait pour la Société immobilière du Canada qu'un passage obligé et ne constituait qu'une formalité. L'attitude adoptée par cette dernière lors des audiences en est d'ailleurs la démonstration. Les appréhensions soulevées par le collectif d'auteurs de la lettre d'opinion du 21 mars 2008, craignant la mise en veilleuse de la politique de consultation et de participation du public ainsi que la distanciation des décideurs de la cohérence du plan d'urbanisme, sont fondées.

Disposant d'importants budgets pour la promotion, la production d'images attrayantes, inspirées et exerçant d'importants " lobbys " afin de rallier l'ensemble des dissidents, avant même que les premières consultations n'aient lieu, il est clair que les citoyens du Grand Montréal font ici face à une démarche raffinée et peaufinée par un développeur aguerrri et usant sciemment de son immunité. Bien qu'à l'opposé de l'approche appliquée pour le projet de Griffintown, les méthodes utilisées par la Société immobilière du Canada sont animées par le même objectif et visent à clore le débat avant même qu'il n'ait lieu. L'absence de données importantes afin d'évaluer objectivement les impacts du projet, une propension exagérée à décrire son plan d'ensemble comme étant la "Cité Radieuse" des temps modernes, l'exclusion d'études ayant été commandées antérieurement à l'acquisition du site du 1500 rue Ottawa et portant directement sur l'application de lignes directrices d'un plan d'urbanisme cohérent et respectueux d'un processus de planification concerté, l'imposition d'un échéancier extrêmement serré afin de compléter le débat bien avant que les élections municipales n'aient lieu l'automne prochain sont autant de facteurs qui nous font mettre en doute les intérêts réels invoqués par la Société immobilière du Canada.

À plusieurs reprises lors des audiences, les représentants de la Société immobilière du Canada, en réponse aux commentaires et aux questions traitant de la densité du projet, de la hauteur et des reculs des bâtiments projetés ont argué que la viabilité économique du projet constituait la condition essentielle à sa réalisation et imposait les conditions d'aménagement telles qu'elles sont présentement définies.

Compte tenu de l'importance que revêt ce projet pour l'environnement bâti de la Ville de Montréal, ses concitoyens et la revitalisation du Canal, nous exhortons l'OCPM d'exercer son plein pouvoir de recommandation et de donner suite aux requêtes du présent mémoire afin de compléter adéquatement l'analyse du présent dossier. Donnons ainsi au Maire de Montréal et à son administration municipale une vue d'ensemble qui permettra à ceux-ci d'exercer pleinement le leadership que le législateur leur a expressément donné et exigeons d'eux qu'ils rendent compte officiellement des choix qu'ils feront.

## 1. LES FAITS MÉCONNUS ET LES DEMI-VÉRITÉS

### A. Lignes directrices et plan d'urbanisme

Le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal encadre et guide la mise en valeur du territoire au moyen d'orientations pan-montréalaises en collaboration et de concert avec les instances provinciales et fédérales lorsque les enjeux des aménagements le requièrent. Se référant à un ensemble de lignes directrices, les arrondissements élaborent, à leur tour, une trame plus précise de mise en valeur.

En fonction de ces principes, le projet élaboré par la Société immobilière du Canada, endossé d'emblée par l'arrondissement Sud-Ouest et par le Conseil municipal en première lecture, pose ici d'importantes questions d'intégrité et de cohérence lorsque l'on considère les documents d'orientation et de réglementation émis par la Ville de Montréal (Voir annexe 2). Se référant aux études produites durant les vingt dernières années afin d'établir des paramètres de développement de qualité, il est clair qu'afin de rencontrer les exigences de rentabilité du projet proposé par la Société immobilière du Canada, plusieurs conditions et règles d'aménagement ont été occultées. Précisons d'autre part que l'arrondissement Sud-Ouest qui a autorité sur le secteur de planification a commandé plusieurs de ces études afin de se doter d'une réglementation adaptée à la mise en valeur de la portion du Canal située entre le secteur Griffintown et les écluses Saint-Gabriel. Parmi les plus récentes, mentionnons celle réalisée en 2007 par Atelier B.R.I.C. Architecture + Urbanisme, dont un des chapitres est entièrement consacré à l'élaboration de principes d'intervention pour ce secteur, et celle du Groupe Gauthier, Biancamano, Bolduc, urbanistes-conseils portant sur l'encadrement à privilégier pour le développement du terrain de Postes Canada, 1470 – 1500 rue Ottawa, dont la version finale a été émise le 20 juin 2003. Celle-ci est d'ailleurs utilisée en référence au document intitulée " Secteur Griffintown ", Mise en valeur du site de l'ancien centre de tri-postal, 13 décembre 2006 (Voir annexe 3).

L'étude du Groupe Gauthier Biancamano, Bolduc a été produite pour l'arrondissement Sud-Ouest afin d'établir des règles qui empêcheraient le développement agressif du site de tri postal. Postes Canada s'apprêtait à l'époque à se départir de ses installations et à les vendre éventuellement aux plus offrants. Les prétentions de l'arrondissement à l'effet que les grandes orientations de ce document ne seraient plus d'actualité sont irrecevables.

En guise de référence, l'étude d'atelier B.R.I.C. Architectes + Urbanistes mentionne ce qui suit :

- Aux pages 35 et 51 du chapitre " Principes d'interventions ", l'un des objectifs proposés est de protéger les ensembles bâtis de valeur patrimoniale et leur environnement. Pour y arriver, les dispositions suivantes sont suggérées :
  - Recycler les bâtiments d'intérêt patrimonial et préserver les ouvrages d'art.
  - Calibrer l'échelle des nouvelles insertions en fonction du cadre bâti patrimonial environnant.
  - Utiliser des matériaux et des éléments composites qui s'intègrent au cadre bâti patrimonial.
  - Adapter une réglementation qui assure la pérennité et la mise en valeur du patrimoine.

Mémoire du syndicat des copropriétaires des Lofts Redpath

1. LES FAITS MÉCONNUS ET LES DEMI-VÉRITÉS (suite)

A. Lignes directrices du plan d'urbanisme (suite)

- . À la page 41 intitulée " Retisser les liens entre le secteur Griffintown et le Canal de Lachine " (le principe s'applique aussi à la portion ouest qui mène aux écluses St-Gabriel), on y précise les principes d'interventions suivants :
  - Dégager les anciens bassins et canaux (voir croquis d'aménagement page 42), Prolonger les rues du quartier vers le canal et ses bassins (voir précédents, page 43), Aménager des espaces publics en liaison avec le canal (voir propositions de la page 44), où il y est mentionné ce qui suit : " Les terrains en bordure du canal limitent l'accès public au plan d'eau. Dans la trame urbaine, le canal et ses bassins font figure d'espaces publics. Ils doivent donc, comme les places publiques, être ceinturés de voies publiques pour en garantir le libre accès.

De toute évidence, ces propositions sont loin de suggérer une implantation de bâtiments dont l'étendue, les hauteurs et l'organisation auraient pour effet d'exercer par sa densité une coercition tel, que les citoyens du grand Montréal se considéreraient exclus du nouveau quartier que la Société immobilière du Canada prétend offrir à la population par " la création d'un milieu de vie privilégié pour habiter, travailler et se divertir dans un secteur stratégique de la Ville ". Contrairement à ce que soutient la Société immobilière du Canada, la densification à outrance du site du 1500 rue Ottawa, bien qu'appuyée d'une programmation diversifiée et d'aménagements urbains de qualité, aura tôt fait d'entraîner le repli sur lui-même de ce secteur et d'encourager la ghettoïsation et l'isolement de ses résidents. On dira alors que nous avons une ville autour d'un quartier plutôt qu'un quartier dans la Ville. Contrairement à l'approche préconisées au plan d'ensemble, il est suggéré, à la page 49, de développer les sites vacants en fonction des caractéristiques du secteur et il est proposé d'encadrer les espaces publics que sont les rues, les places et les parcs (incluant les bassins) en favorisant des marges de recul faible et des gabarits de bâtiments moyens (soit entre 3 à 8 étages). Nous comprenons par cette assertion que la diversité du domaine construit sur le site de la Société immobilière du Canada devrait se situer entre 3 et 8 étages plutôt que de recouvrir unilatéralement l'entièreté du terrain disponible de bâtiments dont la hauteur se situerait entre 6 et 8 étages, pour atteindre parfois des sommets de 14 et 20 étages.

Bien que le comité de suivi de la Ville de Montréal ait participé à l'élaboration de cette étude particulière par le biais de représentants de la Direction du développement urbain, du Bureau du Patrimoine, de la toponymie et de l'expertise et de conseiller en aménagement de l'arrondissement Sud-Ouest, l'ensemble de ces représentants sont près à passer sous silence le fait qu'une part importante de leurs recommandations sont ignorées et absentes de l'appréciation objective du plan d'ensemble présenté par la Société immobilière du Canada.

Comment ne pas dénoncer l'incohérence entre le geste et la parole?

Mémoire du syndicat des copropriétaires des Lofts Redpath

1. LES FAITS MÉCONNUS ET LES DEMI-VÉRITÉS (suite)

A. Lignes directrices et plan d'urbanisme (suite)

Quant à la seconde étude intitulée " Document d'encadrement pour le développement du terrain de Postes Canada 1470-1500 rue Ottawa ", on peut y lire aux pages 7 et 8 du chapitre 3 " Orientations et principes d'encadrement du développement " ce qui suit :

Le centre-ville et le canal constituent des points de repère visuels importants à partir du site. La richesse des panoramas depuis et vers le canal de Lachine doit être préservée. Ainsi, le réseau de rues et d'espaces verts devra contribuer à la mise en valeur des percées visuelles vers le centre-ville, le canal et le Mont-Royal.

De façon à désenclaver le secteur et établir des relations avec le quartier, le centre-ville et le canal, on doit préserver et mettre en valeur des perspectives visuelles vers le centre-ville et le Mont-Royal dans l'axe de la rue Guy et à partir des rives du canal ainsi que préserver les vues sur le canal et sur ses éléments repères (Redpath, Silo, etc.) à partir de la rue Richmond.

Il y a lieu de favoriser une implantation maximisant le potentiel du site tout en favorisant une intégration harmonieuse des différents projets implantés par la définition judicieuse des limites de hauteur et de densité. Les principes d'encadrement suivants en découlent:

- La hauteur de bâtiments doit varier de 9 à 20 mètres et présenter une gradation harmonieuse à l'intérieur du site et avec la trame bâtie du quartier et du canal.
- Un coefficient d'occupation des sols global de 3.0 devra être considéré comme la densité d'occupation maximale du sol.
- L'implantation des bâtiments devrait favoriser la maximisation des conditions d'ensoleillement.
- Le maintien d'espaces libres aux extrémités des anciens bassins devrait être prévu de façon à maintenir des perspectives visuelles vers le canal et le centre-ville.

Là encore, autant de considérations déterminantes pour un développement cohérent, la mise en valeur du canal, la commémoration de ses anciens bassins, le respect de l'historicité du plan d'eau et des traits dominants des éléments du paysage urbain de grande valeur patrimoniale (Voir annexe 4).

Autant de considérations ignorées, absentes du plan d'ensemble proposé par la Société immobilière du Canada et endossées jusqu'à présent par des autorités complaisantes prétextant que les orientations proposées en 2003 ne seraient plus appropriées au contexte urbain des années 2009. Doit-on mentionner que les principes fondamentaux d'aménagement urbain de qualité n'ont pas d'âge. Encore aujourd'hui, nous sommes à même, dans la mesure où il y a présence d'objectivité, de reconnaître les qualités de grands complexes immobiliers et urbains datant des décennies et siècles derniers.

Mémoire du syndicat des copropriétaires des Lofts Redpath

1. LES FAITS MÉCONNUS ET LES DEMI-VÉRITÉS (suite)

A. Lignes directrices et plan d'urbanisme (suite)

Plusieurs extraits du plan d'urbanisme de la Ville de Montréal et de l'arrondissement du Sud-Ouest (Voir annexe 2) font aussi état de paramètres et d'orientations aucunement pris en considération par le plan d'ensemble proposé par la Société immobilière du Canada. Qui plus est, le projet de modification du cadre réglementaire ainsi que les avis favorables à son adoption sont en contradiction ou font abstraction des orientations élaborées par la Ville.

2. LES TENANTS ET ABOUTISSANTS DU PROJET DE MODIFICATION DU CADRE RÉGLEMENTAIRE ET DU PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE MONTRÉAL

En référence au projet de modification du cadre réglementaire et du plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, tel que demandé par la Société immobilière canadienne, il importe de mettre en lumière un ensemble de conditions particulières. Celles-ci ayant pour effet de nuancer les orientations du plan d'ensemble proposé et d'en apprécier les impacts.

**B. Le site**

Le contexte et le développement économique auront fait en sorte que l'ouverture de la voie maritime en 1959 aura provoqué le déclin industriel des quartiers Sud-Ouest de Montréal. Le canal devenu désuet ferme définitivement ses écluses en 1970 et les bassins 1 à 4 sont alors progressivement remblayés entre 1966 et 1971. Postes Canada acquiert le site et réalise peu après son centre de tri postal, en 1978. Société d'État apparentée aux instances fédérales, elle bénéficie d'un site remanié à une époque où l'ignorance de la valeur patrimoniale du canal de Lachine permet tous les abus, incluant le remblai de nombreux bassins et la démolition de plusieurs édifices marquants de l'ère industrielle. Ces installations sont construites sur 2 des 4 bassins du site et reposeront alors sur des vestiges d'une grande valeur historique et archéologique.

Au fil du temps, les activités de Postes Canada se transforment. Concurremment, l'opinion publique prend conscience de son histoire et s'intéresse à son patrimoine. En 2007, la vente du site de Postes Canada, désaffecté en 2003, à la Société immobilière du Canada se fait à une époque où les instances fédérales, provinciales et municipales sont pleinement conscientes de la spécificité du lieu, de sa valeur patrimoniale et de son intérêt pour la mémoire collective. Entre les années 1997 et 2002, d'importants travaux de revitalisation sont effectués le long du canal pour rendre ses abords agréables et accessibles. D'importants investissements de Parc Canada y permettront aussi la navigation de plaisance. Le parti de raviver la mémoire du port intérieur de Montréal prend forme et 150 millions de dollars sont consacrés à la réalisation de projets de différentes natures.

La reconnaissance de la valeur patrimoniale du site est alors acquise et confirmée, nul ne peut ignorer son importance et contester cette affirmation.

Dans ce contexte, tout acquéreur potentiel en 2007 était donc au fait, au courant et conscient de la valeur des bassins. Leur excavation complète ou partielle devenait un enjeu et une condition sine qua non au développement du terrain du 1500 rue Ottawa et à l'éventuelle élaboration du plan d'ensemble de la Société immobilière du Canada.

Il s'agit ici de reconnaître un principe fondamental et inaliénable où la propriété publique qui a été développée à partir de et payée à même les fonds publics des citoyens pan canadien, entre les années 1845 et 1907, devraient être rétrocédées à ces mêmes citoyens ou du moins à leurs héritiers.

2. LES TENANTS ET ABOUTISSANTS DU PROJET DE MODIFICATION DU PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE MONTRÉAL (suite)

**B. Le site**

Après que l'erreur grossière du remblayage des bassins ait été reconnue et admise, il apparaît évident que la Société immobilière du Canada ne peut, si ce n'est que par intégrité morale envers les concitoyens du grand Montréal, considérer les bassins du site 1500 Ottawa comme partie intégrale et constitutive du site qu'elle a acquise.

Les bassins et leurs infrastructures sont, selon nous, la propriété du domaine public même si, durant une courte période de leur histoire, l'usage des lieux et son exploitation auront servis à d'autres fins et principalement les intérêts d'une Société d'État. (Voir annexe 5).

Partant du principe que la totalité de la superficie des bassins 1 à 4 fait partie intégrante du domaine public, elle ne doit en aucune façon être considérée pour le calcul de la superficie du terrain d'implantation et être utilisée par la Société immobilière du Canada pour établir la superficie construisible en fonction du coefficient d'occupation du sol. La superficie des bassins ne devrait pas davantage être utilisée à des fins de construction permanente, tels que des immeubles.

**C. Calculs du coefficient d'occupation du sol**

En fonction de la prémisse précédente, les valeurs du C.O.S. suggérées par la Société immobilière du Canada doivent être minutieusement vérifiées par l'O.C.P.M.

À notre avis, à la superficie totale du terrain acquis par la Société immobilière du Canada, doit être retirée la superficie originale des bassins 1, 2, 3 et 4 selon le profil des années 1880 à 1907, la superficie allouée à l'emprise de la nouvelle voie publique créée par le prolongement de la rue Bassin, ainsi que les emprises des rues périphériques, du parc linéaire le long du canal et celles des servitudes consenties à Hydro-Québec à l'ouest du site.

La superficie résiduelle du terrain disponible pour construction serait, dans ces conditions, d'environ 48 300 mètres carrés. Même en admettant que la Société immobilière du Canada n'ait pas à prévoir à l'intérieur de son projet la réalisation d'espaces publics, compte tenu des vastes dégagements obtenus par les bassins, la superficie totale de planchers construits calculée ne devrait pas excéder 165 000 mètres carrés.

Si la superficie construite proposée par le plan d'ensemble de la Société immobilière du Canada, que nous approximons aux environs de 250 000 mètres carrés, est maintenue et implantée en fonction d'un terrain disponible de 48 300 mètres carrés, un C.O.S. moyen de 5.17 serait obtenu. Celui-ci se situerait à la limite supérieure de ce qui est annoncé au projet de modification du règlement d'urbanisme de l'arrondissement Sud-Ouest.

Mémoire du syndicat des copropriétaires des Lofts Redpath

2. LES TENANTS ET ABOUTISSANTS DU PROJET DE MODIFICATION DU PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE MONTRÉAL (SUITE)

C. Calculs du coefficient d'occupation du sol (suite)

Ceci explique l'impression de grande densité qui se dégage de la maquette du projet et pourquoi le domaine construit de la partie est du site empiète sur le profil original des bassins 1 et 2. Les comparaisons présentées à l'annexe 6 permettent de saisir l'envergure du projet et la densité que la Société immobilière du Canada s'apprête à construire sur le site du 1500 rue Ottawa.

D'autre part, et en analysant chacun des segments du projet identifiés au plan d'ensemble, on remarque que :

le secteur situé à l'ouest entre la rue Richmond et le bassin no.4 est implanté à un taux de  $\pm 73 \%$  de la superficie du terrain disponible, en tenant compte d'une hauteur moyenne de 7.0 étages.

le secteur situé entre les bassins 3 et 4 est implanté à un taux de  $\pm 54 \%$  si l'on imposait une hauteur maximale de 7.5 étages pour l'ensemble des bâtiments.

le secteur situé entre les bassins 3 et 2 est implanté à un taux de  $\pm 50 \%$  de la superficie du terrain disponible, en tenant compte d'une hauteur moyenne de 7.5 étages.

le secteur est situé sur les bassins 1 et 2 serait implanté à un taux de  $\pm 160 \%$  de la superficie disponible si l'on imposait une hauteur maximale de 7.5 étages et si l'on interdisait l'empiètement du projet sur les bassins 1 et 2. C'est à nouveau la démonstration que le plan d'ensemble proposé par la Société immobilière du Canada s'appuie sur une très haute densité afin d'assurer la viabilité économique de son investissement tel qu'il est mentionné à plusieurs reprises aux libellés des sommaires décisionnels 1083468008 et 1083468009 ainsi qu'au dernier paragraphe de la page 1 de l'avis du Comité consultatif d'urbanisme du 1<sup>er</sup> décembre 2008.

Tant la superficie moyenne disponible par unité, que le pourcentage d'occupation du site, vont à l'encontre d'un environnement de qualité et à la réalisation d'aménagements appropriés à une vocation largement résidentielle et familiale. Il y aurait donc lieu de réduire de façon substantielle le nombre d'unités. Les chapitres traitant de l'ensoleillement et des effets éoliens appuient cette opinion.

En fonction d'une approche que nous souhaiterions davantage conforme au respect du domaine public et d'une implantation dont la densité maximale ne devrait pas dépasser 3.5, la répartition proportionnelle des superficies construites, soit  $\pm 165\ 000$  mètres carrés devrait répondre aux conditions suivantes :

- Secteur ouest (entre Richmond et bassin 4) : superficie construite 16 100 mètres carrés, 3.5 étages de moyenne.
- Secteur ouest (entre bassins 4 et 3) : superficie construite 27 200 mètres carrés, 5 étages de moyenne.

Mémoire du syndicat des copropriétaires des Lofts Redpath

2. LES TENANTS ET ABOUTISSANTS DU PROJET DE MODIFICATION DU PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE MONTRÉAL (suite)

C. Calculs du coefficient d'occupation du sol (suite)

- Secteur centre (entre bassins 3 et 2) : superficie construite 70 200 mètres carrés, 6 étages de moyenne.
- Secteur est (entre bassins 2 et 1) : superficie construite 51 500 mètres carrés, 9. étages de moyenne.

Il est important de préciser ici que les calculs du C.O.S. alternatif ainsi que la répartition des superficies proposées pour l'ensemble des îlots font abstraction des 10 % de la surface du terrain qui devrait obligatoirement, par réglementation municipale, être aménagée en espaces publics.

L'application judicieuse de cette règle pourrait très bien se traduire en un aménagement paysager des espaces riverains au bassin 4 et exclure ainsi toute construction d'immeubles le long de la rue Richmond.

Dans les circonstances, les informations suivantes doivent être obtenues de la Société immobilière du Canada. Celle-ci doit, entre autres, fournir tous les calculs des C.O.S. et taux d'implantation. Ces calculs doivent être accompagnés des relevés paramétriques ayant trait au profil du terrain constructible, en précisant les différentes emprises et les surfaces publiques considérées au plan d'ensemble. Ces données doivent être juxtaposées au profil des bassins que nous considérons faire partie du domaine public. Des recherches exhaustives du droit de propriété devraient aussi être menées de façon à clairement distinguer la transformation et la mutation du domaine public en un domaine privé au cours de l'histoire et des transactions.

D. Hauteur de bâtiment

Nous admettons que les surhauteurs déjà convenues pour le secteur Griffintown se prêtent à l'augmentation des hauteurs de bâtiment de la partie est du site et qu'une telle approche favoriserait l'abaissement du secteur Ouest, au profit de la préservation des vues sur la Ville et le Mont-Royal.

Directement associé au coefficient d'occupation du sol et à l'impression de grande densité dégagée par le projet, les hauteurs proposées à l'ouest du site devraient toutefois être systématiquement réduites.

Non seulement sont-elles exagérées et nuiront-elles à la qualité des environnements offerts aux futurs résidents, mais elles causent des impacts visuels dévastateurs sur les vues du Centre-ville et du Mont-Royal. Tels impacts étant en contradiction avec les lignes directrices de mise en valeur et les exigences du règlement d'urbanisme de la Ville de Montréal et de l'arrondissement Sud-Ouest.

2. LES TENANTS ET ABOUTISSANTS DU PROJET DE MODIFICATION DU PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE MONTRÉAL (suite)

E. Vues protégées

Mentionnons à ce sujet la totale incohérence du projet proposé vis-à-vis le plan d'urbanisme actuel et les lignes directrices suggérées par les nombreuses études et guides de mise en valeur du territoire et du patrimoine ayant été élaborés, non seulement par des firmes de consultants spécialisés, mais aussi par la Ville de Montréal et l'Arrondissement Sud-Ouest.

Nous vous référons ici aux cartographies C et D (voir aussi annexes 2 et 7) ayant été édités par la ville de Montréal en décembre 2007 et traitant notamment des vues d'intérêt depuis et vers le Mont-Royal ainsi qu'aux articles du règlement d'urbanisme de l'Arrondissement Sud-Ouest, articles 29 et suivants. Vous rapportant à ces documents, ainsi qu'aux photos du répertoire de l'annexe E, vous remarquerez que l'un des cônes visuels établis le long du canal de Lachine est situé face au site du 1500 Ottawa, fait partie des vues menacées vers le Mont-Royal et le Centre-ville, et doit être obligatoirement protégé. Il est essentiel ici de faire la distinction suivante; les impacts du projet proposé doivent être analysés en fonction de la réglementation et des lignes directrices en vigueur, non pas en fonction d'un projet de modification au cadre réglementaire qui n'est toujours pas entériné par la Ville de Montréal et dont les paramètres sont directement calqués sur le plan d'ensemble proposé, aux seuls fins d'assurer l'acceptation " ipso facto " du projet proposé par la Société immobilière du Canada.

Précisions d'autre part que la notion de cône visuel ne fait pas référence à des vues cadrées mettant en valeur un élément spécifique du patrimoine, tel que le suggère la proposition de la Société immobilière du Canada, mais à une vue panoramique qui constitue un événement unique le long du canal. Fenêtre ouverte sur la ville, c'est une vue qui, le long du parcours du Canal, suscite l'émerveillement d'un million de cyclistes, piétons et plaisanciers qui fréquentent annuellement les abords du canal et le parc linéaire constitué par les importants investissements de Parc Canada.

D'aucune façon, les analyses produites par les différents comités consultatifs du projet de modification au règlement de zonage ne font état de réserves ou d'exigences afin de préserver la qualité environnementale offerte par ce dégagement. En contradiction avec sa propre réglementation, les représentants de l'arrondissement et du Conseil de la Ville font fief jusqu'à présent de toutes réflexions qui auraient eu pour mérite de démontrer une certaine intégrité intellectuelle. Pendant que la Société immobilière du Canada vente les mérites et les attraits récréotouristiques de son projet, on admet avec complaisance qu'une des vues les plus prenantes de la Ville et de la montagne, grâce à une ouverture exceptionnelle le long du Canal, sera tout simplement réduite à néant.

Mémoire du syndicat des copropriétaires des Lofts Redpath

2. LES TENANTS ET ABOUTISSANTS DU PROJET DE MODIFICATION DU PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE MONTRÉAL (suite)

E. Vues protégées (suite)

Qu'advient-il des principes établis à la partie 1, chapitre 2, sections 2.5, 2.6 et 4.8 ainsi qu'à la partie II, chapitre 12 du plan d'urbanisme de Montréal et à la réglementation d'urbanisme de l'Arrondissement Sud-Ouest (voir annexe 2). On peut lire, dans les prémisses du plan d'urbanisme de Montréal, à la page 233, qu'une des balises d'aménagement pour ce secteur, article 9, serait de " compléter en partenariat avec Parc Canada l'aménagement des abords du canal de Lachine (parcs, places publiques, sentiers piétonniers et voies cyclables) en portant une attention particulière au maintien de l'accès public du canal et à la mise en valeur des bassins.

De la même façon, à la page 234, on mentionne qu'il faut "Renforcer la vocation récréotouristique des abords du bassin Peel et la vocation nautique du canal de Lachine en misant sur la proximité du Vieux-Montréal, du Vieux-Port et du Centre des affaires ". Le règlement d'urbanisme de l'Arrondissement Sud-Ouest précise pour sa part que les dégagements vers le Mont-Royal doivent être préservés. (Voir article 29 et suivants, annexe 2).

En quoi l'oblitération des vues sur la Ville et le Mont-Royal vient-elle promouvoir l'intérêt récréotouristique du canal et sa mise en valeur ?

Dans les circonstances, comment la direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises, division urbanisme, a-t-elle pu émettre un avis favorable, le 12 janvier 2009 (voir annexe 8) en indiquant sans réserve que " Le projet déposé par la Société immobilière du Canada pour le site du 1500 Ottawa est également conforme aux orientations de mise en valeur du site soumises au comité exécutif pour orientation en décembre 2006?

Conscient des enjeux reliés aux importants impacts visuels de son projet, la Société immobilière du Canada s'est bien gardée de déposer une étude complète qui représenterait objectivement les conséquences qu'aura son ensemble immobilier sur l'environnement. Au contraire, avec beaucoup de raffinement et de subtilité, le projet est présenté à vol d'oiseau ou en fonction de perspectives cadrées. La Société immobilière du Canada minimise ainsi les critiques qu'auraient pu susciter de telles images auprès d'un public élargi, correctement avisé des impacts sur les vues protégées du Centre-Ville et le Mont-Royal.

Afin de rétablir les faits, nous joignons au présent mémoire une étude sommaire d'impacts visuels, réalisée à l'aide d'extrapolation, que nous avons été à même de faire par l'observation de la maquette et du plan d'implantation. Nous aurions souhaité vérifier les résultats obtenus à l'aide de données précises, mais la Société immobilière du Canada a refusé de nous fournir ces précisions.

Vous serez à même de constater à l'annexe 9, les conditions de vues avant et les impacts anticipés après construction. Nous considérons que ces images parlent d'elles-mêmes et que l'O.C.M.P. se doit d'exiger les études détaillées des représentants de la Société immobilière du Canada afin d'émettre, par la suite, les recommandations appropriées.

Mémoire du syndicat des copropriétaires des Lofts Redpath

2. LES TENANTS ET ABOUTISSANTS DU PROJET DE MODIFICATION DU PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE MONTRÉAL (suite)

F. Ensoleillement

Le projet de la Société immobilière du Canada devrait se conformer aux exigences du règlement d'urbanisme de l'Arrondissement Sud-Ouest afin d'assurer des durées d'ensoleillement appropriées aux rues, parcs, espaces communs et lieux publics entourant le site et intégrés au projet d'ensemble. Les exigences de la réglementation sont minimales dans le but de réaliser des environnements de qualité et appropriés à la condition humaine.

Puisque la Société immobilière du Canada fait abondamment référence à la qualité de vie et à la convivialité qu'offrira son projet, ainsi qu'à la création d'espaces appropriés à l'accueil de nouvelles et jeunes familles afin de promouvoir son plan d'ensemble, il est, dans ces conditions, extrêmement surprenant de constater que les études produites par la Société immobilière du Canada indiquent que la durée d'ensoleillement requis, selon le règlement RCA0822014, annexe 3, à l'intérieur des espaces publics et des parcs qui seront réalisés à même les 20 % de superficie de terrain cédés, n'est pas respectée.

Il y est précisé clairement (voir document à l'annexe 10) que la durée d'ensoleillement entre 8h00 et 18h00, à l'équinoxe, sur au moins 50 % de la superficie des parcs qui seront réalisés ne peut être atteinte.

Si cette exigence minimale ne peut être rencontrée à l'intérieur des secteurs les plus vastes et les plus dégagés du plan d'ensemble, soit les bassins 3 et 4, il est facile d'imaginer que l'ensoleillement des cours intérieures, pour la plupart fermées sur elle-même et dont le caractère beaucoup plus privé propose qu'elles seront réservées à l'usage des résidents permanents et aux enfants, sera insuffisant. Les simulations sommaires menées à l'aide d'une modélisation élaborée en fonction de l'appréciation des hauteurs et des dégagements entre bâtiments, tendent à confirmer cette hypothèse et portent à croire que les cours intérieures des îlots nord situés, entre la nouvelle rue du bassin et la rue Ottawa, ne bénéficieront d'ensoleillement direct qu'entre la fin du mois de février et la fin du mois d'octobre. Pendant une période d'environ 3 mois et demi, soit du 1 novembre au 20 février, les résidents devront ainsi s'accommoder d'espaces extérieurs où l'ensoleillement sera pratiquement inexistant. Les ombres projetés par les bâtiments ne permettant aux rayons du soleil d'atteindre les surfaces horizontales des cours intérieures qu'en de rares occasions. (Voir simulation à l'annexe 11). Lorsqu'on vérifie l'état de la situation des cours intérieures au moment où les enfants qui reviendront de l'école sont le plus susceptible d'y jouer, soit à partir de 15 h 00, on observe que du 13 septembre au 23 mars, la plupart des surfaces communes et publiques seront dans l'ombre.

Mémoire du syndicat des copropriétaires des Lofts Redpath

2. LES TENANTS ET ABOUTISSANTS DU PROJET DE MODIFICATION DU PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE MONTRÉAL (suite)

F. Ensoleillement (suite)

Bien que la réglementation traitant de l'ensoleillement s'adresse plus particulièrement aux conditions qui doivent être obtenues au sein d'espaces publics, il aurait lieu d'exiger que les minimums requis pour les parcs publics soient aussi atteints pour les espaces extérieurs privés dédiés aux résidents. Une telle exigence permettrait, pour le moins, de resituer le discours promotionnel de la Société immobilière du Canada en rapport à la réalité à laquelle seront confrontés les futurs résidents. Rappelons, à cet effet, que l'article 23.1 du projet de modification au règlement d'urbanisme (voir annexe 12), préconise ce qui suit :

" Le volume du bâtiment doit tendre à présenter des variations de hauteurs et des retraits aux étages supérieurs selon des agencements qui contribuent à créer un sentiment d'ouverture dans les cours et à maximiser leur ensoleillement ".

Ce n'est certainement pas le cas pour les îlots nord mentionnés précédemment. Au même titre que pour l'exigence des vues protégées, le plan d'ensemble proposé par la Société immobilière du Canada ne rencontre pas les paramètres du règlement d'urbanisme de l'arrondissement Sud-Ouest concernant l'ensoleillement. Comment, dans ces conditions, la direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises, division urbanisme, a-t-elle pu émettre un avis favorable au projet le 12 janvier 2009, (voir annexe 8), en indiquant sans réserve ce qui suit :

" Le projet déposé par la Société immobilière du Canada pour le site du 1500 Ottawa est également conforme aux orientations de mise en valeur du site soumises au comité exécutif pour orientation en décembre 2006?

G. Impacts éoliens

Bien que passé sous silence jusqu'à présent, les effets éoliens qui seront probablement générés par l'agencement des bâtiments (hauteurs, longueurs, orientations et dispositions sur le site de la Société immobilière du Canada) auront un impact direct et déterminant sur la qualité de vie des résidents de cet imposant complexe et sur les espaces publics qui le bordent.

Disposé selon une orientation nord-ouest, donc dans la direction des vents dominants, les axes de circulation situés principalement entre les bâtiments des quais 1 et 2 offrent très peu de dégagement et sont propices à une accélération des vents qui s'infiltreront à l'intérieur de ces longs corridors. La longueur, la largeur et la hauteur de ces couloirs auront pour effet (d'autant plus que l'ensemble des bâtiments proposés dépassent en verticalité la hauteur des bâtiments des quadrilatères voisins), de capter, de concentrer et d'augmenter la vitesse des vents.

Mémoire du syndicat des copropriétaires des Lofts Redpath

2. LES TENANTS ET ABOUTISSANTS DU PROJET DE MODIFICATION DU PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE MONTRÉAL (suite)

G. Impacts éoliens (suite)

Les études afin d'établir les mesures de mitigation nécessaires afin de contrer les effets du vent sont clairement définies par les articles 31, 32, 33, 40 et 41 du règlement d'urbanisme de l'Arrondissement Sud-Ouest. La volonté d'offrir aux futurs occupants du site du 1500 Ottawa une qualité de vie à la hauteur des engagements de la Société immobilière du Canada, fait en sorte, que ces règles d'évaluation devraient être appliquées à l'ensemble du projet, sans exception. Puisque l'envergure du projet s'apparente à un quartier dans la ville, nous ne voyons pas pourquoi la Société immobilière du Canada s'opposerait à une telle approche. Celle-ci ne visant qu'à améliorer la qualité de vie des résidents et de ses voisins. C'est une question de cohérence et d'intégrité envers les citoyens qui seront tout d'abord invités à vivre puis appelés à cohabiter avec cet environnement. On prétextera peut-être que ce sont des règles qui s'appliquent à des bâtiments de surhauteur.

Comment la Société immobilière du Canada pourrait-elle prétendre que les hauteurs des édifices qu'elle souhaite réaliser, soit 60 mètres, 40 mètres et 25 mètres en général ne constituent pas une surhauteur par rapport à l'environnement et au voisinage existant ? La moyenne de hauteur du bâti existant étant d'environ 15 mètres. La surhauteur du projet est d'ailleurs facile à observer sur la maquette du plan d'ensemble qui inclut en contiguïté les quadrilatères avoisinants.

Pourquoi tenir un discours faisant la promotion du bien-être de ses résidents et concurrentement refuser d'appliquer des critères de qualité minimale? Vérifier les effets réels du vent ne peut que constituer un gage de qualité, en autant que les dispositions requises afin d'en contrer les impacts soient appliqués. Nous vous référons à l'annexe 13 qui exprime graphiquement les phénomènes pressentis. Il aurait lieu d'exiger de la Société immobilière du Canada de procéder à des simulations appropriées et de s'assurer que les lectures des impacts éoliens soient faites à l'extrémité sud des corridors de circulation. Il est probable qu'à cette extrémité du projet, la vitesse des vents atteigne ses valeurs maximales. Les coûts associés à la conduite de ces études sont marginales lorsqu'il s'agit d'un projet dont la valeur est estimée à 750 M\$.

H. Les vis-à-vis

Des vues sur la ville et sur l'eau, voilà pour le discours tenu jusqu'à présent par la Société immobilière du Canada. En réalité et selon l'organisation suggéré au plan d'ensemble, les bâtiments dédiés aux fonctions résidentielles disposeront, en fonction d'une première appréciation, d'environ 14 % de façades orientées vers la ville, d'environ 13 % de façades orientées vers le canal, et de 40 % des façades qui feront face à des bâtiments situés en vis-à-vis, les uns par rapport aux autres. Plusieurs de ces vis-à-vis sont d'ailleurs très rapprochés. Le graphique de l'annexe 14 nous porte à croire, que tant la luminosité offerte, que l'intimité dont disposeront les unités d'habitation seront de qualité variable pour une partie importante des occupants et pourraient poser des difficultés de cohabitation.

2. LES TENANTS ET ABOUTISSANTS DU PROJET DE MODIFICATION DU PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE MONTRÉAL (suite)

I. Qualité de vie

L'ensemble des commentaires relatifs à l'ensoleillement, aux ombres portées, aux effets éoliens, aux vues directes entre bâtiment, etc., font en sorte que la densité proposée au plan d'ensemble doit nécessairement être questionnée et ultimement diminuée. Au-delà de la l'organisation générale du projet, il apparaît évident qu'un complexe immobilier, d'une telle hauteur et d'une aussi grande ampleur, ne pourra offrir des conditions de vie et une convivialité conforme aux prétentions de la Société immobilière du Canada.

Aucun précédent montréalais n'existe afin de vérifier quels seront les effets à court, moyen et long terme sur les résidents qui choisiront d'y habiter. Même les projets de référence utilisés par la Société immobilière du Canada pour développer son modèle hypothétique, qu'ils soient de Scandinavie où d'ailleurs, ne font pas état d'une telle échelle d'implantation et ne préconisent pas des bâtiments d'une aussi grande hauteur.

L'analyse sommaire des différents paramètres essentiels à l'obtention de la qualité environnementale souhaitée par la Société immobilière du Canada elle-même, démontre que le projet soutenu jusqu'à présent ne dispose pas des conditions d'aménagement gagnantes qui permettraient d'assurer son succès.

Dans les circonstances, il y a donc lieu d'agir avec prudence. Il serait ainsi préférable de n'accepter le projet de développement proposé par la Société immobilière du Canada que par phases successives. Appuyé à l'est sur le secteur de Griffintown, la phase 1 située entre les bassins 1 et 2, pourrait être réalisée, tel que projeté, afin de vérifier la satisfaction des résidents, jauger l'intégration réelle de ces nouvelles infrastructures aux quartiers avoisinants et évaluer les impacts sur la circulation. Le secteur central devrait par la suite et dans quelques années faire l'objet d'une nouvelle approbation conformément aux procédures mises en place. Afin de respecter l'ensemble des paramètres de mise en valeur édictés par la Ville de Montréal, il est toutefois vraisemblable que celui-ci devra être réduit en densité, soit par l'abaissement des bâtiments ou par un taux d'occupation au sol réduit. Quant à la partie ouest, soit la phase III, il est d'ores et déjà acquis qu'elle devra être considérablement modifiée pour satisfaire les conditions des vues protégées. L'expression de ces intentions est reprise à l'annexe 15 où le plan d'ensemble fait l'objet d'une proposition alternative.

J. Patrimoine et mémoire collective

Héritage Montréal nous ayant indiqué qu'elle déposera un mémoire traitant de la valeur patrimoniale du site, nous jugeons préférable de ne pas empiéter sur ce champ d'expertise spécifique. Nous sommes confiants qu'Héritage Montréal sera en mesure d'exposer les enjeux concernant le respect du patrimoine et la préservation de la mémoire collective associé au Canal de Lachine ainsi que des infrastructures qui le bordent.

Mémoire du syndicat des copropriétaires des Lofts Redpath

3. RÈGLEMENTS EN VIGUEUR VERSUS LE PROJET DE MODIFICATION DU CADRE RÉGLEMENTAIRE

L'adoption du projet de modification au règlement d'urbanisme de l'Arrondissement du Sud-Ouest afin de permettre la réalisation du plan d'ensemble proposé par la Société immobilière du Canada est régie par une démarche complexe qui se soldera par son éventuelle acceptation en deuxième lecture par le Conseil de la ville. Dans les circonstances, les avis favorables émis jusqu'à présent par les différents comités consultatifs et les différentes instances décisionnelles de la ville sont biaisés. Ils sont fondés sur la présomption que le projet de modification du cadre réglementaire, tel que proposé, sera d'emblée accepté, sans amendement.

Une telle approche déforme la réalité et fait en sorte que l'appréciation des faits est erronée. Les interventions tenues par la Société immobilière du Canada et les représentants de la ville lors des audiences laissent sous-entendre que le projet d'ensemble est conforme aux exigences en vigueur, ce qui est loin d'être le cas. L'ensemble des dérogations qu'exige un projet d'une telle envergure sont substantielles par rapport à la réglementation actuelle. Bien entendu, le projet de modification aux règlements qui est discuté lui permet d'admettre la réalisation du projet proposé par la Société immobilière du Canada puisqu'il a été calqué sur ce dernier.

L'appréciation des impacts que provoquera le projet de la Société immobilière du Canada, ne doit pas être faite par rapport à une réglementation en devenir qui est pour le moment hypothétique, mais par rapport aux exigences actuellement applicables.

Fondé sur cette prémisse, il est essentiel que les représentants de la ville fassent état de l'ensemble des dérogations qu'impose le projet à l'étude par rapport aux réglementations présentement en vigueur. Elle doit identifier chacun des articles du règlement et du plan d'urbanisme qui seront modifiés et préciser la nature, l'envergure et les conséquences de telles modifications.

Quelles sont les lignes directrices de mise en valeur du territoire (longuement élaborées afin de se doter d'un cadre bâti cohérent) qui seront mises de côté, oblitérées ou tout simplement ignorées par le projet de modification au cadre réglementaire. Rappelons que ces réglementations et lignes directrices constituent un guide afin d'assurer une qualité environnementale et de vie. Pourquoi soudainement en faire fi? Pourquoi passer outre aux exigences d'ensoleillement, de régulation des effets éoliens, des vues qui doivent être préservées, (celles-ci ayant été clairement identifiées par la Ville de Montréal comment étant menacées?). Pourquoi se soustraire à une évaluation rigoureuse lorsque le discours tenu par la Société immobilière du Canada suggère qu'elle rehaussera la qualité de vie des résidents du quartier et offrira aux familles un environnement convivial et de qualité? Pourquoi ne pas démontrer de la transparence et de la cohérence entre le geste et la parole? Pourquoi composer avec le laxisme, la complaisance et le copinage? Pourquoi ne pas faire preuve de respect envers ses propres concitoyens, ceux-là même qui dans les faits, sont payeurs de taxes et d'impôts et les employeurs des élus qui n'hésitent pas à transgresser les réglementations qu'ils ont eux-mêmes institués.

Mémoire du syndicat des copropriétaires des Lofts Redpath

3. RÈGLEMENTS EN VIGUEUR VERSUS LE PROJET DE MODIFICATION DU CADRE RÉGLEMENTAIRE (suite)

Une appréciation exhaustive des enjeux est l'unique façon de démontrer l'intégrité de la démarche et d'identifier clairement les tenants et aboutissants du projet d'ensemble ainsi que les impacts qu'il aura sur les environnements qu'en tant que société que nous souhaitons nous donner.

Passer outre, un tel exercice serait une démonstration de dépit, tant de la part de la Société immobilière du Canada que des autorités de la ville, envers les concitoyens du Grand Montréal et pan-canadiens. Les audiences publiques qui ont eu lieu ont clairement mis en évidence les malaises que provoque la densité du plan d'ensemble, tel qu'il est proposé. Les voix qui se sont fait entendre sont représentatives de l'opinion publique et de l'absolue nécessité de revoir et d'améliorer le projet de la Société immobilière du Canada ainsi que le libellé du projet de modification du cadre réglementaire. Tant la Société immobilière du Canada, en tant que société apparenté à l'appareil d'état, que les élus municipaux ont le devoir de respecter les volontés de ceux et celles qui les ont mis en poste et envers qui ils ont l'obligation de rendre des comptes, en toute transparence et honnêteté.

4. ÉCHÉANCIER DE LA DÉMARCHÉ

L'échéancier que s'impose la Société immobilière du Canada afin de faire entériner le projet de modification au cadre réglementaire est extrêmement serré et n'est pas justifié. Les représentants de la Société immobilière du Canada ont indiqués lors de la 3<sup>ième</sup> séance des audiences publiques que le montage financier du projet ,dont la réalisation doit s'étaler entre 10 à 15 ans, peut supporter un prolongement d'environ 2 ans sans nuire à sa viabilité économique.

Compte tenu des nombreux paramètres de qualité que devrait vérifier la Société immobilière du Canada en rapport aux recommandations qui pourraient être formulées par l'O.C.P., nous suggérons que la seconde lecture et l'adoption du règlement modifié par le conseil municipal soient reportées au début de l'automne 2009.

Concurremment à la révision de son plan d'ensemble, la Société immobilière du Canada pourrait entreprendre durant cette période des consultations auprès des 900 000 usagers de la piste cyclable et de la voie navigable, et vérifier l'appréciation réelle des citoyens de la Ville de Montréal du projet qu'elle entend réaliser. La conjoncture probable de l'adoption du règlement modifié avec les élections municipales de l'automne prochain permettrait aux élus de se prononcer alors en pleine connaissance de cause et de prendre en compte, de façon objective, l'opinion publique.

Mémoire du syndicat des copropriétaires des Lofts Redpath

5. LES CONSTATS

Après avoir passé en revue les documents de présentation du plan d'ensemble, le projet de modification du règlement de zonage, les différents avis émis en cours de processus, ainsi que les recommandations produites par différentes instances, nous résumons comme suit les constats qui se dégagent de l'analyse produite par le Syndicat des copropriétaires des Lofts Redpath eu égard au projet de réaménagement du 1500 rue Ottawa " Les Bassins du nouveau Havre ", tel que soutenu et développé par la Société immobilière du Canada.

Tel qu'il appert au présent mémoire et aux annexes qui l'accompagnent, nous considérons que le projet de la Société immobilière du Canada est perfectible sur plusieurs aspects pour les raisons suivantes :

- De nombreuses règles d'aménagement dictées tant par les lignes directrices formulées par la Ville de Montréal, le plan d'urbanisme, le règlement d'urbanisme de l'Arrondissement Sud-Ouest et les rapports d'études produits par des consultants indépendants ont été ignorées lors de l'élaboration du plan d'ensemble proposé par la Société immobilière du Canada.
- Par l'émission d'avis favorables à l'adoption du projet de modification du cadre réglementaire, tel que présenté, les comités consultatifs ainsi que les autorités compétentes ont fait preuve d'un manque de rigueur et ont fait abstraction d'exigences fondamentales à la mise en valeur du territoire de Montréal.
- Usant de l'accueil favorable lui ayant été réservé, la Société immobilière du Canada par son projet, impose une densité démesurée, qui fait abstraction des exigences relatives à l'ensoleillement, aux impacts éoliens et au respect des cônes visuels et vues protégées.
- L'exploitation par la Société immobilière du Canada des surfaces de terrain à l'intérieur des profils des bassins 1 et 2 va à l'encontre de la reconnaissance de la valeur patrimoniale du site et du financement public qui a été à l'origine de la réalisation de ce port intérieur.
- La hauteur moyenne de 7.5 étages proposée pour l'ensemble des bâtiments constitue une surhauteur par rapport au zonage et quartiers avoisinants. Les prescriptions relatives à une telle condition soit la section VI du règlement d'urbanisme de l'arrondissement Sud-Ouest doivent s'appliquer.
- Des études relatives à l'ensoleillement et aux impacts éoliens doivent être conduites pour l'ensemble des espaces communautaires et publiques du projet afin de garantir la qualité des environnements qui seront réalisés.

Mémoire du syndicat des copropriétaires des Lofts Redpath

**5. LES CONSTATS**

- L'intégrité du cône visuel et des vues protégées vers le Mont-Royal et le Centre-Ville doit être assurée par d'importantes modifications aux hauteurs et à la distribution des masses réparties sur le site.
- D'importants ajustements doivent être apportés au plan d'ensemble afin d'élaborer, en collaboration avec les instances municipales, provinciales et fédérales, des aménagements favorables à la vocation récréotouristique des abords du canal et à la mise en valeur des bassins
- Plusieurs dispositions déjà prévues aux réglementations en vigueur et au plan d'urbanisme de la Ville doivent être ajoutées au libellé du projet de modification au cadre réglementaire.
- L'échéancier proposé pour compléter la démarche d'adoption du projet de modification du cadre réglementaire doit être revu et prolongé afin que les modifications requises au plan d'ensemble soient apportées et soumises au processus complémentaires de consultations publiques.

Mémoire du syndicat des copropriétaires des Lofts Redpath

**6. PROJET ALTERNATIF**

Le projet alternatif joint à l'annexe 15 fait état de l'ensemble des modifications proposées au plan d'ensemble de la Société immobilière du Canada.

Il est fondé sur les lignes directrices émises par la Ville de Montréal et l'Arrondissement Sud-Ouest et regroupe les conditions suivantes :

1) Favoriser l'accès au Canal de Lachine et valoriser la valeur patrimoniale du site

- . aligner le front sud des bâtiments situés entre la rue Bassin et le canal pour dégager l'extrémité sud des jetées
- . Créer à l'extrémité de chacune des jetées un jardin public thématique distinct, en continuité avec les orientations du parc linéaire.

2) Revitaliser la mémoire du lieu

- . Déblayer les bassins 1, 2 et 3 sur une distance accrue en remontant vers le nord du site, et ce, afin de favoriser, à partir du canal, la perception des bassins et rythmer le profil du site selon ses conditions historiques.
- . Situer plus au nord et élargir la piste cyclable de façon à bien mettre en évidence chacune des enclaves provoquées par les bassins et souligner leur proximité les uns par rapport aux autres.
- . Déblayer complètement le bassin 4 et lui redonner ses fonctions de port de mer. Y aménager par exemple une marina propice aux activités de plein air. Installer à proximité, soit le long de la rue Richmond, une station récréotouristique. En hiver, entretenir le bassin 4 en continuité avec le canal, et ce, en lien avec le bassin Peel afin de créer un événement public semblable à celui du Canal Rideau.

3) Respecter les cônes visuels et les vues donnant sur le Mont-Royal et le Centre-Ville

- . Abaisser la hauteur de plusieurs bâtiments conformément au plan d'ensemble alternatif.
- . Créer sur l'îlot 1 un centre d'interprétation portant sur l'histoire et la valeur patrimoniale du Canal de Lachine. Limiter la hauteur de ce bâtiment à 8 mètres.
- . Aménager sur l'îlot 2 un centre récréotouristique comprenant des facilités publiques, des commerces ainsi que des espaces propices aux activités programmées et aux besoins des quartiers avoisinants. Limiter la hauteur de ce bâtiment à 4 étages ou 12 mètres.
- . Limiter la hauteur du bâtiment situé sur l'îlot 3 à 4 étages ou 12 mètres.
- . Limiter la hauteur du bâtiment situé sur l'îlot 4 à 6 étages ou 18 mètres.
- . Limiter la hauteur du bâtiment situé sur l'îlot 5 à 6 étages ou 18 mètres.

Mémoire du syndicat des copropriétaires des Lofts Redpath

6. PROJET ALTERNATIF (suite)

4) Améliorer la qualité des environnements bâtis

- . Réduire la hauteur du bâtiment situé du côté ouest de l'îlot 4 afin de favoriser la pénétration de la lumière directe dans la cour intérieure. Limiter la hauteur sur cette partie de l'îlot à 4 étages ou 12 mètres. Sur la face nord de l'îlot, limiter la hauteur à 6 étages ou 18 mètres.
- . Réduire la hauteur du bâtiment situé entre les segments orientés est-ouest de l'îlot 6 à une hauteur de 4 étages ou 12 mètres afin de favoriser la pénétration de la lumière directe dans les cours intérieures.
- . Abaisser significativement la hauteur des bâtiments situés sur les îlots 7 et 8 afin de réduire les impacts éoliens qui sont pressentis. Établir les limites verticales de ces bâtiments en fonction des résultats des études qui seraient menées.

### Mémoire du syndicat des copropriétaires des Lofts Redpath

#### CONCLUSION

Le plan d'ensemble de la Société immobilière du Canada, tel que proposé actuellement, déroge de façon importante des lignes directrices et des orientations élaborées par la Ville de Montréal afin de doter les concitoyens de Montréal d'un milieu de vie cohérent et respectueux du processus de planification concerté, mis en place depuis plusieurs années. Ainsi, le syndicat des copropriétaires des Lofts Redpath considère que des améliorations substantielles doivent être apportées au plan d'ensemble de la Société immobilière du Canada. La revitalisation du Canal de Lachine et sa reconnaissance en tant que berceau de l'ère industrielle du Canada exigent des différents développeurs et promoteurs des terrains riverains du Canal qu'ils se conforment à de hauts standards de qualité et réalisent une démarche d'excellence appropriée à la nature du lieu.

Le développement harmonieux du Canal de Lachine dans son ensemble et à long terme est un gage de retombées économiques qui dépassent largement celles provoquées par des développements sporadiques. La revitalisation du port de Bilbao depuis les deux dernières décennies est un exemple contemporain des retombées internationales que peuvent provoquer la mise en valeur d'un site selon une approche structurée et une stratégie supportée tant par le secteur public que privé. Au même titre que le Canal Rideau d'Ottawa, le Canal de Lachine possède un immense potentiel d'attraction touristique qui doit être développé avec respect et cohérence. Fer de lance de l'économie de Montréal à une époque, le Canal de Lachine possède en émergence, toutes les conditions permettant de lui redonner ses lettres de noblesse. Il est du devoir des autorités publiques d'encadrer son développement et de n'exiger rien de moins que l'excellence de tous ceux qui souhaitent intervenir le long de ses berges.

Le syndicat des copropriétaires des Lofts Redpath termine ainsi son exposé en remerciant l'Office de consultation publique pour l'attention qu'elle saura porté au présent mémoire. C'est aussi l'opportunité pour le syndicat des copropriétaires des Lofts Redpath d'annoncer que le comité de réflexion sur le développement cohérent du Canal de Lachine transportera ses activités au sein d'une nouvelle société dénommée " l'Association de protection du canal de Lachine ". Celle-ci verra, d'ici peu, le jour et aura pour mission, tout comme " Les Amis de la Montagne " de favoriser le regroupement des intervenants intéressés par leur réflexion à promouvoir la mise en valeur et les intérêts du Canal de Lachine.

Veillez, Madame la présidente, Monsieur le commissaire ainsi que l'ensemble des partenaires de l'Office de Consultations publiques, recevoir l'expression de nos sentiments distingués.

Jean Cournoyer  
Président du syndicat des copropriétaires des Lofts Redpath



## OPINION

## Projet Griffintown - L'Office de consultation publique de Montréal doit être utilisé

Collectif d'auteurs,

Édition du vendredi 21 mars 2008

Mots clés : ,Office de consultation publique, Griffintown, Municipalité, Montréal

À la faveur d'un rattrapage attendu depuis longtemps, la gestion et la mise en valeur du territoire montréalais sont encadrées par un remarquable ensemble d'instruments cohérents: plan d'urbanisme, politiques de la culture et du patrimoine, etc. Cet ensemble s'appuie lui-même sur des mécanismes et des politiques visant à éclairer et à soutenir les élus dans le processus décisionnel sur les projets à travers lesquels le développement de la ville se concrétise: Office de consultation publique de Montréal (OCPM), Conseil du patrimoine de Montréal, Charte montréalaise des droits et responsabilités, politique de consultation et de participation publiques. La qualité de ces instruments et leur caractère novateur ont du reste été reconnus. [...]

### Le mandat de l'OCPM

Selon la Charte de la Ville de Montréal, le premier volet du mandat de l'OCPM est de proposer un cadre de consultation publique à toutes les instances de la Ville, arrondissements compris. Les autres volets de son mandat touchent les consultations qu'il mène, à la demande du conseil municipal ou du comité exécutif. C'est pour bien réaliser ce mandat et pour en être l'illustration vivante que l'OCPM s'est donné des principes directeurs, des règles de procédure et un code de déontologie.

Pour un projet comme Griffintown, le recours à l'OCPM s'imposait donc à la fois pour des raisons d'expertise que pour ménager une distance salutaire entre les citoyens à consulter et les élus appelés à prendre une décision à la lumière de la consultation publique.

### Griffintown, une exception?

Dans ce contexte, la décision de ne pas confier la consultation publique sur le projet Griffintown à l'OCPM et même de lui refuser un rôle-conseil est d'autant plus inquiétante qu'elle est accompagnée de déclarations de certains élus qui marginalisent a priori les avis du Conseil du patrimoine. Cette décision soulève certaines questions:

- Pourquoi est-ce le seul projet montréalais de cette importance qui fasse exception à la procédure de consultation publique de l'OCPM?
- À un certain moment, la consultation formelle des citoyens devient-elle menaçante en soi? [...]

### Des inquiétudes

En premier lieu, les soussignés appréhendent ce qui semble une mise en veilleuse sur trois fronts: la cohérence du plan d'urbanisme, la mise en oeuvre de la politique de consultation et de participation publiques et le mandat de l'OCPM.

En second lieu, ils redoutent l'expansion sournoise du courant de pensée selon lequel les activités de consultation et de concertation tenues par un promoteur durant l'élaboration de son projet rendent superflue la consultation publique devant un organisme formel comme l'OCPM ou le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE).

#### Menace à la cohérence du plan d'urbanisme

Le plan d'urbanisme de Montréal propose un parti d'aménagement fondé sur le développement durable. Il encadre et guide la mise en valeur du territoire au moyen d'orientations pan-montréalaises, à partir desquelles les arrondissements élaborent à leur tour le volet particulier du plan (chapitre d'arrondissement) qui constitue une trame plus précise de mise en valeur. Le plan d'urbanisme établit aussi, pour les secteurs dont les caractéristiques, les ressources ou la problématique d'aménagement le requièrent, des «secteurs de planification détaillée». Au nombre de 26, ces secteurs appellent un processus de planification concerté auquel participent le service d'urbanisme de la Ville et son équivalent en arrondissement. Griffintown est un de ces secteurs de planification détaillée. Il jouxte aussi trois autres secteurs: le canal de Lachine, le havre de Montréal et le centre des affaires.

De grande ampleur, le projet Griffintown aura des répercussions sur d'autres arrondissements et sur les secteurs de planification détaillée contigus. Les enjeux d'aménagement ont une portée métropolitaine. Pour toutes ces raisons, le projet Griffintown requiert la prise en compte rigoureuse et éclairée des orientations pan-montréalaises. Cela doit se refléter dans le processus décisionnel relatif au projet. La consultation publique en est partie intégrante.

#### Accroc à la politique

La société civile a été associée à l'élaboration de la PCPP, adoptée en 2005. Cette politique entend à la fois favoriser le recours à la consultation publique, en assurer les qualités de transparence, de crédibilité et d'efficacité et soutenir l'instauration de bonnes pratiques à toutes les instances. Un des principes directeurs de la PCPP consiste à «recourir aux instances et aux processus les mieux adaptés à l'objet et aux enjeux de la consultation publique».

Or le projet Griffintown fait précisément partie de ceux en fonction desquels l'OCPM a été créé et qu'il peut traiter efficacement. En laissant l'arrondissement (aussi compétentes que soient ses ressources) guider entièrement et à sa manière le processus décisionnel, le conseil municipal prend le risque de tourner le dos aux orientations pan-montréalaises et aux grands objectifs qui sous-tendent le plan d'urbanisme. Ce dernier constitue, rappelons-le, un véritable contrat social entre la population et le conseil municipal, axé sur une vision à long terme du devenir de Montréal.

#### Consultations minimisées

Sans qu'on en parle ouvertement, ce choix montre le chemin parcouru par la thèse selon laquelle les consultations publiques sont inutiles si, pendant l'élaboration de son projet, un promoteur a tenu des séances d'information et de concertation avec les citoyens et les groupes d'intérêt. Certes, de telles démarches sont légitimes et souhaitables. Réclamées par les citoyens, elles ont été encouragées par de nombreuses commissions consultatives. L'expérience montre néanmoins qu'un processus de consultation encadré par un organisme public spécialisé a des attributs et des retombées que la concertation faite par un promoteur, assisté ou non par un cabinet spécialisé, ne pourra jamais avoir. Par ailleurs, les organismes publics de consultation n'ont jamais outrepassé leur rôle consultatif et ne se sont jamais substitués à la souveraineté décisionnelle des élus.

La consultation publique est partie intégrante du processus décisionnel, des principes du développement durable et de la gouverne démocratique. [...] Elle minimise aussi un autre risque, qui tient à la tentation du promoteur de considérer que les personnes et les organismes qui ont participé à ses séances de concertation et de consultation lui sont désormais acquis à titre de partenaires.

En conclusion

Pour les soussignés, le recours à l'Office de consultation publique de Montréal demeure le meilleur moyen d'associer les citoyens de façon responsable et transparente au processus décisionnel relatif à un projet urbain structurant tel que celui de Griffintown.

Le législateur a institué à cette fin le mécanisme des articles 89 et 89.1 de la Charte de la Ville de Montréal, qui donne au conseil municipal la voie la plus cohérente pour se prononcer sur un tel projet. Et si ce mécanisme est imparfait ou paraît laborieux, qu'on l'examine, qu'on en débatten et qu'on le modifie, mais au grand jour.

Comme vous, M. le maire, les soussignés attachent la plus grande importance à la revitalisation de Griffintown et à la démocratie participative. Le processus décisionnel relatif au projet de revitalisation de Griffintown doit être à la mesure des enjeux, des perspectives et des attentes dont il est porteur. À cet égard, les citoyens montréalais sont en droit de s'attendre à ce que leur administration municipale exerce pleinement le leadership que le législateur lui a expressément donné à cette fin.

\*\*\*

L'Ordre des urbanistes du Québec et les personnes suivantes appuient cette lettre ouverte: Joseph Baker, Michel Barcelo, Gérard Beaudet, Claude Beaulac, Claude Béland, Michèle Bertrand, Laurence Bhérer, David Brown, Robert Chicoine, Raphael Fischler, Michel Gariépy, Mario Gauthier, Lucia Kowaluk, Phyllis Lambert, Jean Paré (urbaniste), Ron Rayside, Dimitri Roussopoulos, Marie-Odile Trépanier, Jeanne M. Wolfe, Michel Yergeau.





# Plan d'urbanisme

RECHERCHE 

- ▶ **Accueil**
- ▶ Le Plan d'urbanisme
  - ▶ Introduction
  - ▶ Partie I
  - ▶ Partie II
  - ▶ Partie III
  - ▶ Partie IV
  - ▶ Annexe
  - ▶ Éléments cartographiés
- ▶ Modifications au Plan d'urbanisme
- ▶ Lexique
- ▶ Documents connexes
- ▶ Hyperliens

Accueil

## Bienvenue sur le site du Plan d'urbanisme de Montréal!

Qu'est-ce que le Plan d'urbanisme? Il s'agit du document de référence en matière d'aménagement du territoire de Montréal. Adopté par le conseil municipal le 23 novembre 2004, le règlement 04-047 révisant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal est en vigueur depuis le 10 décembre 2004.

Le site présente la version intégrale et à jour du Plan d'urbanisme. Toute modification au Plan est intégrée rapidement au site. Il permet également de consulter les analyses, les rapports d'études et les documents préparatoires réalisés dans le cadre de l'élaboration du Plan d'urbanisme.

La mise en œuvre du Plan d'urbanisme de Montréal fait l'objet d'un bilan le quel comprend un ensemble d'indicateurs de suivi. Ce bilan et ces indicateurs, mis à jour fréquemment, sont disponibles dans la section portant sur les [documents connexes](#).

Veuillez noter que le contenu de ce site Internet correspond à une compilation administrative et non à un texte juridique.

Bonne visite!



- > Communiqués
- > Pour nous contacter

### Plan du site



## Nouveautés

**Le 11 mars 2008**

Consultation publique sur une modification au Plan d'urbanisme - Plan de protection et de mise en valeur du mont Royal

## Modifications au Plan d'urbanisme

**Le 26 janvier 2009**

Chapitre d'arrondissement

Le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal a été modifié afin d'y intégrer le chapitre de l'arrondissement de L'Île-Bizard-Sainte-Geneviève.

**Le 27 octobre 2008**

Document complémentaire - Partie III

Les cartes « Les limites de hauteurs - Arrondissement historique et naturel du Mont-Royal », « Les taux d'implantation - Arrondissement historique et naturel du Mont-Royal » et « Les milieux naturels et espaces verts protégés - Arrondissement historique et naturel du Mont-Royal » ont été modifiées.

[+ Toutes les modifications du Plan d'urbanisme](#)



## Mot du maire

Chères Montréalaises,

Chers Montréalais,

Le Plan d'urbanisme est maintenant le document de référence en matière d'aménagement et de mise en valeur du territoire aussi bien pour l'administration municipale que pour ses partenaires privés, publics et associatifs. Ce Plan représente à la fois un instrument grâce auquel nous serons en mesure d'améliorer le cadre de vie de la population montréalaise et un contrat social liant les citoyennes et les citoyens autour d'objectifs communs et partagés quant à la vision de leur ville.

Il s'agit de l'aboutissement d'un effort important de concertation entre les arrondissements, les élus, les acteurs du milieu et, plus largement, les Montréalaises et les Montréalais. Ceux-ci ont eu l'occasion d'indiquer leurs préoccupations, leurs souhaits et les projets qu'ils souhaitent voir se réaliser. Ils l'ont fait notamment lors du Concours d'idées accompagnant l'élaboration du Plan et dans le cadre de la consultation publique sur la version préliminaire du Plan, en 2004.

Le Plan d'urbanisme s'appuie non seulement sur plusieurs consensus formulés au Sommet de Montréal de 2002 mais, aussi sur une consultation publique. Il tient compte de la nécessité d'assurer un équilibre entre une vision d'ensemble et la mise en valeur des caractéristiques distinctives de chacun des arrondissements. Il veille également à garantir que l'aménagement de Montréal soit à l'avenir fondé sur le développement durable.

Je suis très fier de vous proposer ce Plan d'urbanisme qui représente pour moi, comme pour celles et ceux qui ont travaillé à sa conception, un objectif atteint, une promesse remplie et un espoir pour l'avenir.

La Ville de Montréal, en collaboration étroite avec ses divers partenaires et avec la participation de l'ensemble de sa population, assumera le leadership dans sa mise en œuvre. Le Plan d'urbanisme est une invitation à réussir ensemble l'avenir de Montréal. Je vous invite à vous l'approprier.

Le maire de Montréal,

Gérald Tremblay



## Mot de M. Stéphane Harbour

Chères concitoyennes,

Chers concitoyens,

La finalisation du nouveau Plan d'urbanisme correspond à une occasion unique de définir l'aménagement de la ville que les Montréalaises et les Montréalais désirent pour eux-mêmes et pour les générations futures. L'Administration municipale profite de cette conjoncture extraordinaire pour définir un environnement urbain stimulant qui traduit véritablement nos valeurs individuelles et collectives.

Le Plan d'urbanisme exprime une vision dynamique de l'avenir de notre ville. Il énonce la volonté de consolider le territoire urbanisé, de maintenir la qualité des milieux de vie déjà bâtis tout en respectant le caractère spécifique de chaque arrondissement. Avec cette vision, Montréal se tourne résolument vers les transports collectifs et prévoit des interventions qui amélioreront, entre autres, les liens entre les milieux de vie et les secteurs d'emplois.

L'une des orientations fondamentales du Plan d'urbanisme est la reconstruction de la ville sur elle-même en soutenant la transformation à d'autres fins de secteurs sous-utilisés, tels les triages ferroviaires et les friches industrielles. Il importe aussi d'intensifier et de diversifier les activités urbaines autour de certaines stations de métro et gares de train de banlieue de manière à accroître l'utilisation du transport collectif et à créer des milieux de vie de qualité, diversifiés et complets.

Je profite de l'occasion pour remercier chaleureusement l'ensemble des intervenants qui ont participé à l'élaboration et à la finalisation du Plan d'urbanisme, principalement Robert Libman, Michel Lincourt et l'équipe de la Direction du développement urbain dirigée par Céline Topp et Pierre Sainte-Marie.

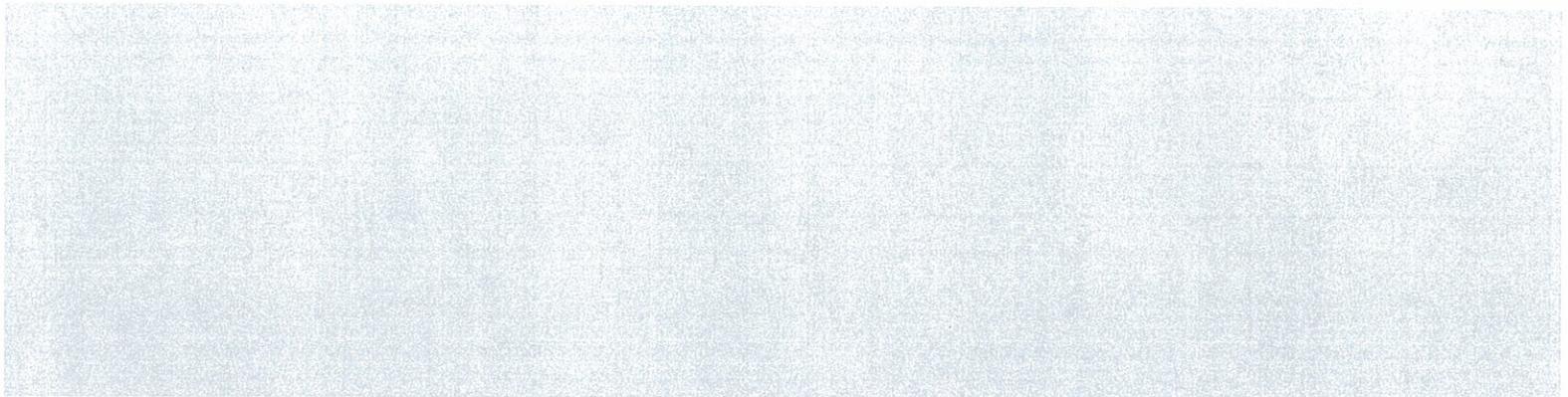
J'invite toutes les Montréalaises et tous les Montréalais à contribuer à la mise en œuvre du Plan d'urbanisme et à la construction d'une ville plus belle, plus écologique et plus prospère.

Stéphane Harbour,  
Membre du comité exécutif de Montréal  
Responsable de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et de l'architecture  
Ville de Montréal



« Que le Plan d'urbanisme devienne le document municipal de référence en matière d'intervention sur le territoire. »

Sommet de Montréal, juin 2002



#### CONCOURS D'IDÉES DU PLAN D'URBANISME : « VOUS AVEZ UN PLAN ? »

Plus de 1 400 personnes ont répondu au Concours d'idées du Plan d'urbanisme qui s'est tenu de novembre 2002 à juin 2003. Il s'agissait de sonder l'opinion des Montréalais sur ce qu'ils souhaitent améliorer dans leur voisinage et dans leur ville.

Les principaux thèmes abordés par les participants sont :

- la qualité de vie;
- la problématique des transports;
- la présence d'un environnement naturel de qualité;
- la protection et la mise en valeur du patrimoine bâti;
- les équipements collectifs.

Le mont Royal a par ailleurs été désigné comme le lieu le plus significatif de Montréal.

De plus, 14 écoles primaires ont participé à la section du concours s'adressant aux enfants. Ceux-ci ont abordé essentiellement les mêmes sujets que leurs aînés et ont illustré, par leurs dessins, l'environnement urbain rêvé.

Le site Internet

[www.ville.montreal.qc.ca/plan-urbanisme](http://www.ville.montreal.qc.ca/plan-urbanisme)  
présente les principaux résultats de ce concours.

### La nature et la portée du Plan d'urbanisme

Le Plan d'urbanisme constitue un contrat social entre la Ville, les gouvernements, les partenaires privés et communautaires et l'ensemble de la population. La vision soutenue par le Plan, sur un horizon de planification de 10 ans, s'appuie sur l'analyse du contexte et des enjeux actuels. Toutefois, cette vision ne se veut pas statique. Par conséquent, le Plan d'urbanisme doit être considéré comme dynamique et évolutif. Son contenu sera donc modifié au besoin, selon les enjeux qui pourront émerger ultérieurement, et ce, dans le cadre d'un processus transparent et public de discussion et de consultation. De plus, la Ville prévoit réviser le Plan d'urbanisme tous les cinq ans.

Ce premier plan d'urbanisme de Montréal répond d'abord aux exigences de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. Il dresse les orientations d'aménagement et de développement du territoire et présente les paramètres réglementaires de l'affectation du sol et de sa densité d'occupation. La réglementation d'urbanisme, qui relève des arrondissements, se conformera à ces orientations et à ces paramètres dans un délai de 12 mois suivant l'adoption du Plan. Par ailleurs, le Plan d'urbanisme de Montréal sera conforme au futur Schéma métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), dont l'adoption est prévue en 2005.

Le Plan innove à plusieurs égards. D'abord, son approche axée sur les enjeux et les moyens de mise en œuvre, dans une perspective transversale, le distingue d'une approche sectorielle et conventionnelle. De plus, le Plan prévoit une stratégie municipale d'investissements liant les objectifs et les projets d'intervention aux outils financiers de la Ville. Plusieurs des politiques sectorielles que la Ville de Montréal compte mettre en place au cours des prochaines années trouvent également écho dans le Plan d'urbanisme. Elles sont liées aux orientations d'aménagement du Plan et à leur mise en œuvre.

### LES POLITIQUES SECTORIELLES

À la suite du Sommet de juin 2002, la Ville de Montréal a entrepris l'élaboration d'un ensemble de politiques sectorielles auxquelles le Plan fait écho. Les politiques suivantes font l'objet d'un encadré dans les sections appropriées du chapitre 2 de la partie I :

- la Stratégie de revitalisation urbaine intégrée (voir objectif 1);
- le Schéma directeur de développement des équipements de loisirs (voir objectif 1);
- la Stratégie d'inclusion du logement abordable (voir objectif 2);
- le Plan de transport (voir objectif 3);
- la Politique culturelle (voir objectif 5);
- la Stratégie de développement économique (voir objectif 8);
- la Politique de l'arbre (voir objectif 11);
- la Politique sur l'affichage commercial (voir objectif 13);
- la Politique du patrimoine (voir objectif 15);
- la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels (voir objectif 16);
- le Plan stratégique de développement durable (voir objectif 17);
- le Plan municipal de gestion des matières résiduelles (voir objectif 17);
- la Politique d'atténuation du bruit (voir objectif 18).

## LES INSTRUMENTS D'URBANISME

La *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* détermine trois principaux outils d'urbanisme applicables à Montréal :

- Le Schéma métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), dont l'adoption est prévue en 2005, énoncera la vision stratégique du développement culturel, économique, environnemental et social et déterminera les grandes orientations d'aménagement et les grandes affectations du territoire. Le plan et la réglementation d'urbanisme de Montréal devront être conformes au Schéma.
- Le plan d'urbanisme est un outil de planification et de gestion adopté par le conseil municipal. Il comprend notamment les orientations d'aménagement du territoire, l'affectation du sol et les densités de son occupation ainsi que le tracé projeté et le type des principales voies de circulation. Le Plan d'urbanisme de Montréal est accompagné d'un document complémentaire. Les programmes particuliers d'urbanisme (PPU) sont également une composante du plan d'urbanisme.
- Les règlements d'urbanisme fixent les règles d'émission des permis de construction et de modification. Ils sont adoptés par le conseil d'arrondissement et doivent être conformes au plan d'urbanisme. Le principal outil réglementaire est le règlement de zonage.

Les autres règlements d'urbanisme comprennent :

- les règlements sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), les plans d'aménagement d'ensemble (PAE) et les projets particuliers;
- les règlements de lotissement et de construction;
- les règlements relatifs aux permis, aux dérogations mineures et aux usages conditionnels.

## La structure du document

Le Plan d'urbanisme est composé de trois parties. La première présente le contenu qui concerne l'ensemble du territoire montréalais. La deuxième contient des éléments spécifiques à chacun des 27 arrondissements. Le document complémentaire constitue la troisième partie.

### La partie I

Le parti d'aménagement du Plan d'urbanisme présente la vision encadrant les sept orientations d'aménagement. Le deuxième chapitre présente le détail de celles-ci qui se déclinent en objectifs d'aménagement eux-mêmes concrétisés par des actions. Le troisième chapitre porte sur la mise en œuvre du Plan, soit le suivi de la mise en œuvre, les paramètres réglementaires, la stratégie municipale d'investissement et les partenaires. Enfin, le quatrième chapitre traite des secteurs qui feront l'objet d'une planification détaillée subséquente à l'adoption du Plan d'urbanisme.

### La partie II

La deuxième partie du Plan présente, pour chacun des 27 arrondissements :

- la synthèse des orientations pan-montréalaises;
- un agrandissement de la carte d'affectation du sol;
- un agrandissement de la carte des densités de construction;
- un agrandissement de la carte des parcs et des espaces verts;
- un agrandissement de la carte du patrimoine bâti;
- la liste des bâtiments d'intérêt patrimonial de l'arrondissement.

Le Plan d'urbanisme pourra être modifié à l'initiative d'un arrondissement pour y insérer les éléments suivants :

- les orientations d'aménagement et de développement spécifiques à l'arrondissement en fonction des enjeux locaux;
- le traitement des secteurs locaux de planification détaillée;
- les paramètres réglementaires spécifiques à l'arrondissement;
- le plan d'action local.

### La partie III

Le document complémentaire du Plan d'urbanisme est présenté dans la troisième partie. Il détermine des règles et des critères encadrant les règlements d'urbanisme des arrondissements et découle des parties I et II du Plan.

## LE SITE INTERNET DU PLAN D'URBANISME

Le Plan d'urbanisme de Montréal peut être consulté depuis le site Internet à l'adresse [www.ville.montreal.qc.ca/plan-urbanisme](http://www.ville.montreal.qc.ca/plan-urbanisme).

Le site présente l'ensemble du contenu du Plan de même que les études connexes qui ont servi à son élaboration. S'y trouvent également les hyperliens vers les sites de données socio-économiques et d'autres sites pertinents.

Le site Internet du Plan d'urbanisme est mis à jour régulièrement pour intégrer les modifications qui y sont apportées.

2.5

## objectif

# 11

Mettre en valeur le mont Royal, le caractère insulaire et les autres éléments identitaires du paysage urbain

## L'ARRONDISSEMENT HISTORIQUE ET NATUREL DU MONT ROYAL

L'attribution par le gouvernement du Québec d'un double statut d'arrondissement historique et naturel au mont Royal constitue une première au Québec. Ce statut juridique national confirme l'importance symbolique et historique de la montagne dans la mémoire collective de Montréal, mais aussi du Québec. Ce statut reconnaît aussi les efforts de sauvegarde et de mise en valeur consentis par les Montréalais depuis plusieurs décennies et ouvre la voie à une protection renouvelée du patrimoine historique, paysager et naturel du mont Royal.

Certaines parties du mont Royal sont aménagées en parc et relèvent du domaine public, alors que d'autres sont occupées par des cimetières, des institutions de haut niveau (universités, hôpitaux et lieu de pèlerinage) ou des secteurs résidentiels. En vertu des dispositions de la *Loi sur les biens culturels* du Québec, toute subdivision ou tout morcellement de terrain, toute modification à l'aménagement, à l'implantation, à la destination ou à l'usage d'un immeuble, toute modification à son apparence extérieure ou démolition partielle ou totale, ainsi que toute signalisation, tout affichage et toute nouvelle construction requièrent l'autorisation du ministre de la Culture et des Communications du Québec.

La prédominance du mont Royal et du massif du Centre des affaires constitue un symbole majeur de l'identité montréalaise. Le caractère insulaire du territoire et la présence visuelle des cours d'eau – fleuve, rivière, canaux et lacs – qui entourent la ville comptent également parmi ses principaux éléments identitaires.

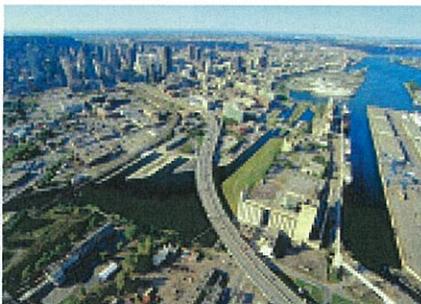
Dès le début de la colonisation, le caractère insulaire du territoire a donné naissance à un ensemble de voies de circulation constituant un parcours en rive quasi ininterrompu. Ce parcours riverain présente aujourd'hui un caractère tantôt panoramique, tantôt patrimonial, récréatif, résidentiel, champêtre, portuaire ou industriel.

Le paysage urbain de Montréal est aussi caractérisé, en plus de la position centrale du mont Royal, par une vaste « trame verte » composée des arbres de rue, des parcs et des espaces verts.

Le paysage urbain et la configuration générale de la grille de rues montréalaise entretiennent encore aujourd'hui une relation étroite avec les tracés fondateurs des côtes et des montées établis aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, de même qu'avec les caractéristiques physiques et naturelles du territoire.

Les entrées de ville, que constituent notamment l'ensemble des ponts et leurs abords, présentent également des occasions uniques d'affirmer l'identité montréalaise.

Le paysage montréalais se révèle aussi une fois la nuit tombée. Les divers modes d'utilisation de la lumière, pour l'éclairage utilitaire, publicitaire ou d'ambiance, représentent autant de moyens d'enrichir le paysage et de développer la signature nocturne de Montréal.



## action 11.1

préserver le caractère du mont Royal et sa prédominance dans le paysage urbain

La présence verdoyante du mont Royal, figure emblématique de Montréal, s'inscrit au cœur de l'histoire, du territoire et de la personnalité de la ville. Au-delà des limites de l'arrondissement historique et naturel du mont Royal, l'ensemble formé par les différentes caractéristiques géomorphologiques de la montagne, ses trois sommets (respectivement localisés dans les arrondissements de Westmount, d'Outremont et de Ville-Marie), ses institutions et ses secteurs limitrophes représente un patrimoine collectif qui doit être préservé et mis en valeur.

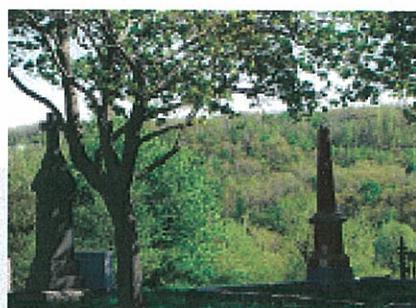
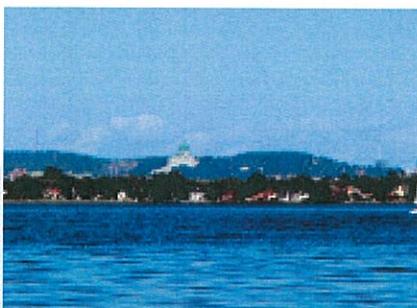
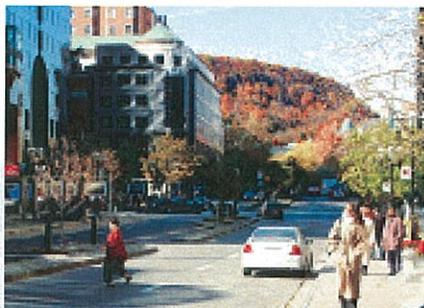
Avec le massif des bâtiments du Centre des affaires, la montagne constitue le point de repère dominant de l'agglomération montréalaise. Sa prédominance sur la ville permet le dégagement de nombreuses perspectives sur le fleuve et le milieu urbain environnant. La montagne est également perceptible à travers les percées visuelles et les panoramas offerts en divers points de la ville, dont plusieurs lieux publics accueillant un fort niveau de fréquentation (belvédères, parcs, places publiques et rues commerçantes).

Le mont Royal est aussi un espace vert dont la valeur paysagère, écologique, récréative et touristique est inestimable pour Montréal. Lieu privilégié de contact avec la nature, la montagne s'avère toutefois difficile d'accès pour les piétons et les cyclistes, malgré sa grande proximité des milieux de vie et du Centre.

L'ensemble des relations, tant visuelles que physiques, qui s'établissent entre la montagne, le Centre des affaires, le milieu urbain et les cours d'eau environnants contribue donc aussi à la richesse unique de l'expérience urbaine montréalaise.

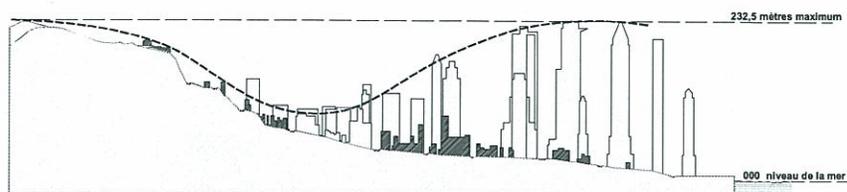
### Moyens de mise en œuvre

- Limiter les constructions sur les flancs du mont Royal et y imposer des hauteurs restrictives, de manière à maintenir l'importance de la montagne dans la silhouette de Montréal.
- Prévoir des limites de hauteur appropriées sur le flanc sud de la montagne et concentrer les constructions les plus élevées dans le Centre des affaires, de manière à conserver la distinction entre le mont Royal et le massif du Centre des affaires; conformément à la pratique établie, aucun immeuble ne pourra dépasser la hauteur du sommet de la montagne (232,5 mètres au-dessus du niveau de la mer).



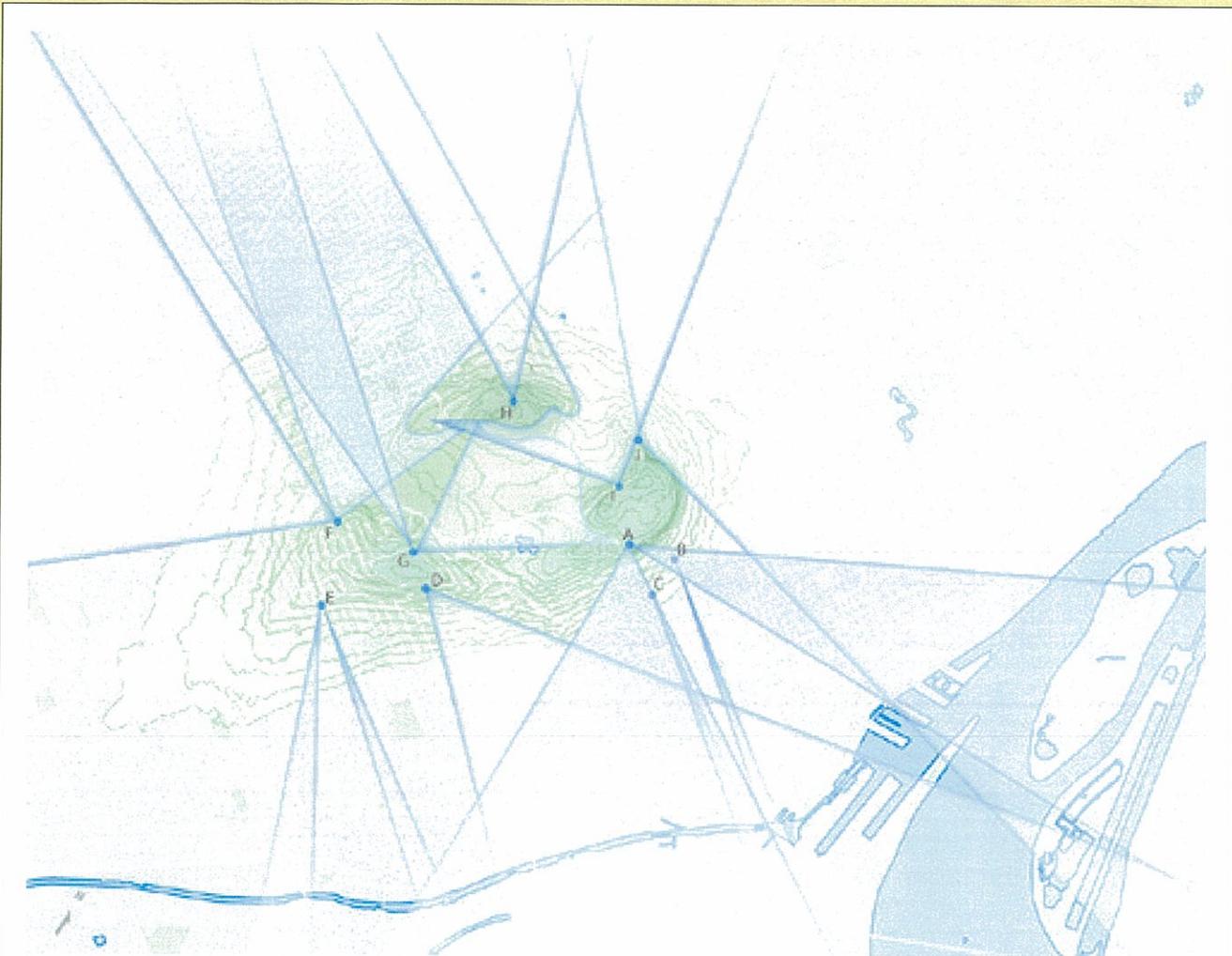
- Protéger les grandes perspectives et les vues encadrées d'intérêt vers et à partir de la montagne, notamment celles identifiées à l'encadré Grandes perspectives et vues encadrées d'intérêt, de manière à maintenir les relations visuelles entre le mont Royal, le fleuve, les autres cours d'eau et le milieu urbain environnant.
- Mettre en valeur les grandes perspectives et les vues encadrées d'intérêt par un aménagement adéquat du domaine public, incluant la création et le maintien de lieux publics tels des belvédères d'observation ou des escaliers.
- Encadrer les interventions réalisées sur le massif du mont Royal et sa périphérie de manière à assurer la prise en compte des valeurs patrimoniales particulières du cadre bâti, de la topographie, de la végétation et de l'archéologie (voir objectif 15).
- Améliorer l'accessibilité piétonne et cycliste au mont Royal par l'aménagement et l'entretien de points d'accès publics, notamment sur le flanc sud de la montagne, de même que par le réaménagement des infrastructures routières ceinturant et traversant la montagne.
- Actualiser le plan de mise en valeur du mont Royal dans une optique de planification concertée (voir chapitre 4).

## LA PRÉDOMINANCE DU MONT ROYAL



L'importance de la silhouette du mont Royal et la distinction des deux massifs formés par la montagne et les immeubles du Centre des affaires constituent des caractéristiques fondamentales du paysage urbain montréalais qui se traduisent par des limites de hauteur appropriées, notamment sur le flanc sud de la montagne, ainsi que par la concentration des constructions les plus élevées dans les limites du Centre des affaires.

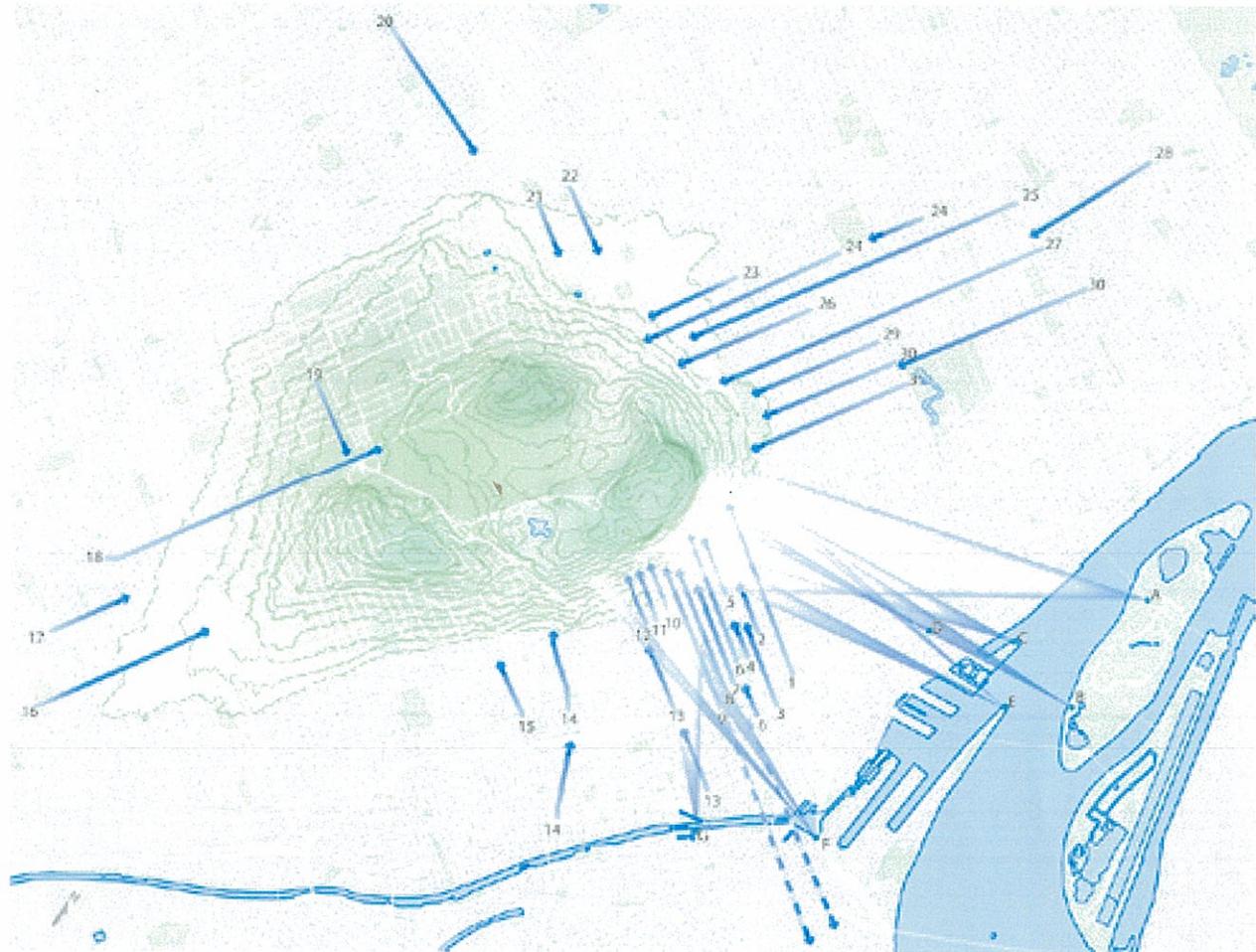
## GRANDES PERSPECTIVES ET VUES ENCADRÉES D'INTÉRÊT



## GRANDES PERSPECTIVES :

- A. Belvédère du chalet de la Montagne
- B. Rue Peel, angle avenue Des Pins
- C. Rue De La Montagne, angle avenue Docteur-Penfield
- D. Belvédère du parc Summit vers le sud
- E. Belvédère Roslyn
- F. Oratoire Saint-Joseph
- G. Belvédère du parc Summit vers le nord
- H. Axe Vincent-D'Indy
- I. Voie Camillien-Houde vers le nord
- J. Belvédère Camillien-Houde

## GRANDES PERSPECTIVES ET VUES ENCADRÉES D'INTÉRÊT



## GRANDES PERSPECTIVES :

- A. Pont Jacques-Cartier
- B. Île Sainte-Hélène (belvédère des Îles)
- C. Tour de l'Horloge
- D. Place Vauquelin
- E. Belvédère de la pointe du parc de la Cité-du-Havre
- F. Bassin Peel
- G. Parc du canal de Lachine (rue Des Seigneurs)

## VUES ENCADRÉES :

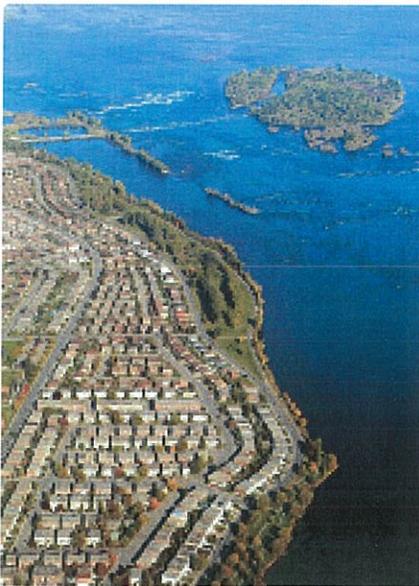
- 1. Rue University
- 2. Avenue McGill College
- 3. Rue Mansfield
- 4. Rue Metcalfe
- 5. Rue McTavish
- 6. Rue Peel
- 7. Rue Stanley
- 8. Rue Drummond
- 9. Rue De la Montagne
- 10. Avenue Du Musée
- 11. Rue Redpath
- 12. Rue Simpson
- 13. Rue Guy
- 14. Avenue Atwater
- 15. Avenue Greene
- 16. Avenue Monkland
- 17. Avenue Somerled
- 18. Chemin Queen-Mary

- 19. Chemin De La Côte-des-Neiges
- 20. Chemin Rockland
- 21. Boulevard Dollard
- 22. Avenue Outremont
- 23. Rue Fairmount
- 24. Avenue Laurier
- 25. Boulevard Saint-Joseph
- 26. Rue Villeneuve
- 27. Avenue Du Mont-Royal
- 28. Avenue Du Mont-Royal  
(arrondissement de Rosemont - La Petite-Patrie)
- 29. Rue Marie-Anne
- 30. Rue Rachel
- 31. Avenue Duluth

Non illustrée :  
Rue Sherbrooke Est (arrondissement  
de Mercier – Hochelaga-Maisonneuve)

# action 11.2

affirmer le caractère insulaire de Montréal et mettre en valeur son parcours riverain



La présence des cours d'eau et de la centaine d'îles, d'îlots et de battures qui composent le territoire constitue une autre composante fondamentale du paysage urbain montréalais. Le territoire comptant près de 270 kilomètres de rives, l'accessibilité visuelle et physique à l'eau ajoute à la qualité de vie montréalaise une dimension unique que la Ville entend préserver et mettre en valeur.

Ainsi, la Ville affirme l'importance historique du chemin de ceinture de l'île de Montréal et de l'île Bizard. Elle favorise la protection et la mise en valeur des composantes patrimoniales et paysagères suivantes, qui contribuent aux différents caractères du parcours :

- le Vieux-Montréal, les noyaux villageois, les hameaux et les bâtiments d'intérêt patrimonial, de même que les vestiges archéologiques pouvant leur être associés (voir objectif 15);
- les percées visuelles et les panoramas sur les rives, les cours d'eau et les îles;
- les parcs, les bois et les secteurs présentant un caractère champêtre ou agricole;
- les autres éléments significatifs de certains tronçons du parcours, par exemple les activités portuaires et pétrochimiques, le patrimoine industriel du canal de Lachine, le canal de l'Aqueduc, de même que certains secteurs résidentiels contemporains.

S'étendant également à l'île des Sœurs et au parc Jean-Drapeau, le parcours riverain forme un circuit récréotouristique majeur reliant de nombreux attraits naturels et patrimoniaux propres à l'identité de Montréal. Aussi la mise en valeur du parcours s'inscrit dans le cadre du développement du Réseau bleu montréalais et de la valorisation des rives et des plans d'eau présentée à l'objectif 16.

## Moyens de mise en œuvre

- Régir l'implantation et la hauteur des constructions bordant le parcours riverain par les outils réglementaires appropriés, notamment en fonction des critères suivants :
  - le respect du caractère architectural et paysager des différents tronçons du parcours;
  - le maintien des accès visuels à l'eau à partir du parcours riverain, de même qu'à partir de voies de circulation perpendiculaires offrant des perspectives d'intérêt sur l'eau.
- Améliorer l'image générale du parcours riverain par :
  - l'utilisation d'un mobilier urbain adapté au caractère spécifique des différents tronçons, notamment quant à l'éclairage;
  - l'harmonisation de la signalisation routière;
  - l'enfouissement des fils aériens dans les secteurs de valeur patrimoniale ou paysagère conformément au Plan directeur d'élimination des fils et des poteaux (voir objectif 13).

## LE RÉSEAU BLEU DE MONTRÉAL

Afin de mettre en valeur le caractère insulaire de Montréal et de permettre à la population de jouir de la présence de l'eau, la Ville entend, en collaboration avec l'ensemble de ses partenaires, notamment les gouvernements du Canada et du Québec, ainsi que la Communauté métropolitaine de Montréal, poursuivre le développement d'un réseau bleu à l'échelle de l'archipel montréalais.

Le projet vise particulièrement à améliorer la protection et les conditions d'utilisation des rives et des cours d'eau entourant Montréal, de même qu'à fournir aux Montréalais une meilleure accessibilité et une variété d'activités répondant à leurs besoins. Le projet consiste aussi à améliorer le réseau navigable et les liens entre les circuits riverains existants (cyclables, piétonniers et fluviaux).



- Compléter le parcours riverain reliant l'arrondissement de Verdun au Vieux-Montréal par l'aménagement d'un corridor public en rive à la suite du déplacement du corridor de l'autoroute Bonaventure et de sa transformation en boulevard urbain (voir objectif 3 et chapitre 4).
- Développer des outils d'interprétation des différentes composantes du parcours riverain, tels que l'aménagement de lieux d'observation et la signalisation des éléments particuliers d'intérêt comme les rapides de Lachine ou certains noyaux villageois.
- Parachever le réseau cyclable composant la voie de ceinture de l'île de Montréal et assurer sa poursuite vers l'île des Sœurs et l'île Bizard (voir objectif 3).
- Assurer une intégration harmonieuse des aménagements, des équipements et des activités de mise en valeur du parcours riverain aux milieux résidentiels avoisinants.
- Maximiser l'accessibilité physique et visuelle à l'eau en aménageant les rives publiques et en instaurant un programme d'acquisition de propriétés privées en rive en vue de leur conversion à des fins de parc ou de leur naturalisation.
- Assurer la protection et la mise en valeur des parcs et des espaces verts en rive.
- Poursuivre le développement du Réseau bleu en collaboration avec l'ensemble des partenaires de la Ville, notamment les gouvernements du Canada et du Québec et la Communauté métropolitaine de Montréal.
- Favoriser la protection et la mise en valeur des îles, des îlots et des battures de l'archipel montréalais en les intégrant au Réseau bleu et en collaborant aux initiatives régionales de concertation avec les municipalités, les municipalités régionales de comté et les organismes concernés.
- Aménager les rives publiques en vue de les rendre accessibles à la baignade lorsque la qualité de l'eau l'autorise et mettre en place des équipements nautiques dans les secteurs dépourvus à cet égard (quais et rampes de mise à l'eau).

#### ILLUSTRATION 2.5.1 LE PARCOURS RIVERAIN

L'accessibilité physique et visuelle au fleuve Saint-Laurent et aux autres cours d'eau entourant le territoire constitue plus que jamais un trait unificateur majeur de l'identité montréalaise. Par l'identification du parcours riverain, la Ville compte assurer une protection et une mise en valeur intégrée de l'ensemble des composantes du parcours tels les noyaux villageois, les percées visuelles et les panoramas, les milieux naturels, les espaces verts en rive et le réseau cyclable, de même que tout autre élément contribuant au caractère des différents tronçons du parcours.



### L'AMÉNAGEMENT DE TOITS VERTS

Les toits verts sont utilisés depuis des siècles à travers le monde pour mieux isoler les bâtiments des rigueurs du climat. Lié à l'émergence d'une plus grande sensibilité environnementale, l'aménagement de toits verts constitue une technique de plus en plus populaire en raison de ses nombreux avantages :

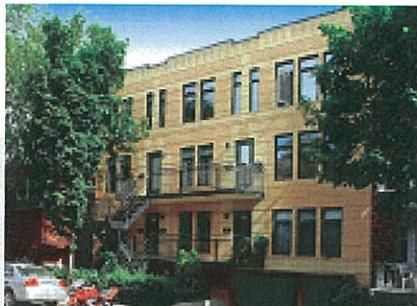
- amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments liée aux capacités isolantes des toits verts;
- atténuation des effets d'îlots de chaleur (voir objectif 17);
- insonorisation accrue;
- rétention des eaux de pluie et réduction conséquente des besoins en infrastructures d'égout;
- filtration de l'air et des eaux de pluie par les végétaux et le substrat;
- possibilité d'aménagement d'espaces verts accessibles comme aire de détente ou d'agriculture urbaine.

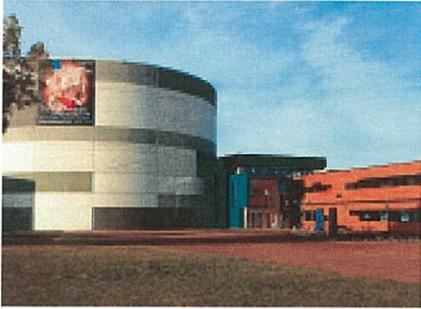
Les toits verts sont constitués de couches de substrat léger sur lesquelles pousse la végétation. Les toits verts extensifs se caractérisent par une relative légèreté, une mince couche de substrat et une bonne durabilité. Les toits verts intensifs disposent d'un système d'irrigation et de drainage ainsi que d'une épaisse couche de substrat. Ils peuvent supporter une plus grande variété de plantes, d'arbustes et d'arbres, de même qu'une fréquentation soutenue par les occupants des bâtiments.

Bien que les toits verts constituent une innovation performante et adaptée au climat québécois, leur aménagement sur des bâtiments résidentiels existants pose toutefois certaines contraintes, notamment quant à la capacité portante des structures. Leur aménagement doit également être conçu de manière à ne pas compromettre l'intégrité patrimoniale des bâtiments.

### Moyens de mise en œuvre

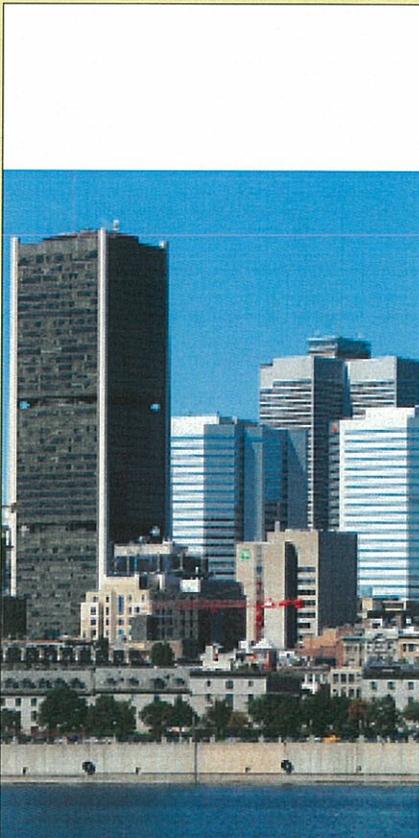
- Appuyer le travail des comités consultatifs d'urbanisme et recourir au Comité d'architecture et d'urbanisme pour la révision de certains projets susceptibles de marquer de façon significative le paysage montréalais, tels que les grands projets publics et privés, notamment au Centre (voir objectif 7).
- Doter la Ville de mécanismes permettant d'assurer une production architecturale de qualité, notamment quant aux interventions municipales sur le cadre bâti : lignes directrices en design urbain, politique de concours d'architecture, prix d'excellence, etc.
- Assurer la performance écologique et l'intégration des normes d'efficacité énergétique à la construction, à l'exploitation et à l'entretien des bâtiments municipaux et à tout projet immobilier réalisé en partenariat avec la Ville.
- Élaborer et mettre en œuvre des mesures incitatives visant l'intégration de normes d'efficacité énergétique et l'application de techniques novatrices en matière d'architecture écologique tels l'aménagement de toits verts pour la construction neuve et la rénovation des bâtiments existants.
- Appliquer un contrôle réglementaire assurant la révision des projets commerciaux de moyenne et de grande surfaces et visant à en contrôler la qualité architecturale et l'insertion urbaine.
- Encadrer l'insertion des nouvelles constructions dans les milieux établis par les outils réglementaires appropriés, en tenant compte des caractéristiques dominantes du cadre bâti existant, par exemple :
  - l'alignement de construction, le mode d'implantation et les marges latérales;
  - la typologie et le niveau des accès au bâtiment;
  - les proportions et la position des ouvertures (portes et fenêtres);
  - les éléments architectoniques ou volumétriques typiques, tels les matériaux de revêtement, les balcons, les corniches, les escaliers, la forme des toits et la modulation des façades.





- Soumettre à une évaluation architecturale les bâtiments se démarquant dans le paysage urbain, par exemple les bâtiments dont la hauteur se distingue du cadre bâti environnant, les bâtiments situés à l'intersection des rues ou les bâtiments visibles en fin de perspective d'une rue.
- Établir des densités de construction et des règles d'implantation des bâtiments respectant le caractère des milieux établis et favorisant une densification des secteurs à transformer, notamment ceux localisés à proximité des corridors de transport collectif.
- Régir les hauteurs de construction, notamment en fonction des critères suivants :
  - l'harmonisation des hauteurs sur chaque tronçon de rue, des deux côtés d'une même rue, autour des lieux publics et aux quatre coins d'une intersection;
  - des hauteurs plus importantes sur les principales voies de circulation;
  - le respect des hauteurs dominantes dans les secteurs d'intérêt patrimonial et en bordure du parcours riverain (voir objectifs 11 et 15).
- Contrôler l'installation des enseignes, des panneaux-réclames, des antennes et des équipements mécaniques de manière à en limiter l'impact visuel.

## LES BÂTIMENTS EN HAUTEUR



Les bâtiments en hauteur définissent avec le mont Royal la silhouette unique de Montréal. Pris individuellement, ces bâtiments dont la hauteur se distingue du cadre bâti environnant constituent autant de points de repère dans la ville que de témoins du dynamisme économique et culturel montréalais.

Traditionnellement associés au Centre des affaires, les bâtiments en hauteur constituent aujourd'hui une typologie de bâtiment répandue dans plusieurs arrondissements montréalais. Considérant les impacts majeurs de ces constructions sur le paysage urbain en général, de même que sur leur environnement immédiat, la Ville compte porter une attention particulière à leur insertion dans le tissu urbain.

Pour ces constructions, on devra d'une part s'assurer d'une production architecturale de la plus haute qualité, se reflétant notamment sur le choix des matériaux utilisés sur toutes les façades visibles, incluant le traitement des toits et des appentis mécaniques. On devra aussi s'assurer d'une intégration volumétrique optimale des bâtiments en hauteur, notamment quant au respect de la silhouette urbaine de Montréal de même qu'au maintien des vues encadrées et des grandes perspectives d'intérêt sur le mont Royal et à partir de ce dernier.

Afin de maintenir et d'améliorer le confort des piétons, particulièrement dans les lieux publics, la hauteur, l'implantation et la modulation volumétrique des bâtiments en hauteur devront aussi être encadrées pour éviter la détérioration des conditions microclimatiques liées aux vents et à l'ensoleillement.

D'autre part, en matière d'intégration urbaine, les bâtiments en hauteur devront assurer le respect et le renforcement des caractéristiques de leur milieu d'insertion, notamment dans les secteurs de valeur patrimoniale, aux abords du parcours riverain, à proximité de milieux naturels ou dans leur relation avec les milieux de vie avoisinants, la rue et les autres espaces publics.

2.6

## objectif

## Assurer la conservation et la mise en valeur du patrimoine bâti et archéologique

La valeur, la richesse et la diversité du patrimoine montréalais sont aujourd'hui largement reconnues et la conservation de ses composantes peut s'appuyer sur de solides acquis. La ville recèle un nombre important d'immeubles et de secteurs qui bénéficient d'une protection ou d'une reconnaissance des gouvernements québécois ou canadien. En plus de l'arrondissement historique du Vieux-Montréal et de l'arrondissement historique et naturel du mont Royal, Montréal compte aussi sept sites du patrimoine.

En matière de conservation et de mise en valeur du patrimoine, l'arrondissement historique du Vieux-Montréal fait déjà figure de modèle, tant pour les mesures encadrant son développement que pour la qualité des interventions de rénovation du bâti ancien, d'intégration de bâtiments contemporains et d'aménagement du domaine public.

Le Plan d'urbanisme confirme la valeur de ces différentes composantes du patrimoine de même que la pertinence des mesures de protection qui y sont déjà associées.

Le patrimoine montréalais ne se limite pas aux éléments anciens présentant une valeur exceptionnelle ou un caractère monumental. Il comprend également des immeubles et des secteurs d'intérêt de production plus récente, relevant du patrimoine moderne ou industriel, qui témoignent du caractère et de l'histoire spécifiques des arrondissements, de même que des éléments ponctuels tels que les œuvres d'art sur les domaines public et privé. D'une part, la Ville de Montréal compte assurer la conservation de l'ensemble de ces ressources patrimoniales en vue de préserver leur intégrité. D'autre part, elle compte également assurer une intégration harmonieuse des nouvelles constructions, des rénovations et des interventions d'aménagement au sein des secteurs de valeur patrimoniale.

Par ailleurs, le Plan d'urbanisme confirme la volonté municipale de poursuivre les efforts de sensibilisation du public et des autres intervenants à la richesse et au potentiel que représente le patrimoine montréalais. Ainsi, une plus grande sensibilisation de la population et des acteurs du développement urbain, qu'ils soient intervenants municipaux, propriétaires, promoteurs immobiliers ou spécialistes de la construction, constitue un gage d'interventions plus sensibles à l'égard du patrimoine. De même, une connaissance accrue de l'histoire de la ville, des arrondissements ou même des bâtiments mène à une plus grande appréciation du patrimoine et, ce faisant, contribue à renforcer le sentiment d'appartenance des Montréalais.

Il importe également de préciser que les mesures de protection et de mise en valeur préconisées par le Plan d'urbanisme seront appuyées par la Politique du patrimoine et les interventions du Conseil du patrimoine. De même, il importe de souligner le rôle des comités consultatifs d'urbanisme et du Comité d'architecture et d'urbanisme en matière de contrôle de la qualité architecturale des projets, particulièrement dans les secteurs de valeur patrimoniale.

## action 15.3

### protéger et mettre en valeur le patrimoine archéologique



#### LA PROTECTION DU PATRIMOINE ARCHÉOLOGIQUE

La Ville de Montréal, comme la plupart des grands centres urbains à travers le monde, a reconnu l'importance de préserver son patrimoine et s'emploie notamment depuis plus de 20 ans à planifier et à intensifier ses interventions en vue d'assurer la protection, la gestion et la mise en valeur du patrimoine archéologique sur son territoire.

La protection du patrimoine archéologique demeure néanmoins une obligation gouvernementale, établie notamment par la *Loi sur les biens culturels* du Québec. Ainsi, en vertu de cette loi :

« *Quiconque, à l'occasion de travaux d'excavation ou de construction entrepris pour des fins autres qu'archéologiques, découvre un bien ou un site archéologique doit en informer le ministre sans délai. Ce dernier peut, afin de permettre l'examen des lieux par des experts, ordonner la suspension, pour une période n'excédant pas quinze jours, de toute excavation ou de toute construction de nature à compromettre l'intégrité du bien ou du site découvert.* » (art. 41).

L'application de cette disposition lors de découvertes fortuites de vestiges associées à des projets de construction a engendré au fil des années une multitude de contraintes telles que l'interruption des chantiers, les délais requis par l'expertise des vestiges, de même que les retards et les coûts inhérents à la gestion de ces imprévus.

Afin de minimiser ces retombées négatives et dans l'intérêt commun de la préservation du patrimoine archéologique et du développement urbain, le Plan d'urbanisme préconise l'élaboration de mécanismes administratifs d'information et de coordination qui permettront :

- l'identification préalable des secteurs susceptibles de receler des vestiges archéologiques (voir carte 2.6.2);
- le partage, avec les promoteurs et les propriétaires des sites visés, des coûts afférents aux études de caractérisation requises le cas échéant, selon les programmes de subvention en vigueur.

À l'instar du patrimoine bâti, le patrimoine archéologique témoigne de l'histoire de Montréal et constitue une richesse collective qu'il convient de documenter, de préserver et de mettre en valeur.

Plusieurs arrondissements présentent un important potentiel archéologique lié aux occupations successives du territoire, depuis l'occupation amérindienne jusqu'aux premières phases d'urbanisation et d'industrialisation de Montréal. La protection et la mise en valeur du patrimoine archéologique de Montréal peuvent déjà s'appuyer sur des pratiques et des acquis exemplaires à bien des égards. Ainsi, les interventions réalisées à ce jour ont permis de documenter le potentiel archéologique de plusieurs sites par l'entremise d'inventaires et de fouilles. Certains vestiges ont également fait l'objet d'une mise en valeur, vu leur importance, dans le cadre de projets d'aménagement urbain ou par la création de musées.

Le territoire montréalais compte actuellement 191 sites recensés et répertoriés à l'Inventaire des sites archéologiques du Québec. Plusieurs biens et sites archéologiques sont également classés en vertu de la *Loi sur les biens culturels* du Québec. De même, de nombreux sites archéologiques sont localisés dans les différents lieux historiques nationaux, arrondissements historiques ou naturels et sites du patrimoine que compte déjà le territoire montréalais.

La Ville reconnaît l'importance de ces acquis et confirme la protection dont bénéficient ces ressources archéologiques. La Ville prévoit également une approche d'information et de sensibilisation des intervenants publics et des Montréalais à l'égard du patrimoine archéologique. Ainsi, le Plan d'urbanisme signale l'importance d'évaluer le potentiel archéologique et de prendre en compte ou de protéger les vestiges associés aux secteurs illustrés à la carte 2.6.2.

#### Moyens de mise en œuvre

- Appliquer les mesures nécessaires à un examen du potentiel archéologique et, le cas échéant, à la protection des vestiges lors de travaux d'excavation publics et privés réalisés dans les secteurs suivants, illustrés à la carte 2.6.2 :
  - les grands ensembles à statut et les biens culturels;
  - les sites archéologiques recensés;
  - les secteurs d'intérêt archéologique à fort potentiel.
- Dans les secteurs d'intérêt archéologique illustrés à la carte 2.6.2, informer les responsables de travaux nécessitant une excavation de la présence possible de vestiges archéologiques et des mesures à suivre dans l'éventualité d'une découverte.
- Favoriser la prise en compte des vestiges présentant une grande valeur archéologique dans la conception et la réalisation des projets de construction ou d'aménagement urbain, notamment par l'adaptation des travaux ou l'intégration des vestiges.
- Assurer un soutien financier aux fouilles archéologiques réalisées à Montréal par l'élargissement du territoire d'application du Programme de soutien financier aux fouilles archéologiques.



## Le patrimoine archéologique

Carte 2.6.2

-  Grand ensemble à statut (arrondissement historique ou naturel, site du patrimoine)
-  Site archéologique recensé (intégrer)
-  Site archéologique recensé (altéré)
-  Secteur d'intérêt archéologique à fort potentiel
-  Secteur d'intérêt archéologique
-  Limite d'arrondissement

Plan d'urbanisme

Mise en valeur  
du territoire  
et du patrimoine  
**Montréal** 

# 4



la planification  
détaillée

# 4.8

## Canal de Lachine

Grâce à son caractère structurant, son potentiel récréotouristique indéniable et son patrimoine industriel unique, le canal de Lachine revêt une importance stratégique majeure pour le développement urbain de Montréal. Ainsi, la poursuite de la participation soutenue du gouvernement du Canada ainsi que l'apport du gouvernement du Québec sont essentiels afin d'assurer la mise en valeur adéquate du secteur. Les démarches de planification et de mise en œuvre devront également se faire avec les nombreux intervenants du milieu dont les partenaires du secteur privé et communautaire et les résidents. De plus, le grand potentiel associé aux extrémités du canal justifie l'élaboration de deux autres planifications détaillées, « 4.8.1 Griffintown » et « 4.8.2 Lachine Est », afin de traiter plus spécifiquement les enjeux d'aménagement particuliers qu'on y trouve.

### Orientations générales

- Faire des abords du canal de Lachine un lieu d'une grande qualité en intensifiant et diversifiant les activités et en renforçant son caractère d'ensemble
- Améliorer l'accessibilité au secteur et la continuité spatiale des sites adjacents au canal
- Améliorer la qualité des milieux de vie limitrophes
- Renforcer la vocation récréotouristique du secteur et protéger son patrimoine bâti et archéologique



## 4.8

### Canal de Lachine

(suite)

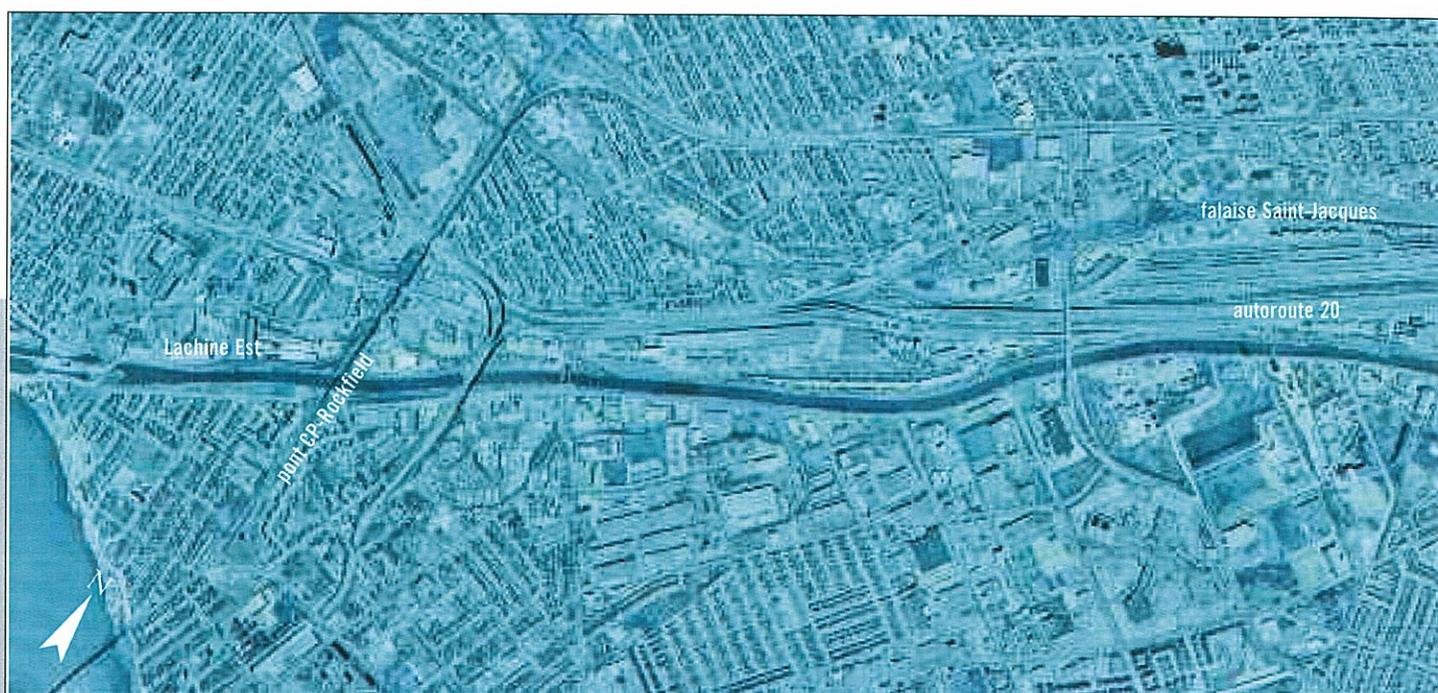
Composante du parcours riverain de Montréal, le canal de Lachine nécessite des interventions afin de renforcer la cohérence de son paysage urbain et de son architecture tout en respectant la diversité des milieux traversés. Des interventions sont également requises quant à l'amélioration des percées visuelles et des accès vers l'eau.

L'implantation parallèle au canal des réseaux ferroviaire et autoroutier contribue à réduire l'accessibilité de certains sites, notamment ceux au nord de l'autoroute 20. Il importe d'améliorer leur accessibilité afin d'encourager leur mise en valeur. Par ailleurs, le projet de réaménagement de l'échangeur Turcot par le ministère des Transports du Québec offre l'occasion d'élargir la réflexion à cet effet.

Malgré le fait que plusieurs projets résidentiels aient été construits dans le secteur, une approche intégrée de revitalisation urbaine, établie en concertation avec les instances responsables, est souhaitable afin d'améliorer les conditions de vie des résidents. Des interventions sont nécessaires afin d'atténuer les nuisances causées notamment par la présence d'entreprises industrielles ainsi que par les réseaux autoroutier et ferroviaire.

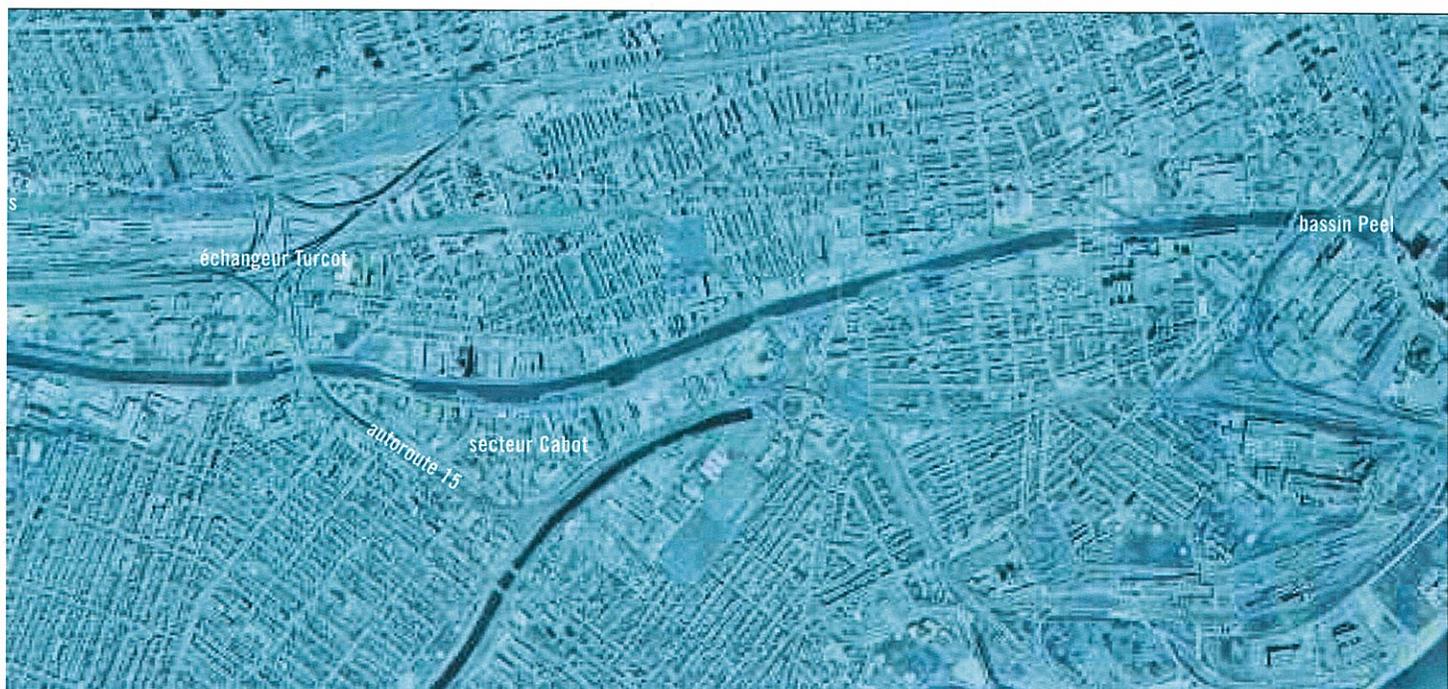
Des travaux sont requis afin de parachever la mise en valeur des abords du canal de Lachine et de renforcer la vocation récréotouristique du secteur. Aussi, des interventions sont nécessaires afin d'assurer la cohabitation harmonieuse et la sécurité des nombreux usagers du parcours récréotouristique du canal de Lachine.

Enfin, les abords du canal de Lachine comprennent un patrimoine bâti et archéologique d'une grande valeur. On y trouve un nombre important de bâtiments industriels ainsi que d'équipements, telle la grue LaSalle-Coke, dont la préservation est fondamentale à la mise en valeur du secteur.



## Balises d'aménagement

- 1 Favoriser la mise en valeur à des fins mixtes (incluant notamment des logements, des bureaux et des commerces) des sites vacants ou sous-utilisés dans certaines portions du secteur, entre autres dans le secteur de planification de « Lachine Est » et à l'est de l'autoroute 15.
- 2 Maintenir et consolider les activités économiques dans certains endroits, notamment le secteur Cabot et entre le pont ferroviaire CP-Rockfield et l'autoroute 15.
- 3 Soutenir la réhabilitation des sites contaminés afin d'en faciliter leur mise en valeur.
- 4 Respecter le caractère du cadre bâti représentatif de chaque partie du secteur en favorisant une architecture et des interventions d'aménagement urbain de qualité et adaptées à leur milieu.
- 5 Améliorer l'accessibilité des sites enclavés et renforcer les liens entre les milieux situés de part et d'autre du canal.
- 6 Étudier la possibilité d'implanter un corridor de transport collectif à partir du Vieux-Port vers l'arrondissement de Lachine qui longerait le canal.
- 7 Intervenir de façon intensive et intégrée dans les milieux de vie à revitaliser en améliorant notamment la qualité des logements et l'interface avec les industries lourdes et le réseau autoroutier.
- 8 Encourager la relocalisation de certaines entreprises incompatibles avec leur milieu.
- 9 Compléter en partenariat avec Parcs Canada l'aménagement des abords du canal de Lachine (parcs, places publiques, sentiers piétonniers et voies cyclables) en portant une attention particulière au maintien de l'accès public du canal et à la mise en valeur des bassins.
- 10 Aménager le domaine public aux abords du canal de façon à faciliter les déplacements à pied, à vélo, en transport collectif et en automobile.
- 11 Favoriser la préservation des bâtiments et des équipements présentant une valeur patrimoniale et prendre en compte le potentiel archéologique associé au secteur dans la réalisation de travaux d'excavation en vue d'en assurer la documentation ou, le cas échéant, la protection ou la mise en valeur.

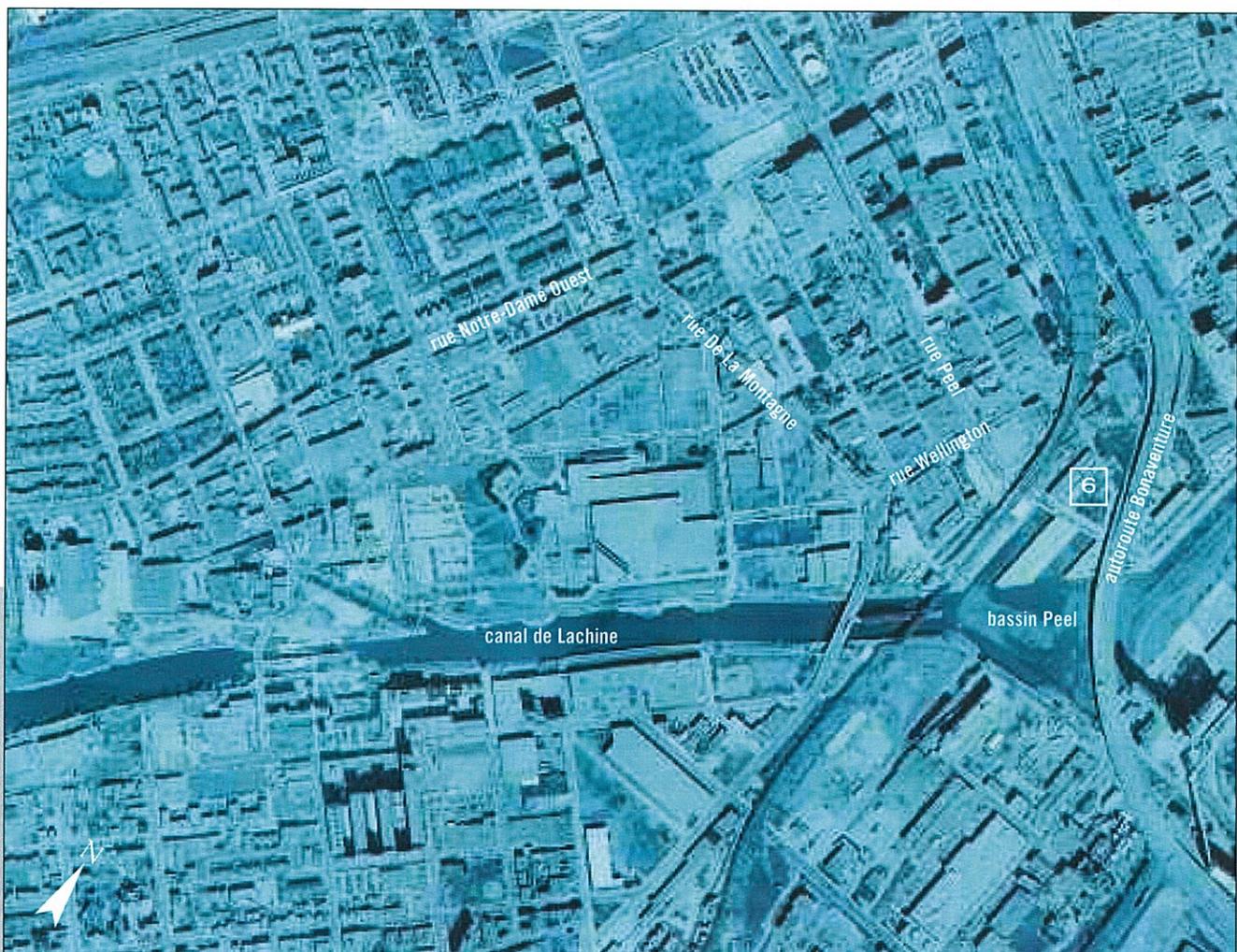


# 4.8.1

## Griffintown

### Orientations générales

- Préserver le caractère et l'échelle urbaine associés au passé industriel du secteur
- Intensifier et diversifier les activités en privilégiant la cohabitation des activités économiques et résidentielles
- Renforcer la vocation récréotouristique des abords du bassin Peel et la vocation nautique du canal de Lachine en misant sur la proximité du Vieux-Montréal, du Vieux-Port et du Centre des affaires



## 4.8.2

### Lachine Est

#### Orientations générales

- Optimiser le développement du secteur
- Atténuer les nuisances environnementales susceptibles d'influencer la qualité du milieu
- Améliorer l'accessibilité au secteur
- Mettre en valeur le parcours riverain et le patrimoine industriel



# Plan d'urbanisme de Montréal

PARTIE II : CHAPITRE 12

## Arrondissement du Sud-Ouest



AVRIL 2008

# 12.1

## Introduction

Le chapitre de l'arrondissement du Sud-Ouest constitue un élément du Plan d'urbanisme de Montréal. À l'instar du Plan d'urbanisme, le chapitre de l'arrondissement permet de planifier sur un horizon de dix ans le développement du territoire en fonction des enjeux et des réalités propres au Sud-Ouest de même que des orientations adoptées pour l'ensemble du territoire de la ville.

La vision d'aménagement et de développement proposée dans le présent document s'appuie sur une démarche concertée des forces vives du milieu. Dans le cadre de l'élaboration du nouveau Plan d'urbanisme de Montréal, l'arrondissement du Sud-Ouest a en effet convié sa population et les principaux intervenants locaux à toute une gamme d'activités de consultation : groupes de travail, forum grand public, tournée dans les quartiers, dépôt de mémoires, etc. Ces exercices de concertation ont permis de cibler les préoccupations et les attentes de la population et du milieu en matière de développement économique, d'aménagement et de qualité de vie, en vue de dégager des orientations mobilisatrices et porteuses d'avenir.

Considérant sa localisation stratégique, les projets pan-montréalais structurants susceptibles de le toucher, ses sites de développement ou de redéveloppement, l'historique de ses quartiers et le profil socio-économique de sa population, le défi principal du chapitre du plan d'urbanisme de l'arrondissement du Sud-Ouest consiste en : **la gestion d'un milieu en transition par l'intégration de nouvelles activités urbaines et de nouvelles clientèles, dans le respect du patrimoine industriel et résidentiel, en harmonie avec la population en place et pour son bénéfice.**

Pour relever ce défi, l'arrondissement identifie dans le présent chapitre trois grands enjeux de planification et d'aménagement. **L'amélioration des conditions de vie des résidents est au cœur de ces grands enjeux.** Elle constitue la préoccupation prioritaire de l'arrondissement et se traduit dans chacune des interventions qu'il entend mettre en œuvre. Pour y répondre, l'arrondissement doit mettre en place un ensemble de mesures favorables. La mise en valeur de ses atouts propres et la réalisation de son plein potentiel de développement social, économique et culturel sont les deux autres enjeux par lesquels ces conditions de succès pourront être assurées.

En plus des enjeux locaux de planification, le présent chapitre rappelle le parti d'aménagement ainsi que la synthèse des orientations pan-montréalaises relatives à l'arrondissement. De plus, il établit les orientations et les objectifs d'aménagement pour les secteurs de planification détaillée de portée locale. Ces secteurs feront l'objet d'une attention particulière de la part de l'arrondissement dans les trois années suivant l'adoption du Plan d'urbanisme. Enfin, les paramètres réglementaires spécifiques au territoire du Sud-Ouest sont également présentés.

**Le présent chapitre a une portée juridique et résume les considérations et paramètres du document *Bâtir ensemble le Sud-Ouest de demain*, produit en mai 2004 par l'arrondissement du Sud-Ouest suite à une démarche de concertation avec la population réalisée sur plus d'une année.**



# 12.3

## Les enjeux locaux d'aménagement

### Enjeu 1

#### La mise en valeur des atouts propres à l'arrondissement

Pour favoriser le rayonnement de son territoire et de ses milieux de vie, l'arrondissement favorise sa mise en valeur selon six objectifs d'aménagement regroupés en quatre thèmes : le caractère identitaire de l'arrondissement, le canal de Lachine et les plans d'eau, la richesse patrimoniale, de même que la situation géographique du Sud-Ouest et la proximité du Centre de Montréal.

#### Le caractère identitaire du Sud-Ouest

L'arrondissement privilégie la consolidation de son image par la mise en valeur de ses éléments distinctifs, ainsi que par la promotion de son territoire et de ses quartiers.

#### Le canal de Lachine et ses plans d'eau

L'arrondissement prend appui sur l'effet structurant du canal de Lachine pour en optimiser les retombées, particulièrement sur les plans économique, culturel, touristique et social.

#### La richesse patrimoniale

L'identification, la préservation et la mise en valeur des sites, ensembles et bâtiments d'intérêt historique et patrimonial du Sud-Ouest ainsi que le soutien au développement d'activités muséologiques et archéologiques constituent des défis importants qu'entend poursuivre l'arrondissement.

#### La situation géographique et la proximité du Centre de Montréal

L'arrondissement souhaite tirer partie de sa proximité et ses liens directs avec le Centre dans le cadre de l'élaboration des paramètres qui guideront le développement urbain des secteurs adjacents à l'arrondissement de Ville-Marie.



Enjeux	Thèmes	Objectifs	Actions
<b>Enjeu 1</b> La mise en valeur des atouts propres à l'arrondissement	Le caractère identitaire du Sud-Ouest	1 Reconnaître et mettre en valeur le caractère distinctif de l'arrondissement et de ses quartiers	1.1 Soigner l'image des entrées de ville et celle des grands corridors de transport en privilégiant des aménagements de qualité et en assurant une signalisation appropriée.
			1.2 Identifier et mettre en valeur les différents éléments identitaires présents sur le territoire.
			1.3 Favoriser la réalisation d'événements propices au renforcement du sentiment d'appartenance à l'arrondissement.
	Le canal de Lachine et ses plans d'eau	2 Soutenir la mise en valeur du canal de Lachine à des fins récréotouristiques et culturelles	3 Assurer la mise en œuvre des vocations spécifiques à chacun des pôles du canal de Lachine
2.2 Mettre en place une programmation d'envergure autour d'un produit d'appel et soutenir, avec différents partenaires, le développement d'activités culturelles, communautaires, sportives, patrimoniales et touristiques.			
2.3 Favoriser la mise en valeur des différents pôles du canal et soutenir les organismes de promotion.			
2.4 En collaboration avec les partenaires municipaux et gouvernementaux, mettre en œuvre la phase II du développement des abords du canal de Lachine en répondant aux objectifs suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>■ encourager et orienter le développement urbain et économique;</li> <li>■ favoriser le développement du secteur du canal comme destination récréotouristique distincte et diversifiée d'envergure internationale;</li> <li>■ promouvoir la conservation du patrimoine et le développement culturel;</li> <li>■ favoriser l'appropriation du canal par la population.</li> </ul>			
	4 Améliorer l'accessibilité publique au canal de Lachine et aux plans d'eau en améliorant l'intégration de leurs abords aux quartiers environnants	4.1 Privilégier des fonctions de nature publique aux abords du canal de Lachine et des cours d'eau d'intérêt (favoriser ce type d'activités au rez-de-chaussée des bâtiments, favoriser l'aménagement de places publiques et le réseau cyclable, valoriser l'intégration d'ateliers-résidences, etc.).	3.1 Poursuivre la mise en valeur du canal de Lachine en fonction des vocations dominantes de chacun de ses pôles (Gadbois, Cartier, Atwater, Saint-Gabriel, Peel) par la réalisation des interventions projetées.
			4.2 Assujettir tout projet de développement structurant aux abords du canal de Lachine et des cours d'eau d'intérêt au dépôt d'une planification d'ensemble, afin de prévoir l'inclusion d'espaces et d'aménagements publics.
			4.3 Élaborer et appliquer des critères pour l'aménagement des terrains et l'architecture des constructions, en vue d'assurer leur intégration en continuité avec le sens historique du lieu.
			4.4 Planifier le prolongement et l'aménagement des réseaux et des espaces récréatifs aux abords des cours d'eau, de façon à relier les milieux de vie, les pôles et les équipements d'intérêt.

Enjeux	Thèmes	Objectifs	Actions
<b>Enjeu 1 (suite)</b> La mise en valeur des atouts propres à l'arrondissement	La richesse patrimoniale	5- Reconnaître, protéger et mettre en valeur les ensembles, immeubles et sites d'intérêt patrimonial ou archéologique	5.1 Confirmer, reconnaître et protéger le patrimoine bâti identifié au Plan d'urbanisme (voir objectif 15 de la partie I). 5.2 Favoriser le maintien et la préservation des bâtiments et ensembles industriels patrimoniaux le long du canal de Lachine et s'assurer de l'intégration de nouvelles constructions au sens historique du lieu. 5.3 Réaliser la caractérisation du territoire par une étude typomorphologique. 5.4 Élaborer et mettre en place des outils réglementaires afin d'encadrer les nouvelles constructions et les projets de rénovation, afin d'assurer le maintien de l'identité du cadre bâti urbain de chaque quartier. 5.5 Élaborer un programme de sensibilisation de la population à l'importance de la préservation, de l'entretien et de la mise en valeur des bâtiments et ensembles d'intérêt patrimonial. 5.6 Soutenir le développement d'activités muséologiques.
	La situation géographique et la proximité du Centre de Montréal	6- Maximiser les occasions de développement des secteurs à proximité du Centre de Montréal et améliorer les liens entre celui-ci et l'arrondissement	6.1 Adopter un plan directeur d'aménagement des grands axes afin de faciliter l'accès au Centre et d'améliorer l'encadrement urbain. 6.2 Favoriser une intensification de l'occupation du sol dans les secteurs à proximité du Centre. 6.3 Participer aux travaux des différents groupes de travail associés à la consolidation du Centre (tables de développement économique, comité de coordination de grands projets ou autres) afin d'exprimer les préoccupations économiques et sociales de l'arrondissement. 6.4 Développer et mettre en place des mécanismes de coordination et de promotion afin de renforcer les liens entre l'arrondissement et le Centre dans l'intérêt des citoyens du Sud-Ouest.



# 12.4

## La planification détaillée

Certaines portions du territoire de l'arrondissement présentent des problématiques urbanistiques complexes qui ne peuvent être traitées à fond avant l'intégration du présent chapitre d'arrondissement au Plan d'urbanisme de Montréal. Pour l'ensemble de ces secteurs, l'arrondissement entend mener à terme une planification détaillée dans les trois années suivant l'intégration de son chapitre au Plan, selon une approche intégrée adaptée à la spécificité de chaque cas. Le bilan annuel de la mise en œuvre du Plan fera état de l'avancement de ces travaux.

L'arrondissement identifie deux secteurs de planification détaillée de portée locale :

- 12.4.1 Atwater
- 12.4.2 Cabot

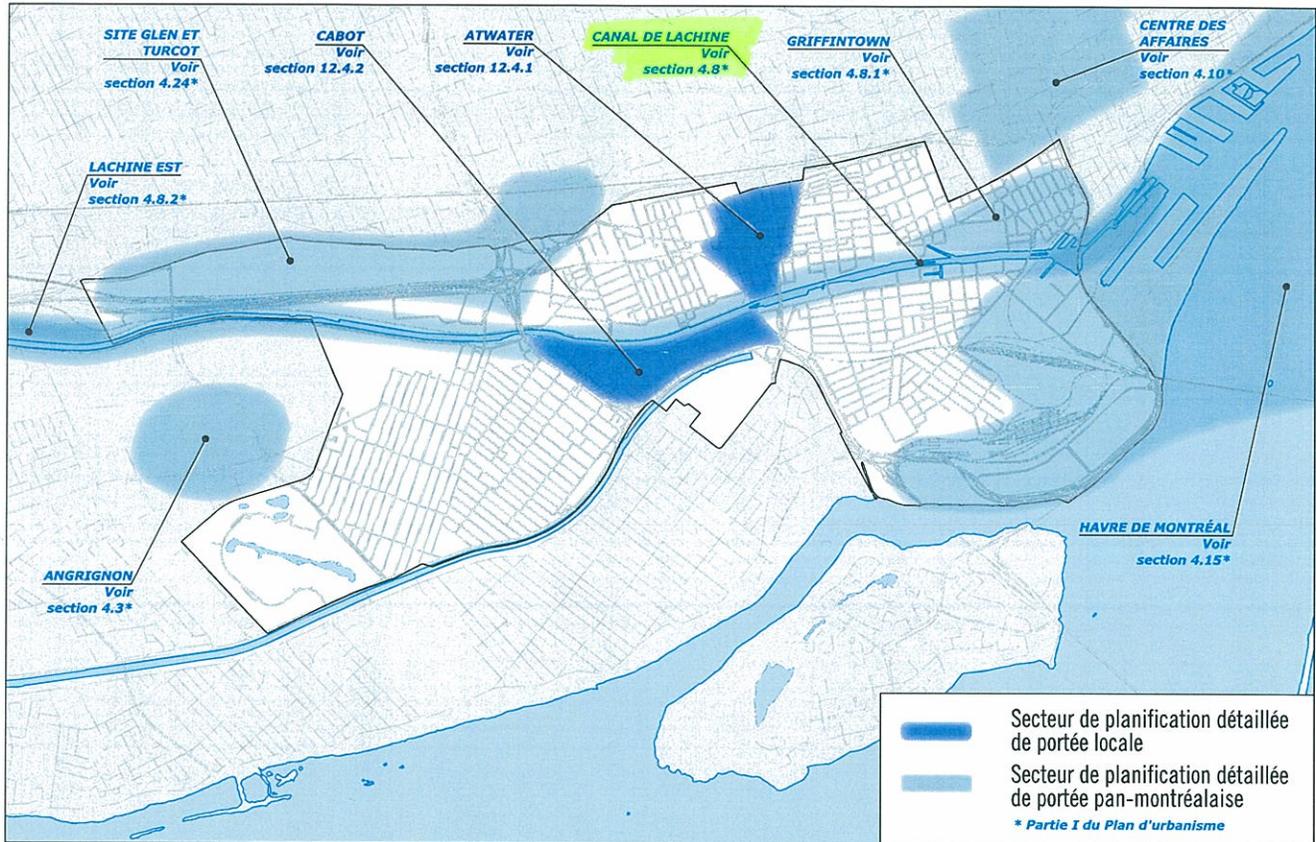
Parallèlement à l'exercice de planification détaillée des secteurs de portée locale, le Plan d'urbanisme de Montréal identifie 26 secteurs de planification détaillée de portée pan-montréalaise, lesquels présentent des enjeux qui touchent l'ensemble de la ville ou qui concernent directement plus d'un arrondissement. Parmi ceux qui intéressent particulièrement l'arrondissement du Sud-Ouest, notons les secteurs Canal de Lachine, Sites Glen et Turcot, Havre de Montréal, Griffintown et Angrignon.

Les démarches de planification détaillée de portée pan-montréalaise et locale miseront sur la participation des citoyens et sur celle de l'ensemble des intervenants concernés : l'arrondissement, les services municipaux, les ministères ainsi que les organismes privés, publics et associatifs. Pour chacun des secteurs en cause, l'arrondissement précise ci-après ses orientations de développement et de mise en valeur, en complément de celles déjà identifiées à la partie I du Plan d'urbanisme.

Selon les besoins, la planification détaillée pourra mener à :

- l'adoption d'un programme particulier d'urbanisme (PPU);
- l'adoption par le conseil d'arrondissement d'un plan de mise en valeur ou d'un plan d'action;
- la modification de la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement;
- la mise en place de programmes appropriés;
- la réalisation d'immobilisations par la Ville seule, ou en collaboration avec les gouvernements du Québec et du Canada;
- la réalisation d'un projet en partenariat avec un ou plusieurs organismes privés, publics ou associatifs.

## Les secteurs de planification détaillée



## Considérations de l'arrondissement

### Secteur de planification détaillée de portée pan-montréalaise

#### 4.8 Canal de Lachine

La phase I des travaux de mise en valeur du canal de Lachine a joué un rôle moteur dans la revitalisation récente du territoire de l'arrondissement du Sud-Ouest, mais il est essentiel de poursuivre ces efforts afin de rendre le site encore plus attrayant et plus dynamique sur le plan économique et récréotouristique. L'arrondissement préconise fortement la poursuite de la mise en valeur du canal de Lachine et de ses pôles, dans le cadre de la mise en œuvre des travaux de la phase II. L'un des principaux défis de cette deuxième phase consiste à maintenir et à stimuler le développement économique tout en favorisant une cohabitation harmonieuse des diverses activités urbaines.

Les travaux de la phase II devraient entre autres permettre :

- d'assurer de meilleurs liens avec les quartiers environnants;
- d'améliorer la qualité des milieux de vie résidentiels adjacents;
- de protéger et de mettre en valeur le patrimoine bâti et archéologique;
- de consolider les activités économiques;
- de favoriser des projets à caractère social et culturel qui permettront de faire profiter la population locale des retombées du projet.

Évalués à 100 millions de dollars, ces travaux nécessiteront la participation des différents paliers gouvernementaux, de la Ville de Montréal et de l'arrondissement du Sud-Ouest, ce qui devrait stimuler d'autant les investissements privés. L'aménagement du canal et de ses rives immédiates, sur le territoire de l'arrondissement du Sud-Ouest, touche cinq pôles d'importance aux caractéristiques propres.

##### Pôle Peel

Par la jonction entre la rue Peel, le Vieux-Montréal et la Cité Multimédia, le développement de ce pôle exploitera la présence du plan d'eau et contribuera, par ses équipements et ses activités, à attirer vers le parc linéaire du canal la clientèle des secteurs avoisinants.

##### Pôle Saint-Gabriel

La poursuite du développement de ce secteur misera sur la présence d'une écluse face à un parc reconnu pour sa valeur archéologique, elle sera structurée par le développement du site de tri postal.

##### Pôle Atwater

Les interventions à venir dans ce secteur devraient prendre en compte l'objectif de lier la rue Notre-Dame Ouest au canal de Lachine. Premier pôle d'intervention lors des travaux de la phase I, le secteur Atwater a généré ou permis d'envisager d'importants développements privés dans les secteurs périphériques, dont il faudra tenir compte dans la planification et la mise en valeur du quartier.

##### Pôle Cartier

Le développement privé suscité par la première phase de mise en valeur s'est principalement réalisé à l'est et au nord du canal; les interventions de la phase II devraient soutenir le développement de ses parties ouest et sud.

##### Pôle Gadbois

La phase I de la mise en valeur du canal s'est attardée à la construction du pont Monk et a laissé en plan la consolidation des activités et des accès au complexe récréatif Gadbois. La seconde phase devrait parachever les interventions publiques prévues pour lier et consolider le complexe dans son milieu. La planification de l'ensemble du secteur devrait également être revue en fonction de l'implantation éventuelle du Centre universitaire de santé McGill sur le site de l'ancien triage Glen.

# 12.5

## Les paramètres réglementaires applicables à l'arrondissement

Les paramètres et les orientations du Plan d'urbanisme qui ont une portée réglementaire se traduisent dans la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement. Le zonage est le principal instrument réglementaire de mise en œuvre du Plan d'urbanisme. Il détermine la vocation des différentes zones du territoire afin d'y contrôler l'usage des terrains et des bâtiments ainsi que l'implantation, la forme et l'apparence des constructions.

### L'affectation du sol

Déoulant des orientations du Plan, l'extrait de la carte de l'affectation du sol applicable à l'arrondissement du Sud-Ouest exprime la vocation souhaitée dans les secteurs à construire ou à transformer et confirme celle des secteurs établis. Selon le concept retenu, les catégories d'affectation traduisent la nature générale des milieux, s'éloignant ainsi d'une forme d'affectation dont le caractère trop normatif conduirait à un découpage inutilement fin du territoire. Inclusive, ces catégories favorisent la mixité et regroupent une variété d'activités pouvant avoir cours au sein d'une même aire d'affectation, moyennant des règles de complémentarité ou de compatibilité que précise la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement. Cette approche, plus argumentaire que réglementaire, permet une gestion souple du développement urbain et simplifie les procédures administratives. Dans cet esprit, le recours à la procédure de modification du Plan d'urbanisme s'applique aux changements ayant une portée significative sur le devenir de la ville.

Le tableau de la page suivante présente et définit les neuf catégories d'affectation du sol. Les quatre premières sont de nature inclusive et correspondent à des milieux urbains distincts. Les cinq autres, essentiellement à caractère exclusif, touchent des aires réservées à des activités particulières.

# RÈGLEMENT D'URBANISME DE L'ARRONDISSEMENT SUD-OUEST

## TITRE I

### DISPOSITIONS GÉNÉRALES

#### CHAPITRE I

##### CHAMP D'APPLICATION

1. Le présent règlement s'applique à la partie du territoire de la ville limitée au nord à la crête de la falaise Saint-Jacques depuis le point de rencontre du boulevard Sainte-Anne-de-Bellevue avec la limite nord-est de la Ville de Montréal-Ouest jusqu'à la rue Pullman ; généralement vers l'est, successivement la rue Pullman jusqu'à l'autoroute 20, ladite autoroute jusqu'à la limite sud de la Ville de Westmount, ladite limite sud jusqu'à la voie ferrée du CP puis le long de cette voie ferrée jusqu'à la rue Guy ; vers le sud, la rue Guy jusqu'à la rue Notre-Dame ; vers le nord-est, la rue Notre-Dame jusqu'à l'autoroute Bonaventure ; généralement vers le sud, l'autoroute Bonaventure jusqu'au pont Victoria ; le pont Victoria vers l'est jusqu'à la rive ouest du fleuve Saint-Laurent ; successivement vers le sud et le sud-ouest, la rive du fleuve Saint-Laurent jusqu'à la limite entre des Villes de Montréal et de Verdun ; généralement vers l'ouest, la limite séparant la Ville de Montréal des Villes de Verdun et de LaSalle jusqu'à la limite entre les Villes de Montréal et de Lachine ; cette dernière limite vers le nord-ouest jusqu'à la limite sud de la Ville de Montréal-Ouest ; enfin, vers le nord-ouest, la limite nord-est de la Ville de Montréal-Ouest jusqu'au boulevard Sainte-Anne-de-Bellevue.
2. Une partie de lot, un lot, un terrain, un bâtiment ou une construction situé dans le territoire décrit à l'article 1 doit être construit et occupé conformément au présent règlement.

#### CHAPITRE II

##### INTERPRÉTATION

3. Un tableau, une figure et une annexe auxquels on réfère font partie intégrante du présent règlement.
4. Les limites des secteurs et parties de rues montrées aux plans joints en annexe correspondent aux repères suivants et à leurs prolongements :
  - 1<sup>o</sup> les limites de la ville;
  - 2<sup>o</sup> les limites territoriales des arrondissements;
  - 3<sup>o</sup> l'axe des voies publiques;
  - 4<sup>o</sup> l'axe des ruelles;
  - 5<sup>o</sup> l'axe des voies ferrées;
  - 6<sup>o</sup> les lignes de lotissement;
  - 7<sup>o</sup> les lignes de terrain qui font l'objet d'une résolution ou d'un avis d'imposition de réserve en vertu de la loi;
  - 8<sup>o</sup> les repères physiques illustrés;
  - 9<sup>o</sup> la distance mesurée à l'échelle du plan, à défaut d'un autre repère.

## RÈGLEMENT D'URBANISME DE L'ARRONDISSEMENT SUD-OUEST

5. Dans le présent règlement, les mots suivants signifient :

« abri temporaire d'automobiles » : une construction composée d'une armature métallique démontable, recouverte d'une toile et servant à abriter un ou plusieurs véhicules automobiles;

« aire de détente » : un espace libre, de propriété publique ou privée, accessible au public et aménagé à des fins de détente;

« aire de stationnement » : un emplacement qui ne fait pas partie du domaine public, aménagé à des fins de stationnement de véhicules routiers, y compris l'aménagement d'une seule unité de stationnement;

« alignement de construction » : une ligne établie sur la propriété privée qui détermine l'implantation d'une façade;

« antenne » : un dispositif destiné à recevoir et à émettre des ondes électromagnétiques à des fins de radiocommunication et comprenant aussi le support destiné spécifiquement à le soutenir;

« antenne parabolique » : une antenne comportant une surface réfléchissante permettant de concentrer en un point focal les ondes reçues et d'orienter les ondes émises dans une seule direction;

« antenne terrestre » : une antenne autre qu'une antenne parabolique;

« appareil d'amusement » : un appareil de jeu ou un dispositif d'amusement permis par la loi pour l'utilisation duquel une somme est exigée, mais ne comprend pas un appareil destiné à l'amusement ou à la récréation d'un enfant en bas âge, un jeu de table non électrique, un jeu de quilles, un appareil à reproduire le son ou un appareil de loterie vidéo;

« atelier d'artiste et d'artisan » : un lieu de création ou de production utilisé par un artiste ou un artisan;

« autres cours » : un espace compris entre les murs extérieurs d'un bâtiment principal et les limites d'un terrain, excluant une cour avant;

« bâtiment » : une construction ou une partie de construction utilisées ou destinées à être utilisées pour abriter ou recevoir des personnes, des animaux ou des choses;

« bâtiment adjacent » : un bâtiment principal érigé sur un terrain adjacent partageant la même limite latérale de lot;

« bâtiment contigu » : un bâtiment principal érigé sur les deux limites latérales d'un terrain;

« bâtiment isolé » : un bâtiment principal érigé en retrait des limites latérales d'un terrain;

« bâtiment jumelé » : un bâtiment principal érigé sur une seule des limites latérales d'un terrain;

« bâtiment voisin » : un bâtiment principal attenant à un autre bâtiment principal ou à un terrain et partageant les mêmes limites de lots, ou un bâtiment principal situé du côté opposé de la voie publique ou d'une ruelle;

« centre des affaires » : la partie du territoire de la ville délimitée par la rue Sherbrooke, la rue Saint-Urbain, la rue Sainte-Catherine, la rue Clark, le boulevard René-Lévesque, la rue Saint-Urbain, la côte de la Place-d'Armes, la place d'Armes, la rue Notre-Dame, la rue Jean-d'Estrée et son prolongement, la rue Saint-Antoine, la rue de

la Montagne, les terrains bordant le côté nord du boulevard René-Lévesque et la rue Drummond;

« construction » : un bâtiment ou un ouvrage résultant de l'assemblage de matériaux dont l'utilisation exige un emplacement sur le sol ou qui est joint à quelque chose exigeant un emplacement sur le sol;

« côté d'îlot » : un côté de voie publique compris entre deux voies publiques transversales successives, ou un côté de voie publique compris entre une voie publique transversale et une voie ferrée, un cours d'eau ou une limite municipale;

« cour anglaise » : un espace en contrebas du niveau du sol qui donne accès à un bâtiment;

« cour avant » : un espace compris entre la limite avant, les limites latérales d'un terrain et les plans de façade et leurs prolongements;

« débit de boissons alcooliques » : tout établissement qui requiert ou détient un permis de brasserie, de taverne ou de bar au sens de la Loi sur les permis d'alcool (L.R.Q., chapitre P-9.1) incluant, notamment, un bistro ou un café;

« dépendance » : un bâtiment, un abri ou un cabinet occupé par un usage accessoire, nécessaire ou utile au fonctionnement de l'usage principal d'un terrain ou d'un bâtiment et situé sur le même terrain, y compris une aire d'entreposage ou une guérite;

« directeur » : le directeur du service compétent;

« équipement mécanique » : un appareil et un conduit électriques, de plomberie, de chauffage et de conditionnement de l'air;

« espace habitable » : un espace ou une pièce destiné au sommeil et pouvant également servir au séjour, à la préparation des repas ou à leur consommation;

« établissement » : un espace utilisé pour l'exploitation d'un usage, excluant un logement;

« établissement de jeux récréatifs » : une salle occupée ou utilisée essentiellement à des fins d'amusement où des équipements autres que des appareils d'amusement sont mis à la disposition du public, y compris une salle de quilles;

« étage » : une partie d'un bâtiment comprise entre la surface d'un plancher et le plafond immédiatement au-dessus;

« façade » : un mur extérieur d'un bâtiment faisant face à une voie publique et pouvant comporter un ou plusieurs plans; lorsqu'un terrain est adjacent à plusieurs voies publiques dont l'une d'elles a une largeur inférieure à 7,3 m, un mur extérieur d'un bâtiment faisant face à cette voie publique n'est pas une façade;

« gîte touristique » : un établissement exploité par une personne dans son logement, disposant d'une entrée distincte, qui offre au public 4 ou 5 chambres où des repas peuvent être servis et qui requiert un permis de gîte touristique au sens de la Loi sur les établissements touristiques (L.R.Q., chapitre E-15.1);

« habitation motorisée » : une habitation motorisée définie à l'article 2 du Règlement sur l'immatriculation des véhicules routiers (Décret 1420-91, 16 octobre 1991);

« hôtel-appartement » : un bâtiment principal ou une partie de bâtiment principal aménagé en vue d'offrir, à une clientèle de passage, des appartements pourvus de moyens individuels de cuisson;

« îlot » : un terrain ou un groupe de terrains délimités par des voies publiques, des

## RÈGLEMENT D'URBANISME DE L'ARRONDISSEMENT SUD-OUEST

voies ferrées, des cours d'eau ou des limites municipales;

« ligne naturelle des hautes eaux » : la ligne arbustive où l'on passe d'une prédominance de plantes aquatiques à une prédominance de plantes terrestres;

« limite arrière » : une limite de terrain opposée à la limite avant et joignant 2 limites latérales;

« limite avant » : une limite de terrain coïncidant avec la limite d'emprise de la voie publique;

« limite latérale » : une limite de terrain comprise entre la limite avant et la limite arrière ou une autre limite latérale;

« logement » : une pièce ou une suite de pièces servant ou destinée à servir de domicile à une ou plusieurs personnes et où l'on peut généralement préparer et consommer des repas et dormir, et comportant une installation sanitaire;

« maison de chambres » : un bâtiment ou une partie de bâtiment où on loue au moins 4 chambres et où des services peuvent être fournis aux personnes qui y ont domicile, tels les repas et l'entretien, excluant un centre d'accueil au sens de la Loi sur les services de santé et les services sociaux (L.R.Q., chapitre S-4.2);

« marge arrière » : l'espace compris entre la limite arrière d'un terrain et une ligne parallèle à celle-ci située à l'intérieur du terrain;

« marge avant » : l'espace compris entre la limite avant d'un terrain et l'alignement de construction;

« marge latérale » : un espace compris entre une limite latérale d'un terrain et une ligne parallèle à celle-ci située à l'intérieur du terrain entre les marges avant et arrière;

« mezzanine » : un niveau intermédiaire ou balcon intérieur entre le plancher et le plafond d'un étage;

« mur arrière » : un mur d'un bâtiment principal comportant un ou plusieurs plans et faisant face à la limite arrière de terrain;

« mur latéral » : un mur d'un bâtiment principal comportant un ou plusieurs plans et faisant face à la limite latérale de terrain;

« niveau naturel du sol » : le niveau du sol avant rehaussement, déblaiement, remblaiement ou autre modification;

« ouverture » : une percée pratiquée dans un mur et servant à l'accès ou à l'éclairage d'un bâtiment, à l'exception des portes de garage;

« parc de stationnement commercial » : une aire de stationnement exploitée commercialement;

« parc de stationnement privé » : une aire de stationnement non exploitée commercialement, aménagée sur un terrain autre que celui pour lequel des unités de stationnement sont fournies;

« plan principal » : un plan vertical formé par la partie d'une façade présentant la plus grande superficie;

« poste de police de quartier » : un poste de police sans local de détention;

« rez-de-chaussée » : un espace compris entre le premier plancher, hors sol en tout ou en partie, situé au-dessus du niveau du trottoir et le plafond immédiatement au-dessus;

## **RÈGLEMENTS D'URBANISME DE L'ARRONDISSEMENT SUD-OUEST**

---

« ruelle » : une voie secondaire donnant accès à des terrains riverains déjà desservis par une voie publique;

« salle d'amusement » : une salle occupée ou utilisée essentiellement à des fins d'amusement, où des appareils d'amusement sont mis à la disposition du public;

« salle d'amusement familiale » : une salle occupée ou utilisée essentiellement pour fins d'amusement, où l'on retrouve des appareils destinés à l'amusement ou à la récréation de personnes mineures;

« salle de billard » : une salle occupée ou utilisée essentiellement à des fins d'amusement où des jeux de table non électriques sont mis à la disposition du public;

« terrain » : un lot, une partie de lot ou un ensemble de lots formant une seule propriété, à l'exception d'une partie de terrain qui fait l'objet d'une résolution ou d'un avis d'imposition de réserve en vertu de la loi;

« terrain bâti » : un terrain occupé par un bâtiment ayant une superficie de plancher d'au moins 50 m<sup>2</sup> ou occupé par un usage carburant;

« terrain de coin » : un terrain situé à l'intersection de 2 ou plusieurs voies publiques;

« terrain transversal » : un terrain, autre qu'un terrain de coin, adjacent à deux voies publiques;

« véhicule automobile » : un véhicule routier, aménagé principalement pour le transport d'au plus 9 occupants à la fois, y compris un taxi, une camionnette et une fourgonnette, mais excluant une habitation motorisée;

« véhicule routier » : un véhicule routier défini à l'article 4 du Code de la sécurité routière (L.R.Q., chapitre C-24.2);

« voie d'accès » : un passage privé donnant accès à une aire de stationnement ou de chargement à partir d'une voie publique ou d'une ruelle;

« voie de circulation » : un passage privé donnant accès à une unité de stationnement ou de chargement à partir d'une voie d'accès, d'une voie publique ou d'une ruelle;

« voie publique » : un espace public réservé à la circulation des véhicules et des piétons et donnant accès aux terrains riverains, excluant une ruelle;

### **CHAPITRE III PLAN DES ZONES**

6. Les plans intitulés « Zones » de l'annexe A découpent en zones le territoire décrit à l'article 1.

### **TITRE II CADRE BÂTI**

# **RÈGLEMENT D'URBANISME DE L'ARRONDISSEMENT SUD-OUEST**

---

## **CHAPITRE I**

### **DISPOSITION GÉNÉRALE**

7. Les normes énoncées au présent titre s'appliquent à l'implantation d'un bâtiment.

## **CHAPITRE II**

### **HAUTEUR**

#### **SECTION I**

##### **DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

8. Les plans intitulés « Limites de hauteur » de l'annexe A découpent en secteurs de hauteur en mètres et en secteurs de hauteur en mètres et en étages, le territoire décrit à l'article 1.

9. Dans un secteur de hauteur en mètres et en étages, la hauteur d'un bâtiment doit :

1<sup>o</sup> être en tout point égale ou inférieure à la hauteur en mètres et en étages maximale prescrite;

2<sup>o</sup> être en tout point égale ou supérieure à la hauteur en étages minimale prescrite, sur une profondeur d'au moins 4 m à partir de la façade.

10. Dans un secteur de hauteur en mètres, la hauteur d'un bâtiment doit :

1<sup>o</sup> être en tout point égale ou inférieure à la hauteur en mètres maximale prescrite;

2<sup>o</sup> être en tout point égale ou supérieure à la hauteur en mètres minimale prescrite sur une profondeur d'au moins 4 m à partir de la façade.

11. Malgré le paragraphe 2 de l'article 9 et le paragraphe 2 de l'article 10, la hauteur d'un bâtiment isolé ou jumelé ne comportant pas un toit à versants ou d'un bâtiment situé dans un secteur de surhauteur doit, sur au moins 60 % de sa largeur face à une voie publique, être en tout point égale ou supérieure à la hauteur en mètres ou en étages minimale prescrite, sur une profondeur d'au moins 4 m à partir de la façade.

12. Malgré le paragraphe 2 de l'article 9 et le paragraphe 2 de l'article 10, la hauteur d'un bâtiment isolé ou jumelé comportant un toit à versants doit, sur au moins 60 % de sa largeur face à une voie publique, être égale ou supérieure à la hauteur en mètres ou en étages minimale prescrite.

13. Sauf dans un secteur ou pour un immeuble significatif, ou pour un bâtiment dont la construction a été autorisée avant le 17 août 1994, le plancher du rez-de-chaussée ne peut être situé à plus de 2 m au-dessus du point le plus élevé du niveau du trottoir ou du niveau naturel du sol à l'alignement de construction.

14. Sauf dans un secteur significatif, dans un site du patrimoine et dans les cas visés à la

## **RÈGLEMENTS D'URBANISME DE L'ARRONDISSEMENT SUD-OUEST**

---

section IV, la hauteur d'un bâtiment peut varier de plus ou moins 1 m des hauteurs minimales ou maximales prescrites.

Le présent article ne s'applique pas à la hauteur d'un rez-de-chaussée et d'une dépendance.

15. Malgré les articles 9, 10 et 11, la hauteur minimale prescrite ne s'applique pas à une dépendance ou à une saillie sauf pour un avant-corps faisant saillie de plus de 1,5 m de la façade.

### **SECTION II**

#### **CALCUL DE LA HAUTEUR**

16. La hauteur en mètres d'un bâtiment est mesurée à la verticale, à partir du niveau naturel du sol à l'alignement de construction ou du trottoir jusqu'en son point le plus élevé, moins 1 m pour un toit à versants.

17. La hauteur en étages est le nombre d'étages, incluant le rez-de-chaussée, compris entre le plancher du rez-de-chaussée et le plafond de l'étage le plus élevé, excluant une construction hors toit.

18. La hauteur en mètres ou en étages d'un bâtiment ou d'une partie de bâtiment sur un terrain en pente bordé par plus d'une voie publique peut être établie du côté de la voie publique la plus élevée sur une profondeur maximale de 35 m, calculée à partir de la limite d'emprise de cette voie publique.

19. Une mezzanine est considérée comme un étage lorsque sa superficie de plancher est supérieure à 40 % de celle de l'étage immédiatement inférieur.

20. Malgré l'article 17, un étage additionnel sous les combles est autorisé dans l'un ou l'autre des cas suivants :

- 1<sup>o</sup> dans un secteur de hauteur en mètres et en étages où se retrouve le symbole de « toit à pignon » sur le plan de l'annexe A intitulé « Limites de hauteur »;
- 2<sup>o</sup> dans les secteurs autres que ceux visés au paragraphe 1, sous un toit à pignon ou un toit à versants existant le 23 septembre 1998.

Des lucarnes peuvent être ajoutées à la condition que le rehaussement occasionné par leur ajout sur un versant du toit n'excède pas 40 % de la superficie de ce versant et que, dans les cas visés au paragraphe 2 du premier alinéa, le faîte du toit ne soit pas rehaussé.

### **SECTION III**

#### **DÉPASSEMENTS AUTORISÉS**

21. Aucune construction ne doit dépasser les hauteurs en mètres et en étages maximales prescrites, à l'exception d'une cheminée, d'un évent et d'un mât.

Un parapet ou un garde-corps peut dépasser de 2 m le toit ou les hauteurs en mètres ou en

## RÈGLEMENT D'URBANISME DE L'ARRONDISSEMENT SUD-OUEST

étages maximales prescrites. Une cage d'escalier ou une cage d'ascenseur peut dépasser le toit ou les hauteurs en mètres ou en étages maximales prescrites selon un retrait par rapport à la façade équivalant à au moins 2 fois sa hauteur.

Dans un secteur où est autorisée, comme catégorie d'usages principale, la catégorie I.4, I.5, I.6, I.7 ou E.7, une construction telle une structure industrielle de manutention, un silo et un réservoir peuvent dépasser les hauteurs en mètres et en étages maximales prescrites.

22. Une construction hors toit abritant une partie d'un logement ou d'un établissement qui ne comporte pas un équipement mécanique peut dépasser de 2 m la hauteur maximale prescrite, à la condition que sa superficie de plancher soit inférieure à 40 % de celle de l'étage immédiatement inférieur.

Une telle construction hors toit doit être approuvée conformément au titre VIII selon les critères suivants :

- 1<sup>o</sup> son apparence extérieure, la configuration du toit et un garde-corps installé sur le toit doivent s'intégrer adéquatement à l'apparence extérieure du bâtiment et aux caractéristiques des bâtiments voisins;
- 2<sup>o</sup> sa hauteur, son gabarit et sa localisation doivent en minimiser l'impact visuel.

Aux fins du paragraphe 2 du deuxième alinéa, les retraits suivants sont nécessaires :

- 1<sup>o</sup> par rapport aux murs adjacents à une cour avant ou implantés à la limite d'emprise de la voie publique, un retrait minimal équivalent à 2 fois la hauteur de la construction hors toit;
- 2<sup>o</sup> par rapport à un mur arrière, un retrait minimal équivalent à 1 fois la hauteur de la construction hors toit.

23. Une construction hors toit abritant un équipement mécanique, une cage d'escalier ou une cage d'ascenseur, un écran ou un équipement mécanique hors toit, qui dérogent à la hauteur maximale prescrite, peuvent être érigés ou installés sur une partie de bâtiment dont la construction a été autorisée par la ville avant le 17 août 1994.

Une telle construction hors toit doit être approuvée conformément au titre VIII, selon les critères suivants :

- 1<sup>o</sup> il doit être démontré que l'équipement ne peut être intégré à l'intérieur du bâtiment;
- 2<sup>o</sup> son apparence extérieure doit être compatible avec l'apparence extérieure du bâtiment;
- 3<sup>o</sup> sa hauteur, son gabarit et sa localisation doivent être tels que son impact visuel, à partir de la rue, soit minimisé.

### SECTION IV

#### RÈGLES D'INSERTION

24. Sous réserve des limites de hauteur prescrites aux plans de l'annexe A, la hauteur en mètres et en étages d'un bâtiment situé entre 2 bâtiments adjacents d'un même secteur de hauteur en mètres et en étages ne doit pas :

- 1<sup>o</sup> être inférieure à la hauteur en étages du bâtiment adjacent le plus bas conforme aux limites de hauteur prescrites;

## RÈGLEMENTS D'URBANISME DE L'ARRONDISSEMENT SUD-OUEST

2<sup>o</sup> être supérieure à la hauteur en étages du bâtiment adjacent le plus haut conforme aux limites de hauteur prescrites ni être supérieure de plus de 1 m à la hauteur en mètres de ce bâtiment.

25. Sous réserve des limites de hauteur prescrites aux plans de l'annexe A, la hauteur en mètres et en étages d'un bâtiment adjacent à un terrain vacant, à une ruelle, à un terrain de coin, à une limite d'un secteur de hauteur en mètres et en étages, à un bâtiment dérogatoire aux hauteurs en mètres ou en étages minimales ou maximales prescrites aux plans de l'annexe A, ne doit pas :

- 1<sup>o</sup> être inférieure à la hauteur en étages de l'autre bâtiment conforme aux limites de hauteur prescrites;
- 2<sup>o</sup> être supérieure à la hauteur en étages ou supérieure de plus de 1 m à la hauteur en mètres de ce bâtiment.

26. Sous réserve des limites de hauteur prescrites aux plans de l'annexe A et malgré les articles 24 et 25, la hauteur en mètres et en étages d'un bâtiment situé sur un terrain de coin ne doit pas être inférieure à la hauteur en étages du bâtiment adjacent le plus bas situé dans le même secteur de hauteur en mètres et en étages.

27. Sous réserve des limites de hauteurs prescrites aux plans de l'annexe A et malgré les articles 24 et 26, la hauteur en mètres et en étages d'un bâtiment jumelé à un autre bâtiment jumelé ne doit pas être :

- 1<sup>o</sup> inférieure à la hauteur en étages du bâtiment auquel il est jumelé, ni être inférieure de plus de 1 m à la hauteur en mètres de ce bâtiment;
- 2<sup>o</sup> supérieure à la hauteur en étages du bâtiment auquel il est jumelé, ni être supérieure de plus de 1 m à la hauteur en mètres de ce bâtiment.

28. Sous réserve des limites de hauteur prescrites aux plans de l'annexe A, la hauteur d'un bâtiment peut être approuvée conformément au titre VIII, dans les cas suivants :

- 1<sup>o</sup> 1 seul bâtiment sert à établir la hauteur d'un bâtiment et il n'est pas représentatif du profil général du côté d'îlot sur lequel il est érigé;
- 2<sup>o</sup> 2 bâtiments servent à établir la hauteur d'un bâtiment isolé et ils ne sont pas représentatifs du profil général du côté d'îlot sur lequel ils sont érigés;
- 3<sup>o</sup> 1 étage en plus ou en moins peut être construit dans les limites de hauteur en mètres établies par règles d'insertion.

L'approbation visée au premier alinéa doit tenir compte des critères suivants :

- 1<sup>o</sup> la hauteur du bâtiment ne compromet pas le caractère général de la rue;
- 2<sup>o</sup> la hauteur des étages du bâtiment est compatible avec la hauteur des étages des autres bâtiments sur la rue.

### **SECTION V**

**SECTEUR OÙ EST AUTORISÉE UNE HAUTEUR ÉGALE OU SUPÉRIEURE À 23 M**

## RÈGLEMENT D'URBANISME DE L'ARRONDISSEMENT SUD-OUEST

---

### SOUS-SECTION 1

#### DISPOSITION GÉNÉRALE

29. La présente section s'applique à un secteur où est autorisée une hauteur égale ou supérieure à 23 m, montré sur les plans de l'annexe A intitulés « Limites de hauteur », à l'exclusion des secteurs de surhauteur.

Dans ce secteur, un projet de construction d'une hauteur égale ou supérieure à 23 m, qui dépasse de la moitié la hauteur moyenne en mètres des bâtiments situés dans un rayon de 50 m de la construction projetée, doit être approuvé conformément au titre VIII.

### SOUS-SECTION 2

#### AMÉNAGEMENT, ARCHITECTURE ET DESIGN

30. En plus des critères énoncés à l'article 684 du titre VIII, un projet de construction visé à l'article 29 doit respecter les critères suivants :

- 1<sup>o</sup> le projet doit tenir compte de l'impact de son insertion sur le cadre bâti et les perspectives visuelles existantes;
- 2<sup>o</sup> le projet doit tenir compte de l'impact qu'il génère sur l'éclairage naturel et sur l'ensoleillement des propriétés résidentielles voisines ainsi que sur l'ensoleillement des rues, parcs et lieux publics;
- 3<sup>o</sup> le projet doit tendre à assurer une répartition entre les surfaces pleines et les surfaces fenêtrées de toute façade afin d'éviter la présence de murs aveugles.

### SOUS-SECTION 3

#### IMPACTS ÉOLIENS

31. Une construction visée à l'article 29 doit faire l'objet d'une étude des impacts éoliens, réalisée en fonction des paramètres suivants :

- 1<sup>o</sup> la vitesse moyenne du vent doit être calculée sur une période de base d'une heure;
- 2<sup>o</sup> la période de référence pour l'évaluation de la rafale doit être de 2 secondes ou moins, avec une turbulence de 30 %;
- 3<sup>o</sup> la vitesse de rafale doit être égale à 2 fois la vitesse moyenne.

32. Une construction visée à l'article 29 doit tendre à respecter les critères suivants :

- 1<sup>o</sup> sur les tronçons d'artères énumérés aux paragraphes 1 et 2 de l'article 38, une vitesse de vent moyenne au sol de 4 m/s en hiver et de 6 m/s en été, avec une fréquence de dépassement maximale correspondant à 15 % du temps;
- 2<sup>o</sup> sur les tronçons d'artères autres que ceux énumérés aux paragraphes 1 et 2 de l'article 38, une vitesse de vent moyenne au sol de 4 m/s en hiver et de 6 m/s en été, avec une fréquence de dépassement maximale correspondant à 25 % du temps;
- 3<sup>o</sup> dans un parc, un lieu public et une aire de détente, une vitesse moyenne au sol de 4 m/s en hiver et de 6 m/s en été, avec une fréquence de dépassement maximale correspondant à 10 % du temps.

## **RÈGLEMENTS D'URBANISME DE L'ARRONDISSEMENT SUD-OUEST**

---

33. Les rafales au sol générées par un projet de construction ne doivent pas dépasser une vitesse au sol de 20 m/s durant plus de 1 % du temps.

### **SECTION VI SECTEURS DE SURHAUTEUR**

#### **SOUS-SECTION 1 SURHAUTEUR**

34. La présente section s'applique à un secteur de surhauteur montré sur le plan intitulé « Hauteurs maximales dans les secteurs de surhauteur » de l'annexe A.

Dans ce secteur, un bâtiment peut atteindre, en retrait de la hauteur minimale en mètres ou en étages prescrite, une hauteur égale ou inférieure à la surhauteur maximale prescrite.

Dans un secteur de surhauteur comportant l'indication « +120 », un bâtiment peut atteindre la moins élevée des hauteurs suivantes :

- 1<sup>o</sup> une hauteur supérieure à 120 m mais n'excédant pas 232,5 m par rapport au niveau de la mer;
- 2<sup>o</sup> une hauteur de 200 m calculée conformément au présent chapitre.

35. Un projet comportant ou modifiant une construction en surhauteur doit être approuvé conformément au titre VIII.

#### **SOUS-SECTION 2 AMÉNAGEMENT, ARCHITECTURE ET DESIGN**

36. En plus des critères énoncés à l'article 684 du titre VIII, un projet comportant une surhauteur doit respecter les critères suivants :

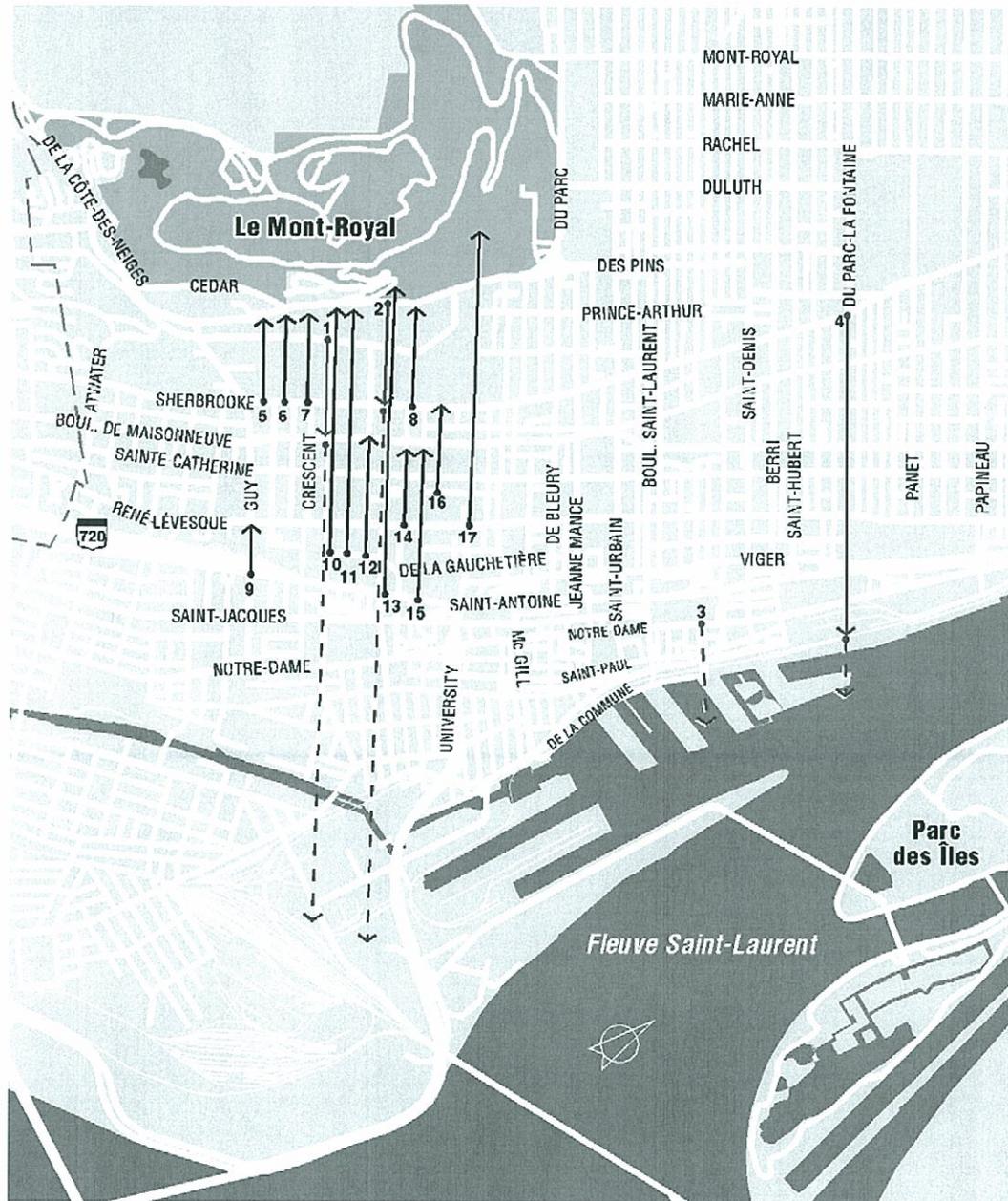
- 1<sup>o</sup> le projet doit tendre à maintenir les corridors visuels entre le mont Royal et le fleuve, tels que montrés à la figure suivante :

---

## **RÈGLEMENTS D'URBANISME DE L'ARRONDISSEMENT SUD-OUEST**

Note : Bien que le site du 1500 rue Ottawa ne soit pas identifié comme un secteur de surhauteur sur le plan intitulé " Hauteurs maximales dans les secteurs de surhauteur " de l'Annexe A, il n'en demeure pas moins que les bâtiments proposés au plan d'ensemble de la Société immobilière du Canada feront le double de la hauteur des bâtiments des secteurs avoisinants. Dans les circonstances, ils exercent une surhauteur non-prescrite, dont les impacts devraient être analysés conformément aux exigences de la section VI. Ce constat est d'ailleurs admis par la Société immobilière du Canada (voir 3<sup>e</sup> paragraphe, page 1 de l'étude d'ensoleillement, annexe 10).

# RÈGLEMENT D'URBANISME DE L'ARRONDISSEMENT SUD-OUEST

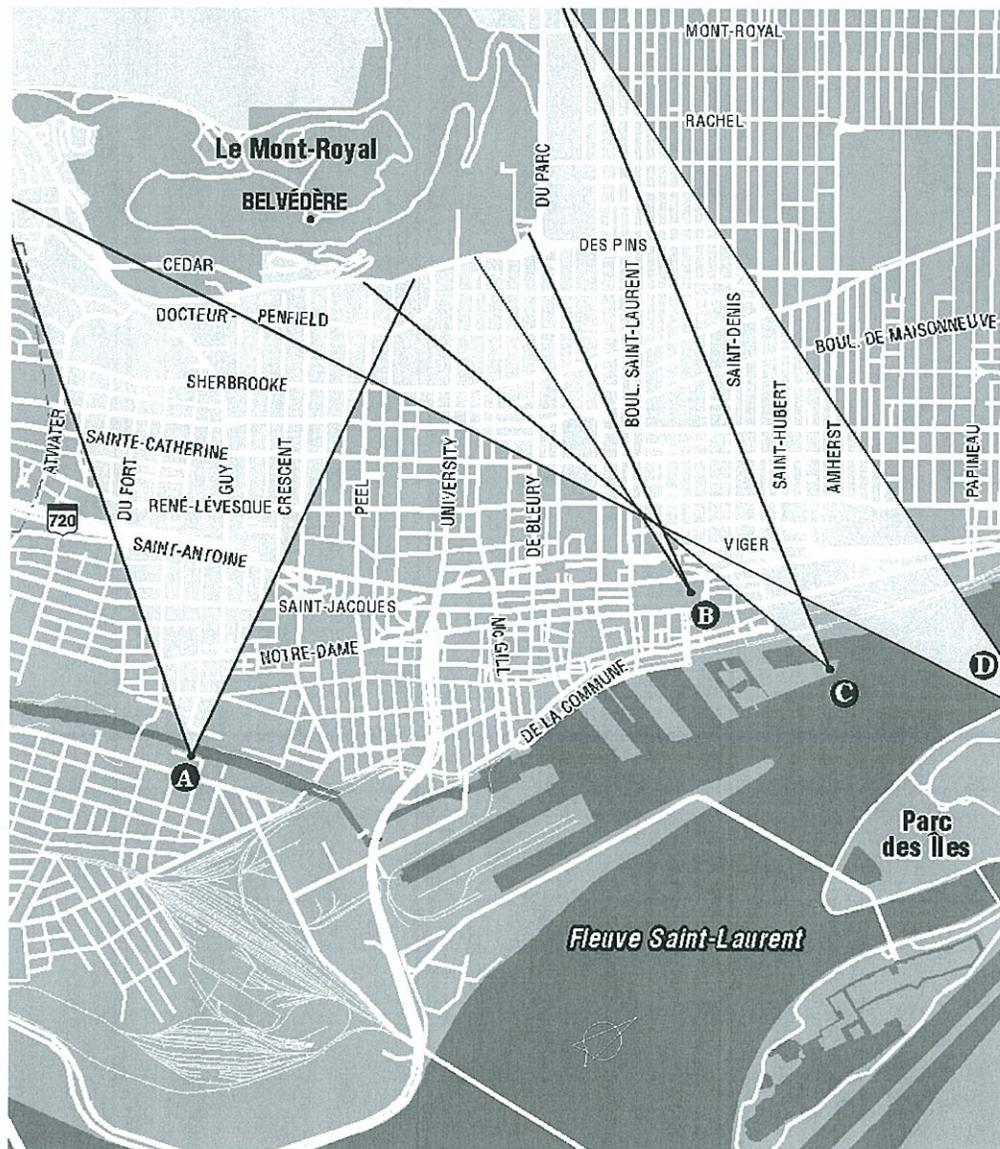


- Les vues vers le fleuve :
1. rue de la Montag
  2. rue Peel
  3. rue Berri
  4. rue Amherst

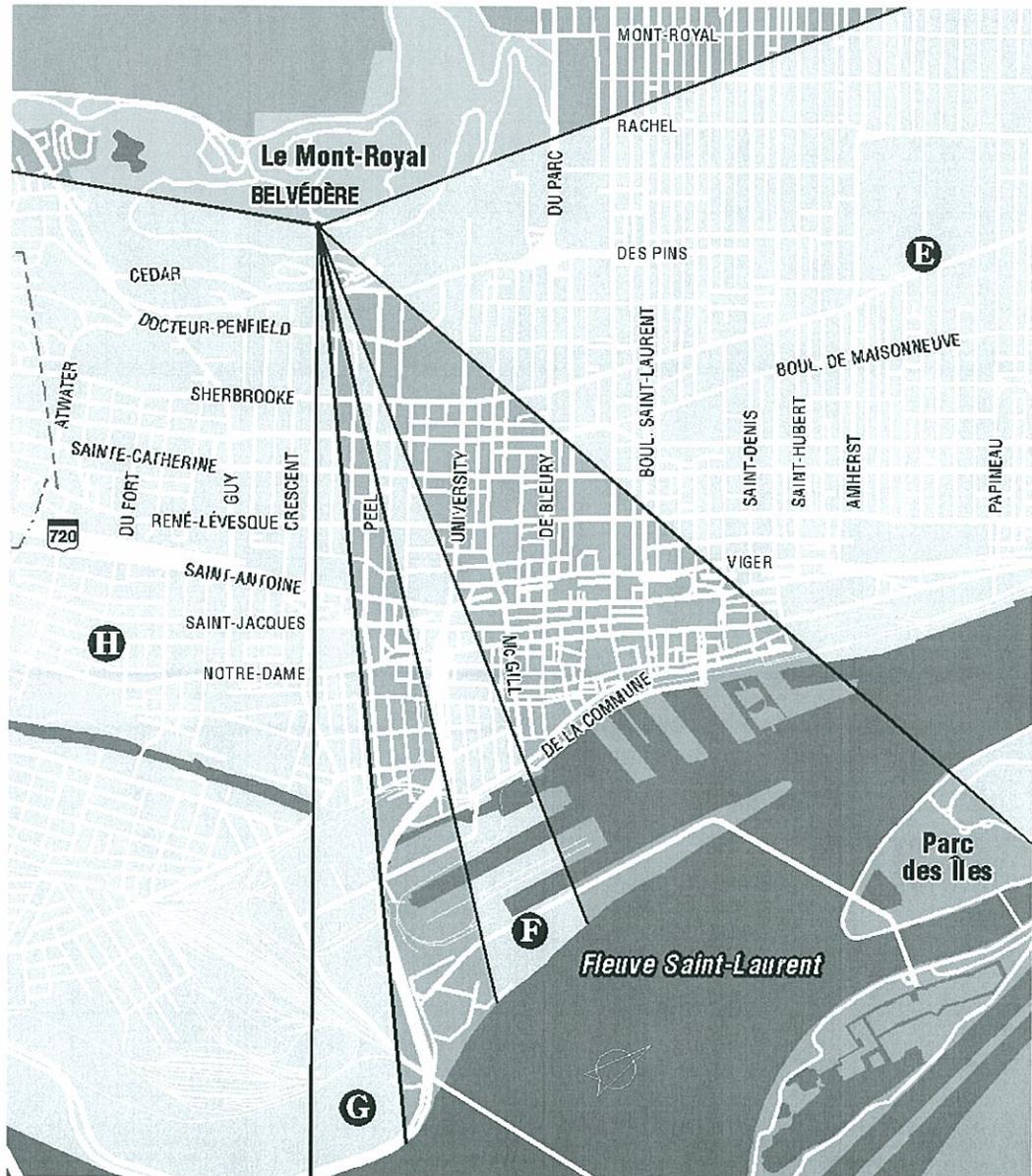
- Les vues vers la montagne :
5. rue Simpson
  6. rue Redpath
  7. avenue du Musé
  8. rue McTavish
  9. rue Guy
  10. rue de la Montag
  11. rue Drummond
  12. rue Stanley
  13. rue Peel
  14. rue Metcalfe
  15. rue Mansfield
  16. avenue McGill C
  17. rue University

## RÈGLEMENTS D'URBANISME DE L'ARRONDISSEMENT SUD-OUEST

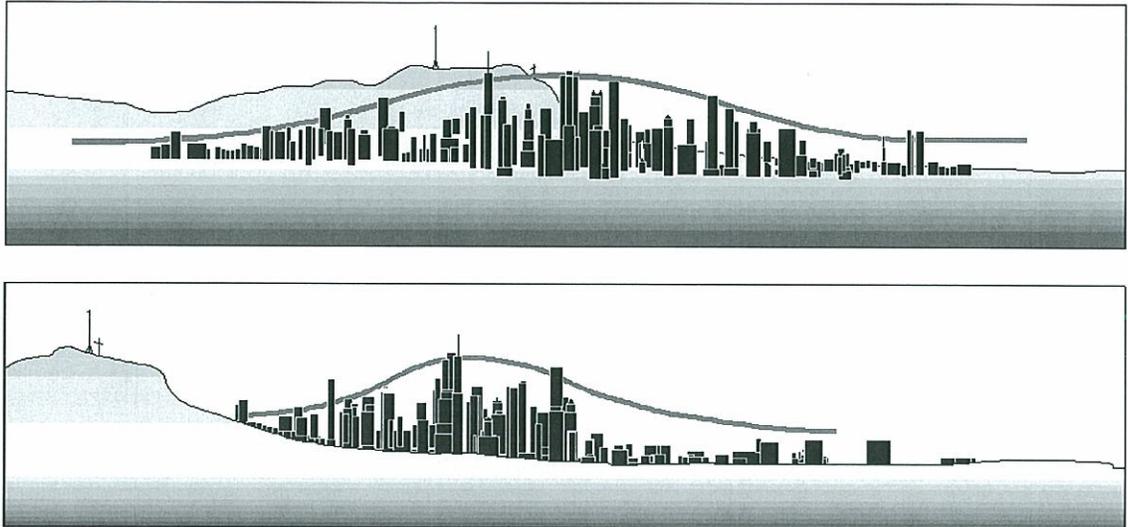
- 2<sup>o</sup> le projet doit tendre à maintenir les grandes perspectives vers le mont Royal et vers le fleuve, telles que montrées aux figures suivantes :



Vues depuis le belvédère de la montagne



- 3° le projet doit tendre à s'insérer dans la silhouette du centre-ville, telle que montrée aux figures suivantes :



- 4° le projet doit tenir compte de l'impact de la construction sur le cadre bâti existant;
- 5° le projet doit tendre à préserver, au-delà des hauteurs en mètres prescrites, l'ouverture vers le ciel afin d'éviter l'effet de nef et de favoriser la pénétration de la lumière;
- 6° le projet doit tendre à assurer une répartition entre les surfaces pleines et les surfaces fenêtrées de toute façade afin d'éviter la présence de murs aveugles;
- 7° le projet doit tenir compte de son impact sur le réseau de voirie locale et sur la circulation;
- 8° le projet doit tendre à respecter les caractéristiques architecturales du bâtiment existant, dans le cas d'un agrandissement en surhauteur.

### SOUS-SECTION 3 ENSOLEILLEMENT

37. Un projet comportant une surhauteur doit tendre à assurer une plage d'ensoleillement minimale des rues, parcs et lieux publics tel que prescrit dans la présente sous-section. À cette fin, une étude des impacts sur l'ensoleillement d'un projet comportant une surhauteur doit être réalisée en fonction des paramètres suivants :

- 1° l'évaluation de l'ensoleillement doit être effectuée avec et sans le projet;

## RÈGLEMENT D'URBANISME DE L'ARRONDISSEMENT SUD-OUEST

---

- 2<sup>o</sup> l'évaluation de l'ensoleillement doit considérer le potentiel de développement des terrains adjacents, déterminé par les hauteurs maximales en mètres prescrites;
- 3<sup>o</sup> la période d'ensoleillement à considérer lors de l'évaluation de l'impact sur une voie publique doit correspondre à la durée de la course du soleil d'un côté à l'autre de l'emprise de la voie publique, de telle sorte qu'au moins un trottoir soit ensoleillé.

38. Un projet comportant une surhauteur doit tendre à assurer les plages horaires d'ensoleillement minimales suivantes :

- 1<sup>o</sup> une durée minimale d'ensoleillement à l'équinoxe d'au moins 2 heures 30 minutes consécutives entre 12 et 15 h sur les tronçons d'artères d'orientation est-ouest suivants :
  - a) rue de La Gauchetière, entre les rues de Bleury et Sanguinet;
  - b) rue Notre-Dame, entre les rues Guy et McGill;
  - c) rue Ontario, entre les rues Sanguinet et Amherst;
  - d) rue Saint-Antoine, entre la rue McGill et le boulevard Saint-Laurent;
  - e) rue Sainte-Catherine, entre l'avenue Atwater et la rue Amherst;
  - f) rue Sherbrooke, entre la rue Guy et le boulevard Saint-Laurent;
- 2<sup>o</sup> une durée minimale d'ensoleillement à l'équinoxe d'au moins 2 heures 30 minutes consécutives ou une durée minimale d'ensoleillement résultant des hauteurs maximales en mètres prescrites sur les tronçons d'artères d'orientation nord-sud suivants :
  - a) avenue du Parc, entre la rue Sherbrooke et l'avenue des Pins;
  - b) avenue McGill College, entre les rues Sainte-Catherine et Sherbrooke;
  - c) boulevard Saint-Laurent, entre l'avenue des Pins et la rue Saint-Antoine;
  - d) rue Amherst, entre la rue Ontario et le boulevard René-Lévesque;
  - e) rue Bishop, entre la rue Sherbrooke et le boulevard René-Lévesque;
  - f) rue Crescent, entre la rue Sherbrooke et le boulevard René-Lévesque;
  - g) rue de Bleury, entre les rues Sherbrooke et Saint-Antoine;
  - h) rue de la Montagne, entre la rue Sherbrooke et le boulevard René-Lévesque;
  - i) rue McGill, entre les rues Saint-Antoine et de la Commune;
  - j) rue Saint-Denis, entre la rue Sherbrooke et le boulevard René-Lévesque;
- 3<sup>o</sup> une durée minimale d'ensoleillement à l'équinoxe d'au moins 1 heure 30 minutes consécutives entre 12 et 15 h sur les tronçons d'artères d'orientation est-ouest autres que ceux énumérés au paragraphe 1;
- 4<sup>o</sup> une durée minimale d'ensoleillement à l'équinoxe d'au moins 1 heure 30 minutes consécutives ou une durée minimale d'ensoleillement résultant des hauteurs maximales en mètres prescrites sur les tronçons d'artères d'orientation nord-sud autres que ceux énumérés au paragraphe 2.

39. Un projet comportant une surhauteur doit tendre à assurer une durée minimale d'ensoleillement à l'équinoxe d'au moins 8 heures consécutives entre 8 et 18 h sur au moins 50 % de la superficie des parcs et lieux publics, établie en fonction des hauteurs maximales en mètres prescrites et du potentiel de développement des terrains adjacents et évaluée avec et sans le projet.

### SOUS-SECTION 4

### IMPACTS ÉOLIENS

40. Un projet comportant une surhauteur doit tendre à respecter les normes relatives aux impacts éoliens prescrites dans la présente sous-section. À cette fin, une étude des impacts éoliens d'un projet comportant une surhauteur doit être réalisée en fonction des paramètres suivants :
- 1<sup>o</sup> l'évaluation des impacts éoliens doit être effectuée avec et sans le projet et, le cas échéant, avec les mesures de mitigation retenues;
  - 2<sup>o</sup> l'évaluation des impacts éoliens doit être réalisée en soufflerie ou en bassin hydraulique;
  - 3<sup>o</sup> la vitesse moyenne du vent doit être calculée sur une période de base d'une heure;
  - 4<sup>o</sup> la période de référence pour l'évaluation de la rafale doit être de 2 s ou moins, avec une turbulence de 30 %;
  - 5<sup>o</sup> la vitesse de rafale doit être égale à 2 fois la vitesse moyenne.
41. Un projet comportant une surhauteur doit tendre à respecter les critères suivants :
- 1<sup>o</sup> sur les tronçons d'artères énumérés aux paragraphes 1 et 2 de l'article 38, une vitesse moyenne de vent au sol de 4 m/s en hiver et de 6 m/s en été, avec une fréquence de dépassement maximale correspondant à 15 % du temps;
  - 2<sup>o</sup> sur les tronçons d'artères autres que ceux énumérés aux paragraphes 1 et 2 de l'article 38, une vitesse moyenne de vent au sol de 4 m/s en hiver et de 6 m/s en été, avec une fréquence de dépassement maximale correspondant à 25 % du temps;
  - 3<sup>o</sup> dans un parc, dans un lieu public et dans une aire de détente, une vitesse moyenne de vent au sol de 4 m/s en hiver et de 6 m/s en été, avec une fréquence de dépassement maximale correspondant à 10 % du temps.
42. Les rafales au sol générées par un projet ne doivent pas excéder une vitesse de 20 m/s durant plus de 1 % du temps.
-

## **CHAPITRE III**

### **DENSITÉ**

#### **SECTION I**

##### **DISPOSITION GÉNÉRALE**

43. Les plans intitulés « Taux d'implantation maximaux et densités maximales » de l'annexe A, ainsi que le plan intitulé « Densités maximales » de l'annexe A, découpent en secteurs le territoire décrit à l'article 1.

La densité d'une construction doit être égale ou inférieure à la densité maximale prescrite par secteur sur ces plans.

#### **SECTION II**

##### **CALCUL DE LA DENSITÉ**

44. La densité s'exprime par l'indice de superficie de plancher (ISP) qui se calcule par le rapport entre la superficie totale de plancher d'un bâtiment et la superficie du terrain sur lequel ce bâtiment est construit.

45. La superficie de plancher d'un bâtiment est égale à la somme de la superficie de chacun des planchers d'un bâtiment, incluant une mezzanine et un plancher en sous-sol. La superficie de plancher d'un bâtiment est mesurée à partir de la face externe des murs extérieurs.

46. Lorsqu'un terrain à construire est affecté par plus d'un indice de superficie de plancher, l'indice de superficie de plancher maximal se calcule proportionnellement aux parties de terrain affectées par chaque indice de superficie de plancher.

#### **SECTION III**

##### **ÉLÉMENTS EXCLUS DU CALCUL DE LA SUPERFICIE DE PLANCHER**

47. Les éléments suivants sont exclus du calcul de la superficie de plancher d'un bâtiment :

- 1<sup>o</sup> une aire de stationnement des véhicules et une aire de chargement des marchandises, situées en sous-sol, de même que leurs voies d'accès;
- 2<sup>o</sup> le rez-de-chaussée d'un bâtiment situé dans un secteur où est autorisée la classe C de la catégorie C.5;
- 3<sup>o</sup> une aire destinée à l'équipement mécanique, à un escalier, à un ascenseur et à une canalisation verticale, jusqu'à un maximum de 15 % de la superficie totale de plancher;
- 4<sup>o</sup> dans le cas d'un terrain servant comme emplacement de métro, les espaces en sous-sol utilisés pour l'accès au métro ou pour son animation;
- 5<sup>o</sup> l'étage de transfert des charges structurales d'une construction surplombant une autoroute en tranchée ou en tunnel.

## **RÈGLEMENTS D'URBANISME DE L'ARRONDISSEMENT SUD-OUEST**

---

48. Dans un bâtiment dont la construction a été autorisée par la ville avant le 17 août 1994, les éléments suivants sont exclus du calcul de la superficie de plancher de ce bâtiment :

- 1<sup>o</sup> un accès piétonnier protégé au rez-de-chaussée du bâtiment;
- 2<sup>o</sup> un abri permettant l'utilisation d'un toit à des fins de détente ou de loisirs par les occupants du bâtiment.

### **CHAPITRE IV**

#### **TAUX D'IMPLANTATION**

49. Les plans intitulés « Taux d'implantation maximaux et densités maximales » de l'annexe A, ainsi que le plan intitulé « Taux d'implantation maximaux » de l'annexe A, découpent en secteurs le territoire décrit à l'article 1.

Le taux d'implantation d'un terrain doit être égal ou inférieur au taux d'implantation maximal prescrit par secteur sur ces plans.

50. Sur un terrain de coin, le taux d'implantation maximal peut être multiplié par 1,2.

#### **SECTION I**

##### **CALCUL DU TAUX D'IMPLANTATION**

51. Le taux d'implantation exprime le rapport entre l'implantation d'un bâtiment et la superficie du terrain sur lequel ce bâtiment est construit.

52. L'implantation d'un bâtiment correspond à la superficie de la projection horizontale du bâtiment sur le sol, à l'exception d'une partie du bâtiment qui est entièrement sous terre, d'un balcon, d'un perron, d'une terrasse, d'une marche, d'une corniche, d'un escalier extérieur, d'une rampe extérieure et d'une plate-forme de chargement à ciel ouvert. Cette superficie comprend un puits d'aération, un puits d'éclairage et tous les espaces inclus dans un bâtiment.

#### **SECTION II**

##### **ESPACES LIBRES À FOURNIR**

53. Une construction comportant un taux d'implantation supérieur à 85 % et comprenant un usage résidentiel, dont la construction a été autorisée par la ville le ou après le 17 août 1994 doit être pourvue d'espaces libres.

La superficie totale des espaces libres requis doit être égale à 10 % de la superficie de plancher totale de chaque logement, sans toutefois excéder 10 m<sup>2</sup> par logement.

54. Aux fins du présent chapitre, un espace libre requis peut être une partie de terrain, un balcon, une loggia, une terrasse, un jardin intérieur ou un espace collectif intérieur accessible aux occupants du bâtiment.

### **CHAPITRE V**

## **RÈGLEMENT D'URBANISME DE L'ARRONDISSEMENT SUD-OUEST**

---

### **MODES D'IMPLANTATION**

55. Les plans intitulés « Modes d'implantation » de l'annexe A découpent en secteurs le territoire décrit à l'article 1, selon 4 modes : isolé, jumelé, contigu et secteurs régis par des règles d'insertion.

L'implantation d'un bâtiment doit être conforme aux modes d'implantation prescrits par secteur sur ces plans.

### **SECTION I**

#### **MODES CONTIGU ET JUMELÉ**

56. Lorsqu'un bâtiment doit être contigu ou jumelé, il doit être implanté sur la limite latérale du terrain sur une profondeur minimale de 4 m depuis sa façade.

57. Un mur latéral d'un bâtiment peut déroger à l'exigence d'implantation sur la limite latérale lorsqu'il est situé à l'un ou l'autre des endroits suivants :

- 1<sup>o</sup> de part et d'autre d'une limite latérale d'un terrain de coin non adjacente à une façade comportant l'entrée principale d'un bâtiment de coin;
- 2<sup>o</sup> du côté où un terrain adjacent est occupé par un bâtiment principal qui n'est pas construit, de ce côté, jusqu'à la limite latérale du terrain;
- 3<sup>o</sup> du côté d'un terrain situé dans un secteur où est autorisée, comme catégorie d'usages principale, la catégorie E.1.

### **SECTION II**

#### **RÈGLES D'INSERTION**

58. Dans un secteur régi par des règles d'insertion et dans un secteur où plusieurs modes d'implantation sont prescrits, sauf lorsque les modes isolé, jumelé et contigu sont prescrits simultanément, un bâtiment doit respecter les exigences suivantes :

- 1<sup>o</sup> lorsque sur le même côté d'îlot, le terrain adjacent est occupé par un bâtiment principal construit jusqu'à la limite latérale du terrain sur une profondeur minimale de 4 m à partir de la façade, le bâtiment doit être implanté, de ce côté, jusqu'à la limite latérale sur une profondeur minimale de 4 m depuis sa façade;
- 2<sup>o</sup> lorsque sur le même côté d'îlot, un terrain adjacent est occupé par un bâtiment principal qui n'est pas construit jusqu'à la limite latérale du terrain, le bâtiment doit respecter, de ce côté, un dégagement conforme aux dispositions sur les marges latérales.

### **CHAPITRE VI**

#### **ALIGNEMENTS DE CONSTRUCTION ET MARGES**

59. Les plans intitulés « Alignements de construction » de l'annexe A indiquent par partie de rue l'alignement de construction prescrit dans le territoire décrit à l'article 1.



Montréal 2008 Un monde de créativité et de possibilités



**Secteur Griffintown**  
**Mise en valeur du site**  
**de l'ancien centre de tri postal**  
**Présentation au comité exécutif**

13 décembre 2006



## Contenu de la présentation

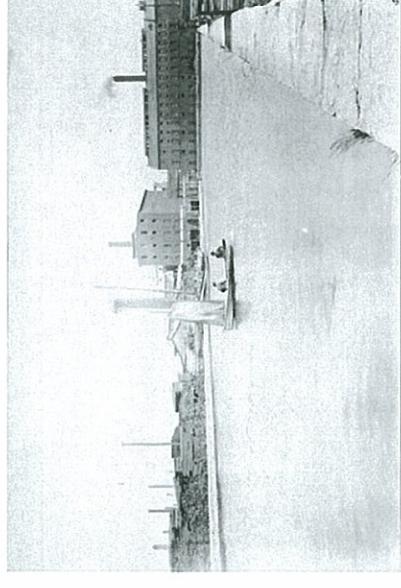
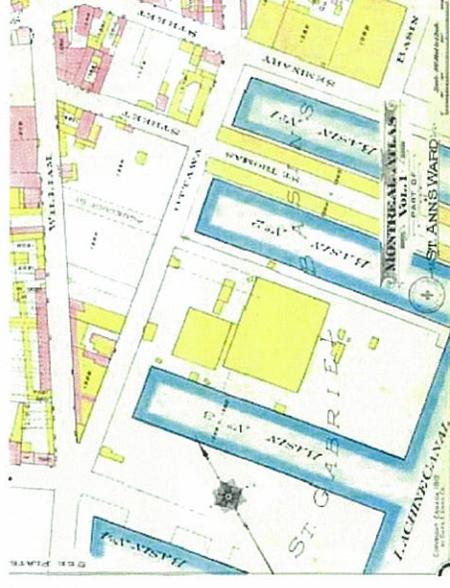
- Localisation du site
- Principales caractéristiques du site
- Scénarios de mise en valeur:
  - scénarios existants
  - scénarios proposés

# Montréal 20 Un monde de créativité et de possibilités



## Principales caractéristiques du site

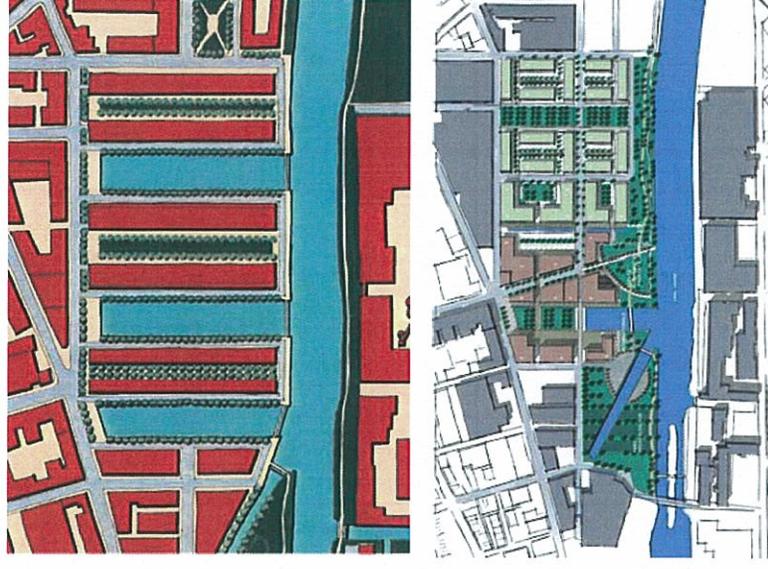
- Site abritant quatre bassins faisant partie intégrante du complexe hydraulique du canal de Lachine (centre névralgique du transport maritime sur le canal)
- Compris dans les limites du Lieu historique national du Canal-de-Lachine
- Identifié au Plan d'urbanisme comme secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle
- Identifié au Plan d'urbanisme comme secteur d'intérêt archéologique à fort potentiel
- Compris dans le secteur de planification détaillée pan montréalais de Griffintown
- Partie intégrante du canal de Lachine identifié comme site du patrimoine potentiel par le Plan d'urbanisme





## Scénarios existants de mise en valeur

- Plusieurs exercices exploratoires réalisés depuis 2001 pour évaluer le potentiel du site:
  - *Le secteur William et les bassins Saint-Gabriel, Atelier B.R.I.C. (2001)*
  - *Document d'encadrement pour le développement du terrain de Postes Canada, GGBB (2003)*
  - *Charrette 2004 Site de Postes Canada – Griffintown, arrondissement du Sud-Ouest (2004)*
  - *Conception d'un plan d'ensemble pour le site du tri postal RESO – GGBB (2005)*





## Scénarios de mise en valeur proposés – Principes généraux

- Tirer profit de la présence du canal comme valeur ajoutée au développement du site et des terrains adjacents
- Préserver et dans la mesure du possible mettre en valeur les bassins présents sur le site (structurer la construction du site en fonction des conditions imposées par la présence des bassins)
- Préserver et mettre en valeur les perspectives visuelles vers le centre-ville et le mont Royal, de même que celles sur le canal de Lachine et ses éléments repères
- Préserver la perspective visuelle de la rue Basin et le cas échéant, établir un lien piétonnier et cyclable traversant le site dans ce corridor
- Assurer un accès public aux espaces libres dégagés par au moins trois des bassins afin de maximiser les points de contact entre le canal de Lachine et le quartier environnant (par une remise en eau des bassins ou l'aménagement d'un espace vert dans leur emprise)



## Scénarios de mise en valeur proposés – Principes généraux

- Accroître la superficie d’espaces verts et publics dans le secteur et permettre une interprétation optimale de l’ensemble patrimonial du canal de Lachine par une intégration du parc linéaire du canal aux nouveaux espaces publics du site
- Assurer un accès public ou à caractère public au pourtour de tous les plans d’eau et de tous les espaces libres dégagés par les bassins de manière à faciliter la desserte des nouveaux bâtiments et à favoriser une mise en valeur optimale du canal
- Respecter l’implantation, la volumétrie et les caractéristiques architecturales particulières du secteur, notamment celles liées au patrimoine industriel
- Prévoir des constructions dont les gabarits permettent d’accueillir une diversité de typologies de logements, notamment du logement social et d’intégrer des activités non résidentielles sur le site
- Poursuivre la structuration du front bâti en bordure du canal par des constructions de gabarit et d’implantation appropriés pouvant atteindre la hauteur maximale observée en front du canal (Lofts Redpath – 8 étages totalisant 27 mètres)

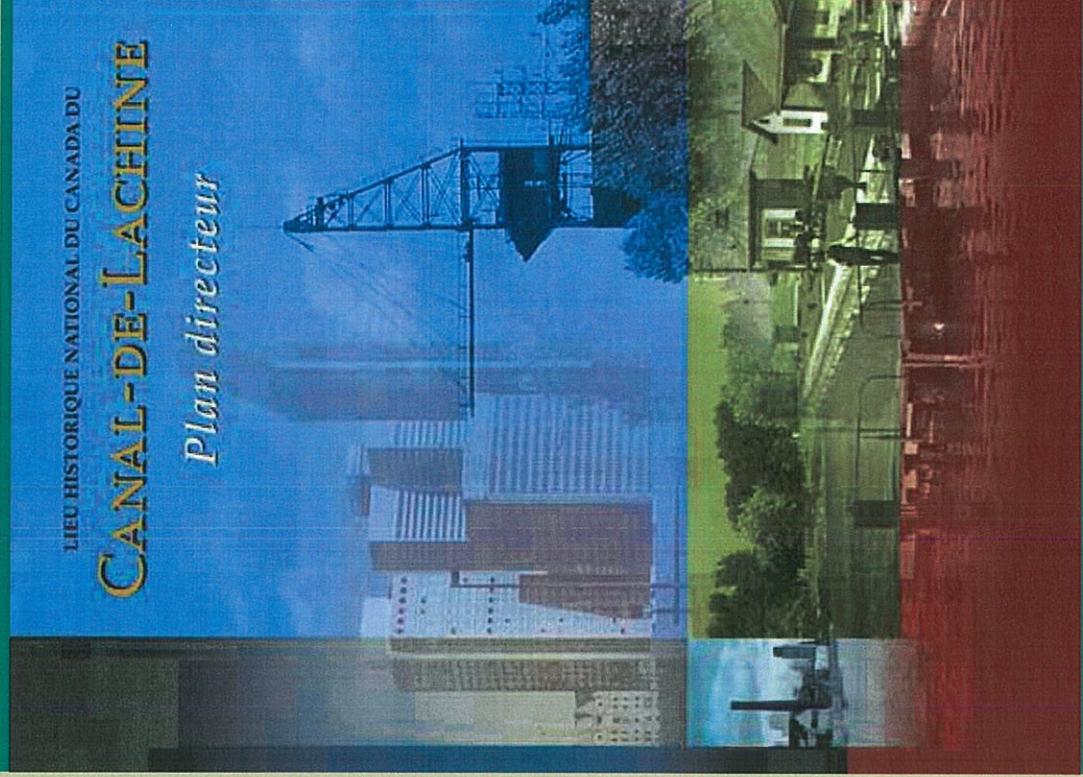


# Canal de Lachine

LIEU HISTORIQUE NATIONAL DU CANADA DU

## CANAL-DE-LACHINE

*Plan directeur*



Parcs  
Canada

Canada

• **PLAN DIRECTEUR** • LARGEUR : 17,25 pouces x HAUTEUR : 11 pouces • Parcs Canada • CHRISTIANE HÉBERT DESIGNER GRAPHIQUE • 2004

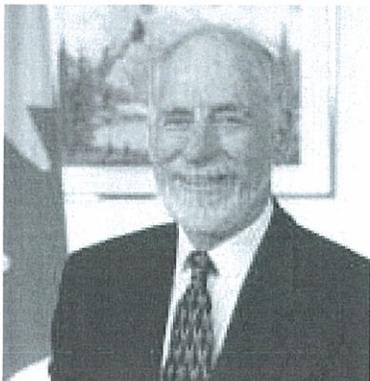
LIEU HISTORIQUE NATIONAL DU CANADA DU

# CANAL-DE-LACHINE

**Plan directeur**

MAI 2004

## Avant-propos



Les parcs nationaux, les lieux historiques nationaux et les aires marines nationales de conservation du Canada sont l'âme de notre pays et le cœur de ce que nous sommes. Ce sont des endroits magiques et merveilleux indissociables de notre patrimoine. Chacun d'eux raconte sa propre histoire. Ensemble, ils mettent en relief les richesses du passé, les promesses de l'avenir, et tissent un lien entre tous les Canadiens et Canadiennes.

Ce que nous chérissons comme faisant partie de notre identité nationale, nous le reconnaissons également à titre de responsabilité nationale. La préservation et la protection de l'exceptionnel patrimoine culturel et naturel du Canada incombent à tous les citoyens et citoyennes de ce pays. Ensemble, nous nous appliquons à garder intacts nos parcs nationaux, nos lieux historiques nationaux et nos aires marines nationales de conservation au bénéfice de la génération actuelle et de celles qui la suivront. Pour nous acquitter de cette tâche, nous devons prendre des mesures concrètes qui s'inscrivent dans une pensée à long terme.

Ces principes constituent le fondement du nouveau plan directeur du lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine. Vous me permettrez de témoigner ma plus sincère appréciation aux nombreux Canadiens et Canadiennes qui ont participé par leur réflexion à l'élaboration de ce plan. Je voudrais remercier en particulier l'équipe très dévouée de Parcs Canada de même que tous les particuliers et les organisations locales qui ont contribué à ce document, pour leur détermination, leur travail soutenu, leur esprit de collaboration et leur extraordinaire sens de la gestion du patrimoine.

Dans ce même esprit de partenariat et de responsabilité, j'ai le plaisir d'approuver le plan directeur du lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine.

A handwritten signature in dark ink that reads "David Anderson". The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke at the end.

**David Anderson**  
*Ministre de l'Environnement*

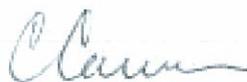
**Lieu historique national du Canada du  
Canal-de-Lachine**

**PLAN DIRECTEUR**

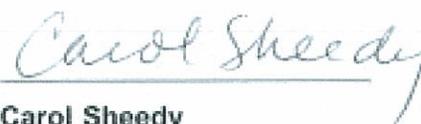
**Approbation recommandée par :**



**Alan Latourelle**  
Directeur général de l'Agence  
Parcs Canada



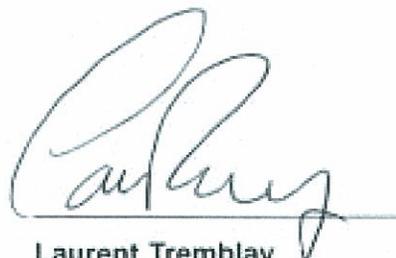
**Christina Cameron**  
Directeur général  
Lieux historiques nationaux  
Parcs Canada



**Carol Sheedy**  
Directeur général  
Est du Canada  
Parcs Canada



**Francine Émond**  
Directrice  
Unité de gestion de l'Ouest du Québec  
Parcs Canada



**Laurent Tremblay**  
Directeur exécutif du Québec  
Parcs Canada

# Table des matières

<b>Introduction .....</b>	<b>9</b>
<b>1. Le canal de Lachine et son corridor industriel : contexte actuel .....</b>	<b>13</b>
1.1 Un lieu historique national .....	13
1.2 Un axe urbain structurant .....	14
<b>2. L'intégrité commémorative du lieu .....</b>	<b>19</b>
2.1 Les objectifs de Parcs Canada .....	19
2.2 L'objectif de commémoration .....	19
2.3 Les ressources qui symbolisent ou caractérisent l'importance nationale du lieu ..	29
2.3.1 Le corridor du canal de Lachine : site historique et paysage industriel significatif .....	29
2.3.2 Les ouvrages reliés à l'énergie hydraulique .....	30
2.3.3 Les complexes industriels .....	31
2.4 Les messages d'importance historique nationale .....	32
2.4.1 Les messages à communiquer au public canadien .....	32
2.4.2 Les messages à communiquer aux visiteurs du lieu .....	33
2.4.3 Les défis de communication .....	33
2.5 Les autres valeurs patrimoniales du canal .....	34
2.5.1 Les ressources du patrimoine bâti et archéologique .....	34
2.5.2 Le patrimoine ethnologique .....	38
2.5.3 Les plaques commémoratives de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada .....	38
2.5.4 L'histoire récente du lieu .....	38
2.5.5 Les réseaux national et régionaux .....	38
<b>3. Le canal de Lachine à l'aube du XXI<sup>e</sup> siècle : un regard sur l'avenir .....</b>	<b>55</b>
<b>4. Les enjeux et les orientations .....</b>	<b>57</b>
4.1 La conservation et la mise en valeur du paysage significatif .....	57
4.2 La préservation des ouvrages reliés à l'énergie hydraulique .....	58
4.3 La préservation des complexes industriels .....	59
4.4 La préservation des autres ressources du patrimoine bâti et archéologique .....	60
4.5 La communication des messages et des valeurs patrimoniales du lieu .....	61
4.6 L'intégration du canal au milieu urbain environnant .....	62
4.7 La protection de l'environnement naturel .....	63
4.8 L'utilisation des plans d'eau du canal .....	64
4.9 L'utilisation des berges du canal .....	66
4.10 La concertation, la collaboration et le partenariat .....	67
4.11 La génération de revenus .....	68

<b>5. La problématique de mise en valeur .....</b>	<b>71</b>
5.1 Les paramètres d'intervention .....	71
5.2 Les atouts et les potentiels .....	71
5.3 Les difficultés et les contraintes .....	72
<b>6. Le concept de mise en valeur .....</b>	<b>73</b>
6.1 La consolidation des activités linéaires .....	74
6.2 Le développement de pôles d'activités et de services .....	74
6.3 L'aménagement de haltes .....	76
6.4 L'aménagement de carrefours .....	77
<b>7. Les principes d'aménagement .....</b>	<b>79</b>
7.1 L'identité du corridor patrimonial .....	79
7.2 La spécificité des secteurs du canal .....	80
<b>8. Résumé de l'évaluation environnementale .....</b>	<b>83</b>
8.1 Contexte .....	83
8.2 Approche méthodologique .....	83
8.3 Portée de l'évaluation environnementale .....	83
8.4 Conformité des orientations stratégiques du plan directeur .....	83
8.5 Identification des sources d'impacts et évaluation des préoccupations .....	84
8.6 Impacts cumulatifs .....	85
8.7 Stratégies d'atténuation .....	85
8.8 Conclusion .....	85
<b>Conclusion .....</b>	<b>87</b>
<b>Remerciements .....</b>	<b>89</b>
<b>Bibliographie .....</b>	<b>91</b>

# Introduction

Déclaré d'importance historique nationale depuis 1929, le canal de Lachine fut transféré à Parcs Canada par le ministère des Travaux publics en 1978, en vertu du programme des Accords sur la récréation et la conservation (ARC). Ce programme visait à sauvegarder des composantes culturelles et naturelles du patrimoine canadien et à mettre à la disposition du public certains aménagements ou équipements permettant d'accéder à ces composantes et d'apprécier leur valeur culturelle ou leurs installations récréatives.

Au moment de son transfert, le canal était déjà fermé à la navigation et certains des aménagements actuels, notamment la piste cyclable, avaient déjà été réalisés par le ministère des Travaux publics.

En 1979, à la suite d'études d'inventaire et de planification, le plan directeur du canal de Lachine était entériné par le ministre responsable de Parcs Canada. Ce plan identifiait comme objectifs la préservation des ressources patrimoniales et leur mise en valeur par l'aménagement d'espaces et d'équipements publics à des fins culturelles, communautaires et récréatives.

En fonction de ce plan, l'organisation fonctionnelle et spatiale de la propriété du canal se définissait comme un couloir d'activités ponctué de carrefours (accès, liens, intégration avec le milieu urbain environnant) et de haltes (noyaux d'intérêt particulier, éléments d'interprétation, points d'arrêt...), s'étirant

entre les deux pôles historiques de Lachine et du Vieux-Montréal, considérés comme portes d'entrée au couloir.

Le présent plan directeur s'inspire de ce concept d'ensemble établi initialement tout en tenant compte de l'objectif fondamental et prioritaire pour Parcs Canada, d'assurer l'intégrité commémorative du lieu. L'évolution du contexte patrimonial, environnemental et urbain dans lequel s'inscrit le canal de Lachine de même que les préoccupations de l'Agence en matière d'éducation, de partenariat et de génération de revenus ont également été prises en compte dans la mise à jour du concept.

Reflet des politiques générales de Parcs Canada, le nouveau plan directeur résulte d'une réflexion amorcée en 1995 et enrichie subséquemment par une consultation publique; cette réflexion a permis d'établir des orientations adaptées aux nouvelles conditions qui prévalent et aux tendances qui se dessinent pour l'avenir. Le plan expose divers projets et mesures de gestion qui devraient être mis en application au cours des cinq prochaines années, plus particulièrement aux fins d'assurer l'intégrité commémorative du lieu. Le plan exprime par ailleurs une vision d'avenir pour le lieu ainsi que des orientations stratégiques à long terme. Enfin, le plan identifie sommairement divers projets dont la mise en oeuvre ne peut actuellement être envisagée qu'à plus long terme, si les conditions financières ou les partenariats requis sont en place.

# 1. Le canal de Lachine et son corridor industriel : contexte actuel

## 1.1 Un lieu historique national

D'une longueur de 14 kilomètres, le canal de Lachine traverse le sud-ouest de l'île de Montréal. Il s'agit d'une voie navigable artificielle, conçue à l'origine pour contourner l'obstacle des rapides de Lachine et faciliter ainsi la navigation le long du fleuve Saint-Laurent. Précédé par deux projets entrepris sous le Régime français, le premier canal de Lachine fut creusé entre 1821 et 1825. Bien que son tracé demeura sensiblement le même, le canal fut transformé et considérablement élargi entre 1843 et 1848, puis entre 1873 et 1884; sa profondeur passa ainsi de 1,4 mètre à 4,27 mètres alors que sa largeur initiale de 14,5 mètres passait à une largeur variant de moins de 30 mètres à plus de 80 mètres. Ses cinq paires d'écluses jumelées permettaient alors de franchir une dénivellation d'environ 14 mètres.

Ancêtre de la voie maritime du Saint-Laurent, le canal de Lachine constitua un maillon majeur du réseau canadien de voies navigables. Son importance historique nationale fut reconnue par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada dès 1929; en 1987, la Commission réitérait l'importance historique nationale du canal à titre de voie navigable faisant partie du réseau national des canaux du Canada.

La voie canalisée de même que les ouvrages de génie qui s'y rattachent constituent des témoins tangibles de l'évolution de la

navigation sur le Saint-Laurent et des transports maritimes au Canada; ils rappellent le rôle déterminant qu'a joué le canal de Lachine à la tête du réseau de canaux reliant l'océan Atlantique au cœur du continent par la voie du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

Le canal a exercé un impact significatif sur le développement industriel et urbain de la région métropolitaine de Montréal. De fait, il se situe au cœur même de ce qui fut le premier foyer de développement de l'industrie manufacturière canadienne. La proximité du port de Montréal, l'importance du trafic commercial de même que le potentiel hydraulique offert par la dénivellation des écluses ont contribué, dès le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, à l'implantation de nombreuses industries le long des rives du canal, donnant ainsi naissance à un corridor industriel, le premier au pays, d'une puissance énergétique qui le situait au rang des grands centres industriels nord-américains.

En juin 1996, la Commission des lieux et monuments historiques du Canada a d'ailleurs reconnu le secteur montréalais du corridor industriel du canal de Lachine comme étant un témoin marquant de l'industrie manufacturière canadienne. Depuis cette reconnaissance, *le lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine comprend désormais, outre la voie navigable et les terrains de réserve qui sont sous l'autorité de Parcs Canada, les biefs, écluses et terrains de réserve gérés par le Vieux-Port de Montréal ou par le secteur privé. Le lieu de commémoration<sup>1</sup> comprend*

---

1. L'expression « lieu de commémoration » s'applique à un lieu reconnu par le ministre de l'Environnement suivant la recommandation de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada. Ces termes englobent un emplacement, un bâtiment ou un autre endroit d'intérêt ou d'importance nationale, y compris les bâtiments ou ouvrages qui sont d'intérêt national en raison de leur âge ou de leur architecture. Le lieu de commémoration est un emplacement géographiquement définissable et délimité.

*également, de part et d'autre de la voie navigable et des terrains de réserve du canal, les complexes du corridor industriel, lequel est délimité par les premières rues longeant le canal, depuis le Vieux-Port de Montréal jusqu'aux limites de l'arrondissement de Saint-Pierre, sur la rive nord, et jusqu'aux limites de l'arrondissement de LaSalle, sur la rive sud.*

Les bâtiments industriels qui subsistent aujourd'hui le long du canal, de même que les ouvrages et les infrastructures de transport qui bordent et traversent la voie canalisée, forment un paysage significatif qui témoigne de l'essor industriel de Montréal au siècle dernier jusqu'au milieu du XX<sup>e</sup> siècle et qui rappelle le rôle qu'a joué à cet égard le canal de Lachine.

Jalon capital du développement industriel et de l'histoire des transports au Canada, le canal de Lachine et son corridor industriel représentent un lieu de mémoire de grande importance pour tous les Canadiens.

## **1.2 Un axe urbain structurant**

La propriété fédérale du canal de Lachine traverse ou voisine cinq arrondissements de l'île de Montréal et relie, sur une longueur de 14 kilomètres, le lac Saint-Louis et le Vieux-Port de Montréal. Il s'agit d'une étroite bande de terrain variant entre 3 et 35 mètres de part et d'autre de la voie canalisée, et qui couvre une superficie de quelque 158 hectares.

L'aménagement de la propriété du canal au cours des années 1970 a exercé un impact positif au regard des objectifs de revitalisation et d'amélioration du milieu urbain adjacent.

De fait, l'aménagement d'un espace vert, desservi par une piste cyclable, des allées piétonnes et quelques aires et pavillons de services, a permis de rendre accessible à la population une zone urbaine qui avait pratiquement été abandonnée à la suite de la fermeture du canal à la navigation de transit.

Depuis les années 1980, les abords du canal ont par ailleurs attiré de nouveaux promoteurs industriels, commerciaux et résidentiels; la présence de nombreux espaces ouverts et bâtiments anciens le long du corridor du canal offre un potentiel d'accueil pour de nouvelles activités.

Durant la même période, les deux extrémités du canal ont également fait l'objet de travaux majeurs. De fait, la Ville de Lachine (maintenant fusionnée avec Montréal) a réalisé l'aménagement des jetées médianes (marina de Lachine) et extérieure (parc René-Lévesque) à l'entrée ouest du canal, pendant que la Société du Vieux-Port de Montréal s'est acquittée de la réfection des écluses et de l'aménagement des berges qui sont sous sa responsabilité à l'entrée est du canal. Enfin, la Ville de Montréal a procédé à d'importants travaux de réhabilitation urbaine de part et d'autre de la voie navigable.

En 2001, la fréquentation estimée des berges du canal de Lachine s'est élevée à un peu plus de 600 000 visites estivales provenant de la région de Montréal.<sup>2</sup>

Pour la Ville de Montréal, la mise en valeur économique et touristique de ce couloir demeure un objectif majeur relié à l'aménagement et au développement de son territoire. À cet égard, dans son plan d'urbanisme de l'arrondissement du Sud-Ouest (1992), la

---

2. Selon une étude réalisée en 1992, la fidélité des usagers se traduisait par une fréquence de visite élevée alors qu'une même personne effectuait, au cours d'une période de 3 à 5 mois, une moyenne de 34 visites. Si ces comportements d'assiduité se sont maintenus ces dernières années, en dépit des inconvénients causés par les travaux de mise en valeur, le nombre de visiteurs différents pourrait actuellement approcher les 100 000 personnes.

Ville de Montréal proposait des orientations stratégiques ainsi que des objectifs et des orientations d'aménagement qui s'appuient sur le potentiel que l'on reconnaît au canal de Lachine, notamment pour soutenir les efforts de relance économique du sud-ouest de Montréal.

Bien que Parcs Canada, à cet égard, soit conscient que la valorisation du canal de Lachine puisse générer des activités économiques et touristiques importantes pour ce secteur de l'île et pour l'ensemble de la région montréalaise, l'Agence doit composer avec des ressources financières limitées qui réduisent considérablement sa capacité d'action sur ce plan. Parcs Canada entend donc diriger ses investissements et ses interventions vers le champ patrimonial et inciter la Ville et le secteur privé à exploiter les services et le potentiel de nature récréotouristique.

## **UNE INTERDÉPENDANCE ENTRE NAVIGATION, INDUSTRIALISATION ET URBANISATION**

Par le biais de la plaque qu'elle fait apposer en 1981 pour commémorer l'importance nationale du canal de Lachine, la Commission des lieux et monuments historiques du Canada précise le rôle précurseur que joue le canal dans la révolution des transports au Canada. Elle fait état des ambitions des marchands de Montréal et souligne leur rôle dans l'ouverture du canal. Elle souligne enfin l'apport du canal dans le développement commercial et industriel de Montréal, notamment comme source importante d'approvisionnement en énergie hydraulique.

Lorsqu'il est question du canal de Lachine, il faut y voir, outre le lien navigable, un corridor industriel, l'un des seuls au Canada, et par corollaire une extension de l'urbanisation de l'île de Montréal aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles. Les liens entre ces trois dynamiques se nouent dans l'interdépendance. Par ses vannes et déversoirs, la voie navigable contribue à attirer industries et travailleurs dans ce qu'il convient d'apprécier comme la figure de proue de l'industrialisation au Canada.

D'une économie axée sur le commerce et particulièrement la traite des fourrures au XVIII<sup>e</sup> siècle, Montréal, au cours du siècle suivant, devient une métropole industrielle. Cette évolution, Montréal et sa périphérie immédiate la doivent en bonne partie à deux phénomènes différents mais complémentaires : le canal de Lachine et le développement industriel que la canalisation suscite.

### **LE PREMIER CANAL**

Canaliser la pointe sud de l'île représentait un projet cher aux administrateurs français de Montréal; dès la fin du XVII<sup>e</sup> siècle,

des travaux sont entrepris afin de passer outre aux rapides de Lachine. Projet ambitieux, mais néanmoins abandonné après quelques années de travaux. Il faudra attendre plus d'un siècle encore avant qu'un premier navire puisse emprunter un corridor navigable permettant de contourner les rapides. Entreprise en 1821, la construction du canal de Lachine n'est terminée qu'après quatre années d'efforts. Long de 13 kilomètres, il permet de franchir une dénivellation de 13 mètres dans un corridor large de 14 mètres. Ce premier canal compte sept écluses entre Lachine et Montréal.

Reflet de la pensée et de l'action de ses dirigeants de même que de la conjoncture économique et politique, le premier canal se caractérise par son activité commerciale. Le but avoué des armateurs et des compagnies de navigation : y faire converger les navires de transit et les produits de l'Ouest canadien comme le bois et les céréales, produits tributaires de la demande impériale et des tarifs préférentiels. Par le fait même, marchands et armateurs montréalais cherchent à canaliser à leur profit les denrées de l'Ouest américain, projet contrecarré par la création du canal Érié.

En conséquence, il en résulte une vive concurrence entre les marchands de Montréal et ceux de New-York en vue de contrôler le commerce intérieur. Victime de son succès mais également contraint par la concurrence américaine, le canal connaît une augmentation sensible du trafic maritime : alors que le nombre de navires y circulant annuellement septuple entre 1825 et 1841, le nombre de passagers quintuple, mouvement migratoire qui ne cessera de progresser jusqu'en 1873.

Si Montréal en 1805 ne compte que 5 500 résidents, on y recense, en 1830, 27 300 habitants. En 1851, la ville en

compte 57 715 et ce chiffre passe de 155 000 en 1881 à 267 000 en 1901 puis à 300 000 en 1905, soit des taux d'accroissement annuel de 5,3 %, 3,4 %, 3,0 % et 2,7 %. Or entre 1792, date de fixation du périmètre urbain à la suite de l'Acte constitutionnel, et 1883, date des premières annexions, aucune adjonction de territoire ne survient si ce n'est l'absorption du Mont-Royal en 1869. À compter de 1883, cependant, l'administration montréalaise démontre un appétit vorace en intégrant dans son giron 23 petites municipalités, notamment Saint-Henri et Sainte-Cunégonde, toutes deux situées aux limites sud-ouest de Montréal, sur la rive nord du canal de Lachine. Cette évolution démographique associée aux principales étapes de construction du canal permet de jumeler en partie l'accroissement de la population montréalaise à l'aventure du canal de Lachine.

Son embouchure étant située à proximité du port de Montréal, le canal joue à la fois le rôle de porte d'entrée des produits importés et celui de voie de sortie des produits de l'Ouest destinés à l'exportation. Comme témoignage de la vocation d'entrepôt du secteur, vocation qui se maintiendra jusqu'à nos jours avec les silos du port, il faut mentionner les entrepôts Buchanan, Penn et Busby Lambe, trois superbes bâtiments de pierre situés à l'extrémité ouest de la rue de la Commune. Une telle concentration de l'activité maritime ne pouvait conduire qu'à attirer une forte population ouvrière : Griffintown, le noyau du futur quartier Sainte-Anne, se développera entre 1815 et 1830.

D'après le premier rôle d'évaluation du quartier Sainte-Anne, on y retraçait, outre les entrepôts, treize industries du fer, sept du secteur agro-alimentaire, cinq du secteur chimique et quatre dans le domaine du bois. Parmi les industries

du fer, il convient de signaler la Eagle Foundry, qui produisait des moteurs à vapeur pour les bateaux et dont les locaux sont occupés au cours du XX<sup>e</sup> siècle par la Saint Lawrence Waggon. Cet embryon industriel est mixte : l'industrie lourde y côtoie l'industrie légère quoique, dès le départ, l'attraction du terminus maritime soit indéniable. Par ailleurs, l'utilisation de l'énergie hydraulique sur le premier canal se limite à sa plus simple expression : une seule meunerie, celle de Watson and Ogilvy, établie à proximité de l'écluse Saint-Gabriel.

## LE SECOND CANAL

À la suite de la croissance phénoménale de la navigation, l'élargissement du canal de Lachine et des autres canaux du Saint-Laurent devient essentiel; on juge qu'il permettrait l'accès des vapeurs aux Grands Lacs, diminuerait les transbordements entre Kingston et Montréal, accélérerait la navigation et abaisserait les coûts de transport. Une récession survenue entre 1835 et 1838, conjuguée aux mouvements insurrectionnels, retarde le projet d'élargissement. Un climat politique plus favorable (l'union des deux Canada) et la reprise économique sont deux facteurs déterminants pour l'amorce des travaux d'élargissement du canal qui débutent en 1843. Cinq ans plus tard, le canal atteint 36 mètres de largeur et le nombre d'écluses est réduit à cinq, dont deux à proximité du port de Montréal où la dénivellation fait plus de 7 mètres. Le temps d'éclusage s'en trouve diminué, ce qui accélère la navigation, reflétant ainsi la préoccupation commerciale derrière l'entreprise.

Toutefois, l'élargissement du canal augmente du même coup le débit d'eau et lorsque ce fort débit est associé à une importante chute d'eau (comme c'était le cas

aux écluses du port de Montréal), il crée une source d'énergie suffisante pour alimenter une usine. Or à compter de 1846, la Grande-Bretagne renonce aux tarifs préférentiels sur les céréales et le bois canadiens; dès lors, le pays se tourne vers son marché intérieur, d'autant plus que depuis plusieurs années une vague d'immigration en provenance d'Irlande déferle sur la colonie. Bon nombre de ces immigrants, plus du tiers en fait, s'installent à Montréal de sorte qu'à compter de 1831, la ville devient majoritairement anglophone, phénomène qui perdurera pendant une trentaine d'années jusqu'à l'arrivée massive des migrants francophones du milieu rural.

Gouvernement et entrepreneurs puisent abondamment dans la force de travail de ces immigrants pour agrandir le canal. Nombre d'entre eux en profitent d'ailleurs pour s'établir à proximité de leur lieu de travail. L'apport de cette main-d'oeuvre abondante conduit déjà à une certaine forme d'industrialisation avant la lettre, que certains qualifient de proto-industrialisation dans le quartier Sainte-Anne, notamment. Or, en 1851, Montréal ne compte qu'une douzaine de moteurs à vapeur en service pour alimenter les machines de ses industries. L'ouverture de la nouvelle voie navigable offre donc un potentiel d'énergie hydraulique plus qu'intéressant.

Le principe étant déjà connu et utilisé dans nombre d'établissements ruraux, scieries, meuneries et autres, et déjà appliqué dans certains centres urbains américains, il ne reste qu'à l'appliquer au canal. Trois secteurs offrent un fort potentiel énergétique : celui de l'écluse 2, dans le secteur du port, avec ses 7 mètres de dénivellation, celui de l'écluse Saint-Gabriel offrant près de 3 mètres et, enfin, le secteur de Côte Saint-Paul avec ses 3 mètres de dénivélé, quoique, dans ce dernier cas,

l'éloignement du milieu urbain constitue un handicap sérieux à surmonter. Un débit de six pieds cubes à la seconde permet d'alimenter en énergie l'équivalent de 10 HP, du moins selon les calculs des ingénieurs du canal. Montréal entame sa phase d'industrialisation hydraulique.

### LES LOTS HYDRAULIQUES

Distribués en lots et mis aux enchères, selon des modalités et à des périodes différentes, les trois secteurs présentent néanmoins une caractéristique commune, celle de la surconsommation d'eau, du moins quant au potentiel théorique, car il est difficile de calculer la consommation d'eau réelle. Ainsi, autour de l'écluse Saint-Gabriel, sont consommés l'équivalent de 3 500 HP au lieu des 800 initialement prévus, ce qui pousse les industriels, toujours en quête d'énergie supplémentaire, à aménager des conduites d'alimentation et des canaux de fuite. En définitive, les industries présentes sur les rives du canal consomment l'équivalent de 7 400 HP au total, ce qui les place dans le sillon des grands centres textiles de la Nouvelle-Angleterre que sont Lowell et Lawrence ou Manchester. D'ailleurs, la zone du canal n'en viendra-t-elle pas à être identifiée comme le « petit Lowell ».

Les premiers lots hydrauliques au nombre de 20 et mesurant 80 pieds (24 mètres) de façade sont mis en location par le gouvernement en novembre 1846 au bassin 2, c'est-à-dire à la hauteur de la rue Mill actuelle. Il faudra cependant 10 ans avant que les lots soient tous loués. Mais on y implante les fondements industriels du secteur : Ira Gould y implante sa City Flour Mills, meunerie qui sera en service jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle alors qu'elle sera rachetée par Ogilvie. W.P. Bartley y campe son atelier d'usinage, sa forge, sa fonderie et sa fabrique de bouilloires. Sa

compagnie se nomme la Saint Lawrence Engine Works et construit des navires à vapeur, des moteurs à vapeur et des machines d'usinage. C'est sans compter la cale sèche des frères Tate, l'élevateur à vapeur et le moulin à maïs des importateurs Frothingham and Workman. En 1856, plus de 500 travailleurs y gagnent leur vie.

Bien que les lots hydrauliques de la rue Mill n'aient pas tous trouvé preneurs, les commissaires des Travaux publics décident néanmoins, dès 1850, de louer tous les terrains appropriés à l'utilisation de l'énergie hydraulique. Cette fois le gouvernement n'est pas partie prenante, mais loue plutôt à des entrepreneurs qui sous-loueront les divers lots hydrauliques subséquentement. Parmi ces entrepreneurs, il faut mentionner Ira Gould, le propriétaire de la meunerie du bassin 2. Bien que les circonstances de cette transaction demeurent nébuleuses, les premiers lots sont néanmoins sous-loués dès 1852.

Au nombre des premiers preneurs, figure Alexander Ogilvie qui en profite pour agrandir son moulin à blé établi depuis 1837 et qui sera ultérieurement connu sous l'appellation de Glenora Mills. Citons également John Converse qui y déplace sa corderie de la rue Parthenais où il produisait à la vapeur. Cette rétroaction s'explique par des besoins d'espace et d'énergie accrus. On y retrace également deux fonderies, les fabriques de portes et fenêtres de John Ostell et Thomas Shearer de même que les chantiers maritimes d'Augustin Cantin, qui exploite également une scierie mue à l'énergie hydraulique. C'est sans compter la Canada Sugar Refinery qui deviendra ultérieurement la Redpath, mais qui n'aura toutefois pas recours à l'énergie hydraulique. Les industries qui s'implantent alors à Saint-Gabriel

sont plus diversifiées que celles du bassin 2 et leur production inclut des produits qui étaient auparavant importés : outils, textiles, caoutchouc, sucre.

À Côte Saint-Paul, distante d'environ trois kilomètres de Saint-Gabriel, l'adjudication des lots hydrauliques intervient en 1853 en faveur de William Parkyn qui, toutefois, à l'encontre des deux autres sites, aménage lui-même infrastructures et usines. Aux prises avec de sérieuses difficultés financières, Parkyn doit céder ses intérêts à John Frothingham de la firme Frothingham and Workman, importateur de quincaillerie et déjà présent au bassin 2. À cette date, le paysage environnant offre un caractère agraire prononcé et on n'y retrouve que quelques habitations. Sauf l'énergie, l'endroit est éloigné de tout : main-d'oeuvre, ressources et marchés.

Le développement de l'industrialisation hydraulique a pour effet d'amener les industries à se reloger à proximité des rives de cette voie de communication leur offrant de précieux avantages, comme l'illustre l'exemple de John Converse. Chaque secteur possède sa caractéristique industrielle propre : ainsi au début des années 1860, le secteur de l'écluse 2 se spécialise dans la production de farine et de clous, activités fortement mécanisées. À Saint-Gabriel, où les entreprises sont de plus petite taille mais non moins mécanisées, la production concerne surtout le fer et le bois, quoiqu'elle offre une image diversifiée. À Côte Saint-Paul, la production dominante est celle de la fabrication d'outils.

La caractéristique de chacun des secteurs, tout comme l'image des zones d'habitation, est appelée à se modifier. L'élargissement du canal, l'implantation d'un réseau de chemins de fer depuis le sud de la future Ontario jusqu'à Montréal

et l'augmentation du trafic maritime entraînent l'apparition de nombreuses modifications dans les divers secteurs. Les navires utilisant de plus en plus la vapeur, ce facteur crée un effet d'entraînement sur les fonderies et leur localisation. Le premier boom ferroviaire de l'histoire canadienne conduit à l'implantation des ateliers du Grand Tronc à Pointe-Saint-Charles; il aura également un effet d'entraînement sur le paysage des rives du canal.

### **LE TROISIÈME CANAL**

La forte industrialisation que connaissent les rives du canal, surtout à proximité des écluses, et les infrastructures que ce phénomène nécessite rendent indispensable un nouvel élargissement du canal. D'une part, les navigateurs, toujours plus nombreux, se plaignent des difficultés de navigation que causent les remous à la sortie des canaux d'évacuation; d'autre part, les industriels requièrent davantage d'énergie. Les travaux s'échelonnent de 1875 à 1883 alors que le secteur compris entre le bassin Wellington et Côte Saint-Paul est élargi à 61 mètres; de cet endroit jusqu'à Lachine, la largeur est portée à 45 mètres.

Résultats d'une politique d'uniformisation des transports par voie maritime, ces travaux s'inscrivent dans l'optique de la politique nationale du parti conservateur qui vise à étendre le marché intérieur par une politique tarifaire qui soutient le processus d'industrialisation. La crise économique que connaît l'Occident entre 1874 et 1896 n'est pas étrangère à ce phénomène politique alors que les frontières se ferment de plus en plus aux produits canadiens. C'est d'ailleurs dans ce contexte difficile que les meuniers montréalais disparaissent un à un et que

commence à apparaître le commerce des grains, d'où la construction de silos à proximité du port.

À Saint-Gabriel, le vent tourne à compter de 1881, alors que la Merchants Manufacturing vient s'établir aux limites de Saint-Henri et de Sainte-Cunégonde; l'usine embauche alors plus de 400 hommes, femmes et enfants. Cette compagnie devient, quelques années plus tard, la Dominion Textile, productrice de cotonnades, et l'usine de Saint-Henri/Sainte-Cunégonde devient la deuxième plus vaste au Canada au début du XX<sup>e</sup> siècle. Viendront graviter autour de ces dernières des industries auxiliaires comme la Dominion Wadding, fabriquant de la bourre de coton destinée aux matelas ou encore au rembourrage des meubles.

À Côte Saint-Paul, probablement à cause du type de bail liant les installations hydrauliques, peu de changements surviennent, sinon l'apparition d'une compagnie de textiles et d'une fabrique de carton vers 1882. Fonctionnant avec des installations vétustes, l'outillage accapare toujours la majorité des travailleurs jusqu'à la fin du siècle et même au cours du XX<sup>e</sup>.

### **LE DÉVELOPPEMENT PÉRIPHÉRIQUE**

Au-delà des limites montréalaises, il faut signaler l'établissement, dans les limites de Lachine, de la Dominion Bridge et de la Dominion Wire Manufacturing dans les années 1880-1885; faute d'espace dans les limites montréalaises, ces industries sont toujours à la recherche « d'eau industrielle ». La première compagnie spécialisée dans la construction de ponts emploie dès le départ plus de 300 personnes. L'implantation de ces compagnies

traduit donc une seconde phase de l'industrialisation montréalaise, celle qui correspond à la croissance de la taille des entreprises et au début de leur installation en banlieue.

L'implantation en banlieue constitue une étape logique du développement industriel le long du canal. La création d'industries attire les migrants en quête de travail; entre 1861 et 1881, la population installée le long du canal double. L'industrialisation entraîne l'urbanisation. Or, avant que les faubourgs ne se « municipalisent », ils peuvent être considérés comme des « no man's land » où les conditions de logement et d'hygiène ne semblent préoccuper personne. Les épidémies de diphtérie et de typhoïde de même que la tuberculose deviennent des maladies courantes en raison des déchets qui jonchent les rues, de l'absence d'égouts et des installations sanitaires extérieures.

Certes la création de nouvelles paroisses, après d'âpres luttes intracléricales, conduit à celle de nouvelles municipalités dans les années 1860-1870. Ces municipalisations s'avèrent nécessaires pour répondre aux nouveaux impératifs de la croissance urbaine entraînés par le développement de la fonction industrielle du canal. S'ensuit une campagne de dégrèvement de taxes pour attirer les industries et d'implantation d'infrastructures urbaines, phénomène valable autant pour Saint-Henri que Sainte-Cunégonde, ce dernier cas s'apparentant à celui d'une ville-champignon.

Cette municipalisation des « faubourgs » devait néanmoins avoir un prix : celui de l'endettement. Aux prises avec de sérieuses difficultés financières, les nouvelles municipalités n'ont d'autre choix que de

s'annexer à la ville de Montréal au début du XX<sup>e</sup> siècle. Ainsi que l'affirmait le maire Préfontaine, Montréal poursuivait une stratégie annexionniste depuis 1883 afin de « concurrencer efficacement les grandes villes américaines ».

Vingt ans après le second élargissement du canal, le portrait industriel de ses rives a considérablement changé; plusieurs facteurs y ont contribué. La crise économique a forcé plus d'une industrie à fermer ses portes. Bien que le secteur de l'écluse 2 se concentre encore dans la minoterie et l'industrie du fer, il ne s'y trouve plus à vrai dire que deux acteurs : Ogilvie et la Montreal Rolling Mills. À elles deux, elles possèdent 13.5 des 18 lots hydrauliques disponibles, ce qui traduit la concentration et la spécialisation.

La Montreal Rolling Mills, d'abord implantée dans le secteur de Saint-Gabriel vers 1868, apparaît comme l'un des jalons importants du phénomène de l'industrialisation du canal. Première compagnie à capital public, elle installe également, à l'ouest de l'écluse Saint-Gabriel, le premier laminoir actionné entièrement à la vapeur, puisque l'énergie hydraulique lui était inaccessible. Son capital et ses installations lui permettaient de rivaliser non seulement avec ses concurrents montréalais, mais aussi américains et britanniques. Au fil des ans, elle acquerra, une à une, les diverses clouteries et laminoirs pour devenir, en 1910, la Steel Co. of Canada mais, en cours de route, elle délaissera la production cloutière.

Si les années 1880 correspondaient à une croissance de la taille des unités de production, l'étape qui suit, soit celle des années 1896-1914, reflète un accroissement considérable de la capacité de

production de l'industrie. À cet égard, l'implantation de la Northern Electric vers 1911, avec ses quelque 3 500 employés sur la rue Saint-Patrick, témoigne éloquemment de cette nouvelle échelle de production, ou encore celle de la Canadian Car and Foundry, vers 1905, à Ville Saint-Pierre, usine qui profite du second boom ferroviaire canadien pour prendre son essor.

## CONCLUSION

Des paragraphes précédents se dégagent les grandes lignes de l'évolution de la zone du canal de Lachine. La concurrence avec les Américains ne date pas de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle mais bien du début de la canalisation alors que les commerçants montréalais doivent composer avec la construction du canal Érié et, par la suite, la mise en place du réseau de chemins de fer américains. Le but recherché : contrôler la production de l'intérieur du continent et y retourner une partie de la production industrielle. Stratégie « mercantile » parce qu'inspirée par des marchands, mais aussi stratégie politique à la suite de l'abrogation des tarifs préférentiels, stratégie qui sera reprise par les conservateurs de J. A. MacDonald en 1879.

Il apparaît d'ores et déjà certain que l'industrie lourde et l'industrie légère cohabitent dès les débuts de l'industrialisation du corridor alors que fonderies et clouteries voisinent meuneries, fabriques

de portes ou raffinerie de sucre, situation qui se maintiendra jusqu'à nos jours. Il s'en dégage par ailleurs de grandes périodes : celle de 1825-1845, où la vocation commerciale du canal domine mais au cours de laquelle se développe un embryon industriel dans le quartier Sainte-Anne; celle de 1846-1878, phase au cours de laquelle le développement de l'énergie hydraulique atteint son paroxysme et associée au second canal; la période de 1879-1896, marquée par l'arrivée des grandes usines et associée au troisième système de canalisation; enfin, la période 1896-1914, qui se caractérise par l'échelle de production des entreprises. Par ailleurs, le paysage actuel dans certains secteurs reflète toujours la vocation première implantée à l'origine, quoique des disparitions récentes en aient fortement altéré la lecture.

Ces industries établies le long du canal utiliseront tour à tour l'énergie hydraulique, la vapeur et plus tardivement l'électricité. Certaines utiliseront hydraulité et vapeur simultanément pour diverses opérations et s'éclaireront au gaz; d'autres, comme la raffinerie Redpath, n'auront recours qu'à la vapeur; enfin, d'autres utiliseront vapeur et électricité. L'industrialisation du canal suit donc de près les améliorations apportées à la voie navigable; par ailleurs, cette industrialisation reflète les diverses phases de l'industrialisation canadienne; enfin, cette industrialisation conduit à l'urbanisation du secteur limitrophe.

## 2.3 Les ressources qui symbolisent ou caractérisent l'importance nationale du lieu<sup>6</sup>

Les ressources qui ont été reconnues comme symbolisant ou caractérisant l'importance historique nationale du canal de Lachine sont dites de « niveau 1 ». Il s'agit essentiellement des ressources associées à la voie navigable et à l'énergie hydraulique, ou à la production industrielle entre le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle et la Deuxième Guerre mondiale, qui sont associées à l'un ou l'autre des trois volets qui composent l'objectif de commémoration du lieu. De nombreuses ressources culturelles reliées au lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine sont situées sur les propriétés de Parcs Canada. Plusieurs entreprises publiques ou privées gèrent par ailleurs des éléments du paysage significatif ou diverses ressources culturelles reliées à l'importance historique nationale du lieu. Parmi celles-ci, mentionnons :

- le Vieux-Port de Montréal (les écluses 1 et 2, le bief 2, l'îlot central)
- le Port de Montréal (le bassin Wellington, l'élevateur à grains n° 5);
- Postes Canada (les bassins enfouis 1, 2, 3 et 4);
- le gouvernement du Québec (une partie du secteur de l'écluse 5 nord);
- la Ville de Montréal (les canaux d'alimentation de l'écluse de Côte Saint-Paul, le secteur de l'écluse nord de Lachine et les jetées médiane et extérieure);
- l'entreprise privée (les prises d'eau des biefs 2, 3, 4 et 5, les canaux de dérivation et de fuite de l'écluse Saint-Gabriel, les complexes industriels et les différents entrepôts);

- le CN et le CP, leurs différentes filiales et les autres exploitants des voies ferroviaires (les ponts et infrastructures ferroviaires);
- Hydro-Québec (les divers pylônes et lignes électriques).

Les ressources associées à l'objectif de commémoration appartiennent à plusieurs catégories : éléments de paysage, ouvrages de génie, bâtiments, vestiges archéologiques, mobilier et autres. Ces ressources ont, dans quelques cas, été conservées dans leur état d'origine, mais dans plusieurs cas, il s'agit de témoins évolutifs qui ont subi diverses transformations au fil du temps. Elles sont regroupées selon leur typologie; il peut donc s'agir autant de ressources archéologiques, de ressources bâties ou d'une combinaison de celles-ci.

### 2.3.1 Le corridor du canal de Lachine : site historique et paysage industriel significatif

L'ensemble des composantes du corridor qui forment le paysage d'aujourd'hui sont étroitement liées à l'histoire du lieu et constituent des témoins tangibles essentiels à la compréhension de son importance nationale. Ce corridor se compose de plusieurs éléments juxtaposés les uns aux autres, sur lesquels se fonde le concept même de corridor : voies parallèles de transport maritime, ferroviaire, routier et énergétique, et alignement de complexes industriels sur chacune des rives du canal. Toutes ces composantes constituent les fondements du couloir industriel; elles en représentent les éléments vitaux puisque, sans énergie et sans moyens de communication, il n'y aurait aucun centre de production industrielle.

Les éléments du paysage qui caractérisent le lieu sont les suivants :

6. L'ensemble des ressources culturelles associées à l'objectif de commémoration du lieu sont identifiées au jeu de plans présenté à la fin du présent chapitre. Par ailleurs, les objectifs relatifs aux ressources culturelles sont intégrés au chapitre 5 qui traite des enjeux et orientations.

- la voie canalisée, son tracé, ses murs, ses écluses, ses jetées, ses bassins latéraux, son équipement;
- la linéarité du corridor du canal de Lachine définie par la continuité des axes parallèles de transport maritime, ferroviaire, routier et énergétique ainsi que par l'encadrement des bâtiments industriels;
- l'insertion du canal dans une trame urbaine et industrielle soulignée par des éléments structurants transversaux (tels les ponts ferroviaires et routiers);
- les repères visuels majeurs, soit la grue de LaSalle-Coke et l'élévateur n° 5, qui témoignent de l'activité de transbordement le long du canal;
- les interrelations spatiales et visuelles qui s'établissent entre les différentes composantes historiques du paysage; elles font partie intégrante du caractère culturel du lieu;
- les interrelations spatiales et visuelles qui s'établissent entre le lieu historique national et les secteurs urbains environnants; elles ajoutent au caractère culturel du lieu, notamment en fonction de la densité du peuplement dans les secteurs de Saint-Henri et de Pointe-Saint-Charles;
- les percées visuelles vers le Vieux-Port et la ville, qui révèlent l'interrelation entre l'histoire du canal et le développement urbain et industriel de Montréal;
- la percée visuelle vers le lac Saint-Louis, qui souligne l'interrelation entre le canal et la navigation sur le haut Saint-Laurent, vers le coeur du continent;
- les deux vues, à partir du pont CN Saint-Henri vers les maisons ouvrières de l'ancien village Saint-Augustin et vers le centre-ville, qui mettent en évidence les liens étroits entre le canal et le monde ouvrier avoisinant, les interrelations

entre le canal, l'industrialisation de ses berges et le développement de la vocation commerciale et administrative du centre-ville de Montréal;

- la halte Notre-Dame, qui dévoile la vallée de la rivière Saint-Pierre et la falaise Saint-Jacques et qui permet d'apprécier la présence d'un des principaux corridors de transport au Canada.

### 2.3.2 Les ouvrages reliés à l'énergie hydraulique

Un nombre considérable de ressources culturelles du canal de Lachine témoignent de l'évolution de la navigation et de l'ingénierie des canaux; les plus nombreuses rappellent particulièrement les deuxième et troisième systèmes de canalisation du Saint-Laurent. Certaines évoquent en particulier le rôle du canal dans la production d'énergie hydraulique et sont donc rattachées au phénomène de l'industrialisation. Toutes ces ressources témoignent de l'histoire du développement industriel et commercial de Montréal.

Entre 1825 et 1840, l'accroissement du trafic de même que l'augmentation du gabarit des vapeurs rendent nécessaire l'élargissement du canal de Lachine et des autres canaux du Saint-Laurent. En 1848, la largeur du canal est portée de 14 à 36 mètres et le nombre de ses écluses est réduit de sept à cinq, dont deux à proximité du port de Montréal, où la dénivellation atteint plus de 7 mètres.

L'élargissement du canal en augmente du coup le débit, ce qui, associé à une importante chute d'eau, crée une source d'énergie suffisante pour alimenter en énergie une usine. Trois secteurs offrent un fort potentiel énergétique : celui du bassin et de l'écluse 2 dans le secteur du Port, celui de l'écluse Saint-Gabriel offrant près de 3 mètres et enfin, celui de l'écluse de Côte Saint-Paul avec ses 3 mètres de dénivélé.

### 3. Le canal de Lachine à l'aube du XXI<sup>e</sup> siècle : un regard sur l'avenir

L'établissement des orientations qui devraient guider l'action de Parcs Canada et de ses partenaires à l'égard du lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine au cours des prochaines années s'appuie sur une vision de ce que ce lieu est appelé à devenir...

*À l'aube du XXI<sup>e</sup> siècle, le couloir du canal de Lachine est reconnu pour sa valeur patrimoniale unique au Canada, voire même en Amérique du Nord, pour l'importance de sa vocation culturelle et récréotouristique ainsi que pour son intégration harmonieuse au tissu urbain de la région métropolitaine de Montréal.*

*La préservation des principaux éléments témoins d'une époque cruciale dans l'histoire de la navigation intérieure et de l'industrie manufacturière canadienne, de même que leur mise en valeur, notamment à des fins éducatives et récréatives, permettent aux citoyens de l'île de Montréal et aux visiteurs de découvrir, de comprendre et d'apprécier, à travers le paysage qui leur est présenté, ce qui a conféré à ce lieu son importance historique nationale. À cet égard, l'agence Parcs Canada, responsable d'assurer la conservation et la mise en valeur des témoins et des vestiges édifiés sur les sections du canal placées sous sa supervision, collabore avec les autres paliers de gouvernement et l'entreprise privée aux fins de remplir ce mandat de préservation et de communication.*

*Malgré l'ampleur des travaux réalisés et une augmentation notoire de la fréquentation, notamment à vocation récréotouristique, sur et le long du canal, la conservation et la mise en valeur du patrimoine culturel de la voie navigable sont demeurées au cœur du mandat que s'est donné ici Parcs Canada.*

*La restauration et le recyclage de structures anciennes caractéristiques d'une époque révolue, notamment celles des complexes industriels réalisés par les promoteurs du milieu, ont permis de conserver des témoins importants qui continuent d'évoquer certains aspects du paysage d'autrefois. Dotées de nouvelles vocations, ces composantes du milieu bâti font désormais partie intégrante du paysage culturel et participent à la vie économique et urbaine contemporaine de la ville. Les résidents et les visiteurs ont l'occasion de « lire » ce paysage et de découvrir les liens que le lieu tisse avec le passé.*

*La santé écologique du couloir du canal contribue à la qualité de vie des résidents et des visiteurs qui profitent des plans d'eau et des espaces verts pour la pratique d'activités récréatives adaptées aux conditions particulières du milieu. La qualité du corridor vert et bleu qui traverse l'île de Montréal, tout comme le rétablissement d'un lien nautique entre le lac Saint-Louis et le port de Montréal, a exercé un impact positif sur la restructuration des milieux de vie et des secteurs d'activités économiques qui bordent le canal.*

*Les divers partenaires — gouvernements fédéral et provincial, municipalités et entreprises des secteurs privé et communautaire — ont adhéré à des objectifs communs et leur action concertée a permis de rétablir un lien fonctionnel et économique entre le canal et ses abords, créant ainsi un milieu dynamique et attrayant tant pour la population montréalaise que pour les visiteurs. Le partage des responsabilités entre les intervenants concernés permet d'assurer une gestion harmonieuse des différents secteurs d'activités.*

*Sur le plan touristique, l'intérêt patrimonial du canal de Lachine, conjugué à la qualité des espaces riverains, au caractère du milieu bâti ainsi qu'à la diversité des fonctions et des activités qui s'y sont développées, contribue à la notoriété de ce couloir urbain. Les promoteurs associés au secteur privé et au milieu communautaire assurent le développement d'une gamme d'activités à caractère touristique porteuses d'avenir.*

*Le musée de site et le milieu de vie se sont développés en complémentarité, dans une parfaite harmonie. Les résidents, les visiteurs et tous les Canadiens sont fiers de ce lieu préservé et réanimé, et d'avoir contribué à le faire revivre.*

## 4. Les enjeux et les orientations

Pour Parcs Canada, les enjeux et les orientations touchant l'avenir du lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine sont étroitement liés à l'objectif d'assurer l'intégrité commémorative du lieu tout en favorisant son intégration à la trame urbaine. Dans cette optique, Parcs Canada privilégiera les actions et les activités qui concernent les ressources liées à l'objectif de commémoration du lieu (ressources dites de niveau 1), telles qu'identifiées dans l'énoncé d'intégrité commémorative du canal de Lachine.

Parcs Canada entend jouer un rôle de premier plan en matière de leadership et d'exemplarité dans le cadre des interventions axées sur la conservation et la mise en valeur du caractère patrimonial de ce lieu.

Dans cette perspective, l'expérience à caractère patrimonial qui sera offerte aux visiteurs au cœur de l'île de Montréal devrait ainsi prendre assise sur la préservation des ressources culturelles d'importance nationale et la découverte de l'histoire du lieu à travers la lecture et l'appréciation du paysage urbain.

Le développement d'activités et de services le long du canal à des fins d'utilisation nautique et riveraine sera toujours planifié de manière à ne pas nuire à la conservation du patrimoine culturel in situ. Sauf exception, la protection des ressources culturelles aura préséance sur toute autre intervention.

### 4.1 La conservation et la mise en valeur du paysage significatif

#### Considérations

Le corridor du canal constitue un ensemble cohérent : la voie navigable et le terrain de réserve du canal forment l'épine dorsale le long de laquelle se sont implantées et ont évolué de nombreuses industries. Ces deux composantes demeurent indissociables et essentielles à la compréhension du paysage.

Le paysage linéaire du canal de Lachine se distingue par la présence d'une ancienne voie navigable canalisée qui est intégrée à un corridor vert récréatif, est bordée majoritairement de bâtiments industriels et est juxtaposée à un important réseau de transport ferroviaire, routier et cyclable.

Chacun des secteurs du canal (Vieux-Port, Pointe-Saint-Charles, Saint-Henri/Côte Saint-Paul, Saint-Pierre/LaSalle, Rockfield et Lachine) présente une ambiance et un caractère distincts dont les lignes de force traduisent l'identité et l'histoire du lieu et offrent un potentiel de mise en valeur correspondant.

Les éléments du paysage qui caractérisent le corridor du canal relèvent de diverses entités administratives publiques et privées.

## **Orientations**

En collaboration avec les divers intervenants du milieu environnant :

- *Donner priorité aux aménagements qui contribuent à mettre en valeur la dimension patrimoniale du canal; s'assurer que les aménagements à venir tiennent compte de l'organisation spatiale historique du lieu et respectent son caractère patrimonial.*
- *Reconnaître le corridor du canal de Lachine comme paysage témoin du développement de la navigation intérieure et de l'industrialisation au Canada et contribuer à la valorisation de l'identité de ce paysage.*
- *Respecter le caractère linéaire du corridor de même que les éléments physiques qui contribuent à le définir.*
- *Respecter les éléments structurants transversaux significatifs qui témoignent de l'insertion du canal dans la trame urbaine.*
- *Respecter les liens visuels entre les différentes composantes du paysage significatif du lieu.*
- *Respecter les liens visuels entre le lieu historique national et les secteurs urbains environnants.*
- *Mettre en valeur l'identité spécifique de chacun des secteurs du canal en accord avec leur signification historique.*

## **4.2 La préservation des ouvrages reliés à l'énergie hydraulique<sup>8</sup>**

### **Considérations**

Les ressources reliées à l'énergie hydraulique se concentrent particulièrement dans les secteurs du Vieux-Port, de l'écluse Saint-Gabriel et de l'écluse de Côte Saint-Paul; cependant, la majorité d'entre elles sont à l'état de vestiges et ne sont plus apparentes de nos jours.

Les principales ressources qui sont encore visibles sont associées au système hydraulique complexe du secteur des écluses Saint-Gabriel (canal de fuite nord, canal de fuite sud, bassin des Prêtres).

La majorité des ressources patrimoniales associées à l'énergie hydraulique (canaux d'amenée et de fuite, canaux d'alimentation, bassins) ne sont pas administrées par Parcs Canada ou font l'objet d'une responsabilité partagée.

### **Orientations**

- *S'assurer que les canaux hydrauliques soient identifiés et que l'intégrité des ouvrages soit protégée.*
- *Rendre perceptibles et compréhensibles la nature et la localisation des canaux d'amenée et de fuite de même que les canaux d'alimentation, notamment leurs points de jonction avec le canal.*

---

8. Tel qu'il est mentionné au chapitre 2, ces ressources sont reconnues comme étant d'importance historique nationale et sont dites « de niveau 1 ».

#### 4.4 La préservation des autres ressources du patrimoine bâti et archéologique<sup>10</sup>

Ces ressources comprennent les ouvrages de génie, les structures reliées au transbordement, les prises et les retours d'eau, les ponts routiers et ferroviaires, les voies ferrées, les pylônes électriques de même que les bâtiments de service et d'entretien.

##### Considérations

La majorité des ouvrages de génie associés à la construction et à l'opération du canal (voie navigable, murs, écluses, déversoirs, bassins latéraux, îlots, jetées, bollards, chemin de halage) sont sous l'autorité de Parcs Canada; certains de ces ouvrages sont à responsabilité partagée alors que d'autres sont administrés par diverses entités administratives publiques ou privées. De façon générale, ces ouvrages offrent un potentiel intéressant de conservation et de mise en valeur.

À l'exception de la grue LaSalle-Coke, la totalité des ressources reliées à l'activité de transbordement sont associées à l'entreposage de marchandises et sont localisées dans le secteur du Vieux-Port de Montréal. Exception faite de l'élévateur à grain, ces structures relèvent d'une juridiction privée.

La majorité des ressources patrimoniales associées au transport ferroviaire sont sous la compétence du CN et du CP ou de leurs filiales. Au cours des dernières années, certaines des infrastructures ont été abandonnées ou démantelées.

Plusieurs des ressources associées au transport routier (ponts des Seigneurs, Charlevoix, Gauron, Côte Saint-Paul) sont placées sous l'autorité de Parcs Canada et desservent une fonction urbaine.

##### Orientations

Parcs Canada et ses partenaires, sous réserve expresse de l'obtention des fonds nécessaires, pourront développer des actions et des activités concernant la protection et la mise en valeur des ressources dites de niveau 2 (écluses, déversoirs, murs des radiers, vestiges archéologiques associés aux écluses, bassins latéraux, vestiges du chemin de halage, bollards et lampadaires d'époque). La Ville de Montréal, la Société du Vieux-Port de Montréal et les différents propriétaires riverains du canal sont les principaux partenaires associés au développement de ces actions et activités.

##### Les ouvrages de génie associés à la construction et à l'opération du canal

- *Mettre en place un programme de conservation et d'entretien de ces ouvrages.*
- *Protéger et rendre compréhensible l'intégrité physique de ces ouvrages.*
- *Protéger le tracé, l'échelle, les dimensions, la linéarité et le gabarit de la voie navigable.*
- *Protéger le tracé, l'échelle, la dimension, la linéarité et le gabarit du canal de 1825 dans le secteur de Lachine et protéger la morphologie des lieux (les trois jetées et l'île Monk) qui illustre les trois systèmes de canalisation.*
- *Encourager les initiatives de tiers dans l'identification et la protection des vestiges du canal des Sulpiciens dans le secteur Rockfield.*

10. Tel qu'il est mentionné au chapitre 2, ces ressources, dites de niveau 2, ne sont pas reconnues comme étant d'importance nationale mais portent néanmoins une signification historique selon l'énoncé d'intégrité commémorative du canal de Lachine.

## 6. Le concept de mise en valeur

Le concept arrêté pour la mise en valeur du lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine s'appuie sur l'organisation fonctionnelle et spatiale actuelle du lieu, soit un couloir ponctué d'aires à vocation patrimoniale et reliant les deux pôles historiques de Lachine et du Vieux-Montréal. Ce corridor accueille également une variété d'activités linéaires à caractère récréatif (marche, cyclisme, patinage, nautisme...). Le concept définit l'articulation spatiale du lieu de même que la vocation et la hiérarchie des principales aires d'activités, tout en précisant les fonctions, les activités et les infrastructures envisagées.

Le concept proposé s'appuie sur les éléments suivants :

- le mandat et les responsabilités de Parcs Canada;
- l'objectif de commémoration du lieu;
- les potentiels et les contraintes en présence;
- la vision qu'entretient Parcs Canada à l'égard de l'avenir du lieu;
- les orientations établies pour le développement et la gestion du lieu.

Axé sur la mise en valeur du caractère patrimonial du lieu et le développement de pôles intégrateurs, le concept préconisé vise à :

- assurer l'intégrité commémorative du canal de Lachine et de son corridor industriel en offrant aux visiteurs une expérience qui leur permette, d'une part, de découvrir, de connaître et de comprendre la raison d'être et l'histoire du lieu et, d'autre part, d'apprécier les valeurs patrimoniales des ressources culturelles en présence;

- faire de ce corridor patrimonial un attrait culturel et touristique qui soit générateur d'activités économiques tout en contribuant à l'essor urbain de Montréal.

Le concept s'articule autour des axes suivants :

- ***la consolidation des activités linéaires qui permettent aux visiteurs d'accéder aux ressources patrimoniales et aux différents foyers d'intérêt;***
- ***le développement de pôles d'activités et de services autour des secteurs d'intérêt dominant de manière à favoriser l'arrimage entre le canal et la ville;***
- ***l'aménagement de haltes et de carrefours correspondant aux foyers d'intérêt patrimonial et récréatif et aux points d'interface avec la ville qui ne sont pas intégrés aux pôles de développement.***

Les pages qui suivent exposent, pour chacun des trois volets de développement, une série d'interventions préconisées pour concrétiser le concept retenu. Compte tenu des coûts substantiels qu'implique le projet de revitalisation du canal ainsi que des partenariats à mettre en place, les interventions identifiées ici seront réalisées par phase. La phase 1 regroupe les interventions et mesures de gestion pour lesquelles le financement est disponible; il peut s'agir de travaux déjà complétés, de projets en cours d'exécution ou de projets déjà approuvés qui seront réalisés à court ou moyen terme. Les autres interventions préconisées (qui figurent en caractères *italiques*) ne bénéficient pas de financement pour le moment et leur réalisation ne peut être envisagée qu'à moyen ou long terme, si les conditions le permettent.

## Conclusion

Le lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine est un élément exceptionnel du patrimoine canadien. À ce titre, sa protection et sa mise en valeur sont devenues, depuis quelques décennies, la responsabilité de l'agence Parcs Canada. Pour accomplir cette mission, notre organisme s'appuie sur deux documents clés : l'énoncé d'intégrité commémorative du lieu ainsi que le plan directeur.

En vertu de ces documents, Parcs Canada et ses partenaires s'engagent à préserver pour les Canadiens d'aujourd'hui et de demain un lieu-témoin exceptionnel de notre patrimoine collectif, à mettre en valeur l'importance historique nationale de ce lieu et, enfin, à faire respecter les valeurs patrimoniales identifiées par l'ensemble des acteurs associés au développement.

La mise en valeur du lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine est un projet d'envergure amorcé il y a maintenant trois décennies et qui devrait se poursuivre pendant encore plusieurs années. Pour Parcs Canada, cette mise en valeur prendra tout aussi bien la forme de programmes d'interprétation personnalisés et non personnalisés que celle d'outils de communication destinés à rejoindre l'ensemble des Canadiens. Cela dit, la réalisation des étapes subséquentes de ce projet, notamment la mise sur pied des activités à caractère nautique et récréatif, sera subordonnée au développement de partenariats solides et à l'obtention de fonds appropriés.

De fait, la mise en oeuvre des orientations et des mesures décrites dans ce plan directeur sera tributaire de la disponibilité des ressources financières requises. L'approbation donnée à ce plan directeur n'entraîne par

ailleurs d'aucune façon l'allocation automatique des crédits nécessaires à l'exécution de tous les travaux envisagés. Compte tenu que les coûts impliqués sont substantiels et qu'il y a présentement pénurie de ressources, le parachèvement de l'ensemble des orientations du plan s'échelonnera sur plusieurs années et les travaux ne seront entrepris que lorsque leur financement sera acquis ou que des ententes de collaboration en permettront la réalisation.

Le plan directeur du lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine sera révisé d'ici 5 ans, ainsi que le prévoit la Loi créant l'Agence Parcs Canada. Entre-temps, le public intéressé pourra consulter le Rapport sur l'état des aires patrimoniales protégées, publié tous les deux ans, pour connaître l'état du lieu au regard des mesures prises pour en assurer l'intégrité commémorative.

La reconnaissance de l'importance patrimoniale du corridor du canal de Lachine et de la valeur culturelle et économique que représentent la conservation et la mise en valeur des principaux éléments qui ont façonné le paysage maritime et industriel du secteur, de même que la volonté commune des principaux décideurs de participer à la revitalisation urbaine de ce secteur, voilà autant de facteurs qui permettent d'envisager la poursuite de ce projet d'envergure.

À l'aube du XXI<sup>e</sup> siècle, le corridor du canal de Lachine sera animé d'un nouveau souffle. Pendant que Parcs Canada et ses partenaires du gouvernement canadien travailleront à la protection et à la mise en valeur de l'histoire et du riche patrimoine du canal, la ville de Montréal et de nombreux acteurs des secteurs public, privé et communautaire s'ingénieront à faire de ce site urbain un pôle de

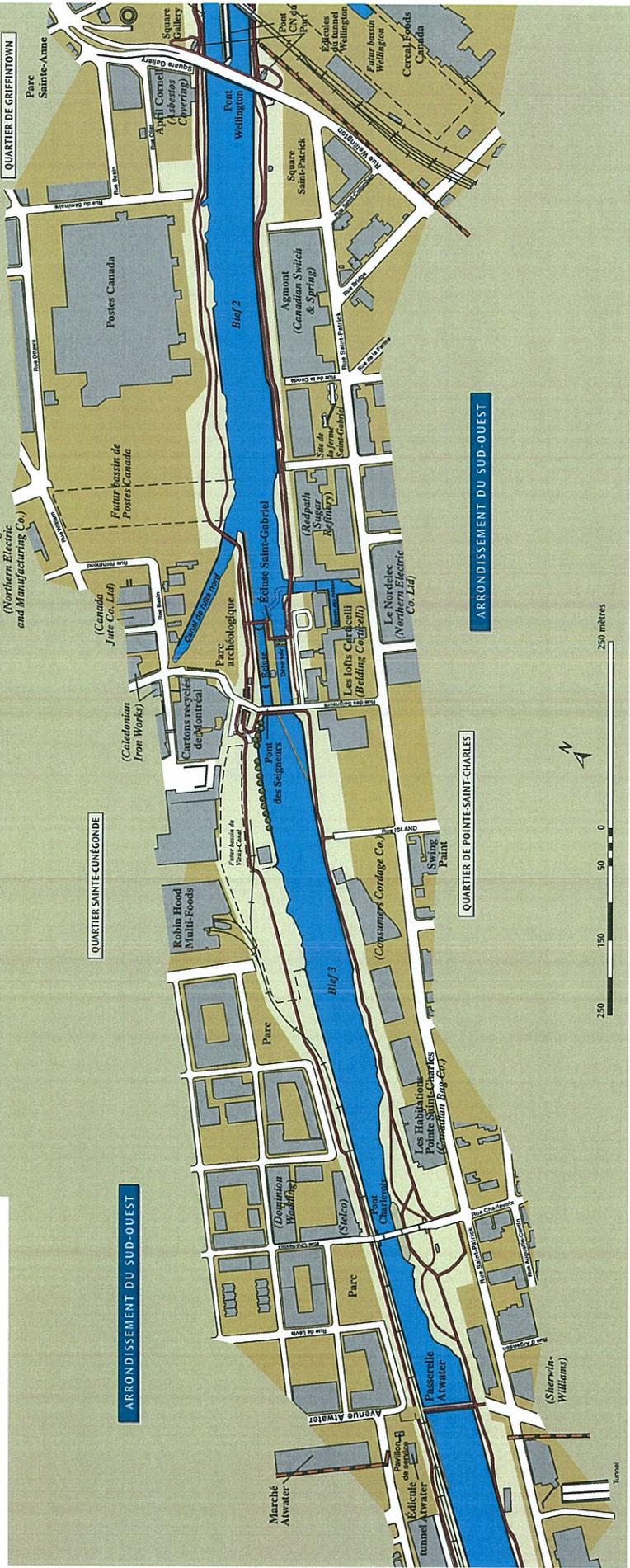
développement unique. Tout comme le transport maritime et l'industrie manufacturière ont joué un rôle de moteur économique dans le passé, le patrimoine industriel du canal de Lachine est appelé à jouer un rôle de catalyseur et à constituer la pierre angulaire d'un développement urbain unique au Canada, voire même en Amérique du Nord. Le respect du caractère du lieu et la recherche d'une dynamique renouvelée entre le canal et ses abords permettront ainsi de réaliser *l'harmonisation d'un musée de site et d'un milieu de vie.*

POINTE-SAINT-CHARLES / PETITE-BOURGOGNE

5

Secteur

- INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE ET AUTRES**
-  RUE
  -  ROUTE RÉGIONALE
  -  AUTOROUTE
  -  CHEMIN DE FER
  -  PISTE CYCLABLE OU SENTIER PÉDESTRE
  -  QUAI D'ATTENTE
- LIMITES**
-  PROPRIÉTÉ DE PARCS CANADA
  -  SECTEUR

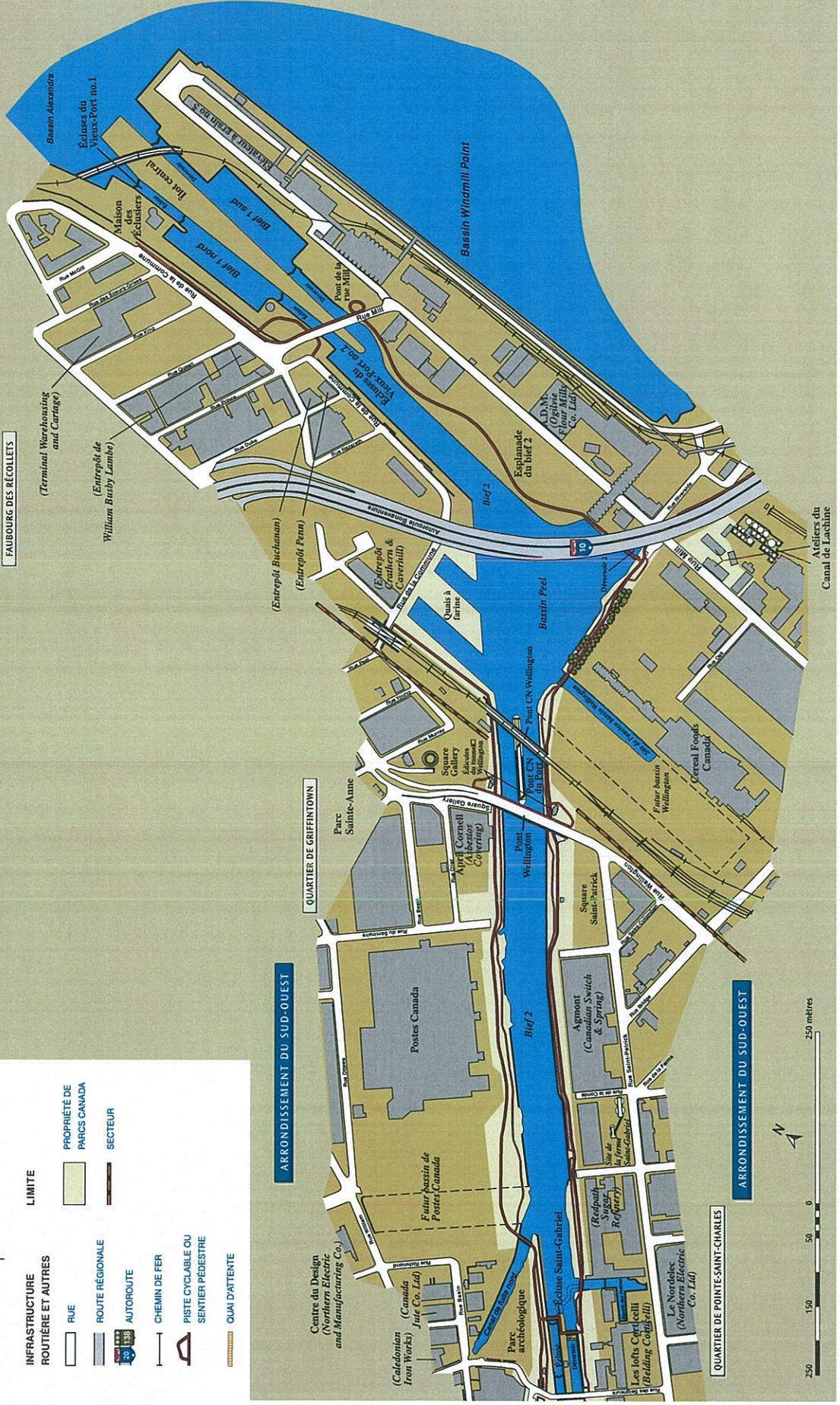


# VIEUX-PORT DE MONTRÉAL

6

Secteur

- INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE ET AUTRES**
  - RUE
  - ROUTE RÉGIONALE
  - AUTOROUTE
  - CHEMIN DE FER
  - PISTE CYCLABLE OU SENTIER PÉDESTRE
  - OUVI D'ATTENTE
- LIMITES**
  - PROPRIÉTÉ DE PARCS CANADA
  - SECTEUR



ARRONDISSEMENT DU SUD-OUEST

ARRONDISSEMENT DU SUD-OUEST

FAUBOURG DES RÉCOLLETS

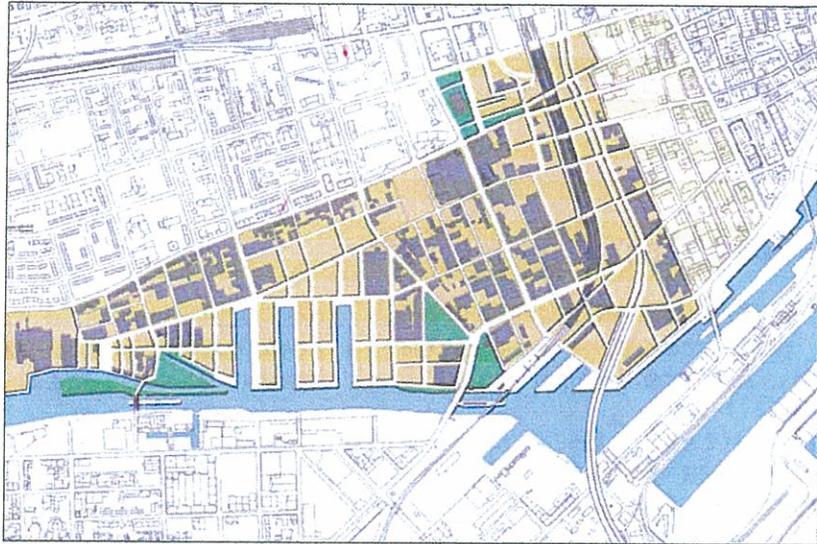
QUARTIER DE GRIFFINTOWN

QUARTIER DE POINTE-SAINT-CHARLES



**Secteur de planification détaillée de Griffintown**

**Principes d'intervention pour la conservation,  
la mise en valeur et le développement du secteur**



**Ville de Montréal**

**Atelier B.R.I.C.**  
Architectes + Urbaniste

**Ville de Montréal**

**Secteur de planification détaillée de Griffintown**

**Principes d'intervention pour la conservation,  
la mise en valeur et le développement du secteur**

Rapport final  
15 mars 2007

**Atelier B.R.I.C.**  
Architectes + Urbaniste

## PRINCIPES D'INTERVENTION

---

Ce chapitre décrit les objectifs d'aménagement dégagés de l'analyse urbaine du secteur de Griffintown. Afin d'atteindre les objectifs visés, les interventions futures devront respecter un certain nombre de principes ou de balises.

La portion du secteur de planification de Griffintown, située à l'est de la rue de la Montagne, fait partie des terres du fief Nazareth, devenues Griffintown et par la suite, le quartier Sainte-Anne. Le premier objectif d'aménagement pour le secteur est donc de retisser les liens entre les deux parties du faubourg historique aujourd'hui segmenté par l'autoroute Bonaventure. Le retissage des *tracés fondateurs* des rues Notre-Dame et Wellington est particulièrement important dans ce contexte.

Compte tenu de la signification et du rôle historique des voies d'eaux à Montréal, le deuxième objectif est de rétablir les liens étroits qui existaient entre le secteur et le *canal de Lachine*, qui figure d'ailleurs parmi les principaux tracés fondateurs de la ville.

Le troisième objectif porte sur la préservation des qualités du *premier lotissement orthogonal* montréalais provenant du plan de Louis Charland en 1806. Il s'agit d'un lotissement précurseur.

Le quatrième objectif vise à protéger les *ensembles bâtis de valeur patrimoniale* et leur environnement urbain caractéristique. Chaque objectif est soutenu par des principes d'intervention expliqués et illustrés aux pages suivantes.

### Objectif 1. Retisser les liens entre les deux parties du faubourg historique

- Transformer l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain
- Tirer profit des façades et des espaces intérieurs du viaduc ferroviaire
- Réaménager l'espace public de la rue Notre-Dame
- Construire le front du canal de Lachine en continuité avec celui de la rue de la Commune

### Objectif 2. Rétablir les liens entre le secteur de Griffintown et le canal de Lachine

- Dégager les anciens bassins et canaux
- Prolonger les rues du quartier vers le canal de Lachine et ses bassins
- Aménager des espaces publics en liaison avec le canal
- Réviser la configuration des approches du pont Wellington

### Objectif 3. Mettre en valeur la trame urbaine existante du quartier

- Préserver la trame urbaine actuelle ainsi que ses repères bâtis
- Aménager les lieux publics et les emprises de rues
- Développer les sites vacants en fonction des caractéristiques du secteur
- Assurer une mixité de fonctions dans le quartier

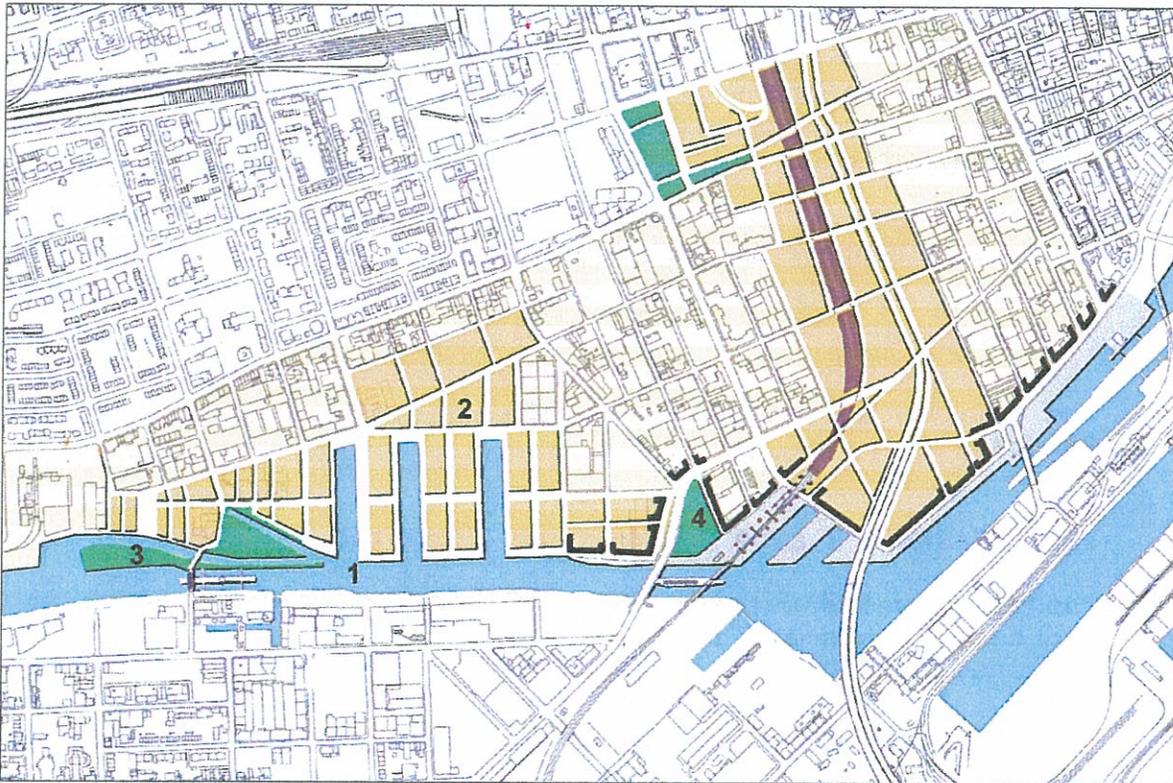
### Objectif 4. Miser sur les qualités patrimoniales du quartier

- Recycler les bâtiments d'intérêt patrimonial et préserver les ouvrages d'art
- Calibrer l'échelle des nouvelles insertions en fonction du cadre bâti patrimonial environnant
- Utiliser des matériaux et des éléments de composition qui s'intègrent au cadre bâti patrimonial
- Adopter une réglementation qui assure la pérennité et la mise en valeur du patrimoine

## OBJECTIF 2

### Retisser les liens entre le secteur de Griffintown et le canal de Lachine

À l'heure actuelle, le canal de Lachine est peu perceptible dans le secteur de Griffintown car plusieurs bassins et canaux ont été remblayés. De très grands îlots, occupés par de vastes entrepôts ou des hangars, forment d'ailleurs des barrières physiques qui interrompent la continuité des accès de la rue Notre-Dame vers le canal. Les principes d'intervention suivants visent à renforcer la présence du canal dans le secteur, à rétablir la perméabilité de la trame des rues et à donner une valeur ajoutée indéniable à certains îlots qui actuellement n'ont pas de façade sur un plan d'eau.



### PRINCIPES D'INTERVENTION

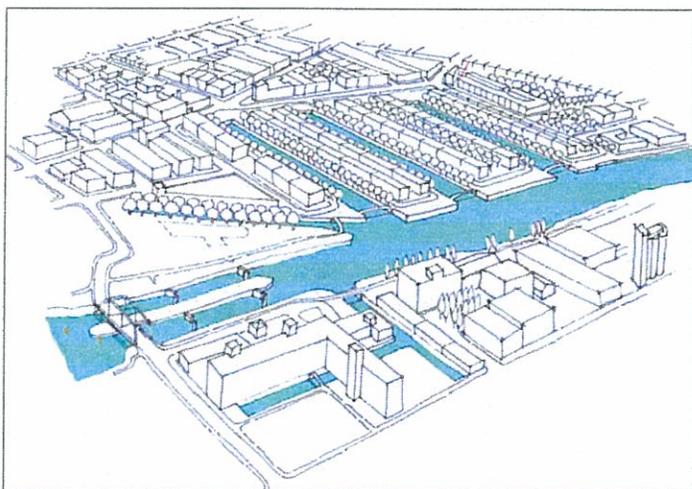
1. Dégager les anciens bassins et canaux.
2. Prolonger les rues du quartier vers le canal de Lachine et ses bassins.
3. Aménager des espaces publics en liaison avec le canal.
4. Réviser la configuration des approches du pont Wellington.

### Dégager les anciens bassins et canaux

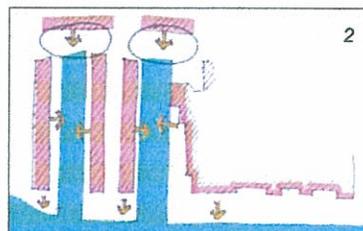
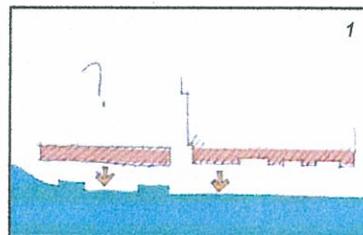
Actuellement, le canal de Lachine est peu visible dans le secteur de Griffintown. Le dégagement des bassins ferait en sorte que l'ensemble du quartier bénéficierait davantage de la présence des plans d'eau du canal. Le déblaiement complet ou partiel d'un ou de plusieurs des quatre bassins, en aval des écluses Saint-Gabriel, permettrait aussi de multiplier le linéaire bâti à construire sur front d'eau, ce qui, par ailleurs, augmenterait la valeur des terrains limitrophes.

Les plans d'eau les plus intéressants à dégager sont les trois bassins situés à proximité des écluses car ils sont suffisamment espacés pour permettre l'implantation d'îlots constructibles. Les bassins, comme le canal, doivent être bordés d'espaces publics, de rues et de quais aménagés en promenades afin d'éviter la privatisation de ces espaces riverains.

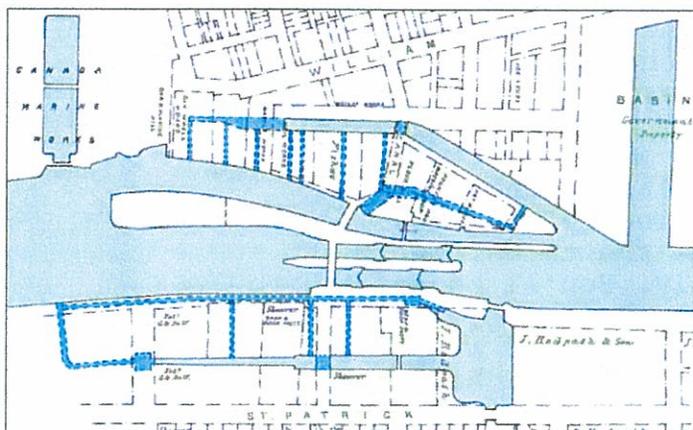
Si les bassins ne peuvent être déblayés avant que le développement immobilier ne soit entamé, il est souhaitable de préserver leur emprise afin de ne pas hypothéquer leur déblaiement futur.



Vue aérienne de trois canaux déblayés montrant le potentiel du linéaire bâti en front de plans d'eau. Atelier B.R.I.C. 2001



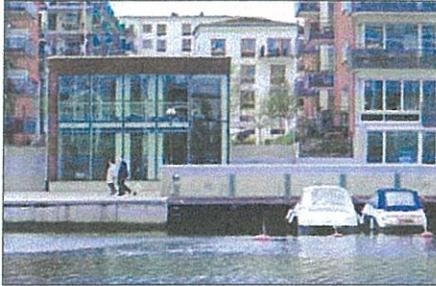
1 : Faible linéaire bâti sur front d'eau  
2 : Important linéaire bâti sur front d'eau



Plan de 1879 montrant l'important réseau hydrographique mis en place sur la Pointe-des-Seigneurs afin d'exploiter l'énergie hydraulique du canal à des fins industrielles.

**Prolonger les rues du quartier vers le canal de Lachine**

La partie est du secteur de Griffintown a une trame de rues régulière qui facilite les déplacements piétonniers et qui, de concert avec le gabarit des bâtiments existants, lui confère une échelle humaine. La partie ouest, par contre, comporte plusieurs très grands îlots dont celui du centre de tri postal. La fragmentation de ces îlots permettrait de mieux relier l'ensemble du quartier aux berges du canal. De nouvelles rues nord-sud faciliteraient l'accès public aux plans d'eau et permettraient un développement immobilier résidentiel et mixte, comme on en retrouve dans de nombreuses villes dotées de canaux.



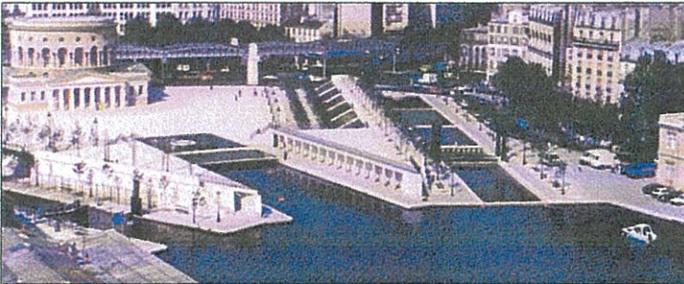
Voie d'accès perpendiculaire à un canal à Hammarby, près de Stockholm, en Suède.



Bâtiments implantés perpendiculairement au canal avec des voies d'accès (Barcelone, Espagne).



Rue bordant le canal Saint-Martin à Paris.



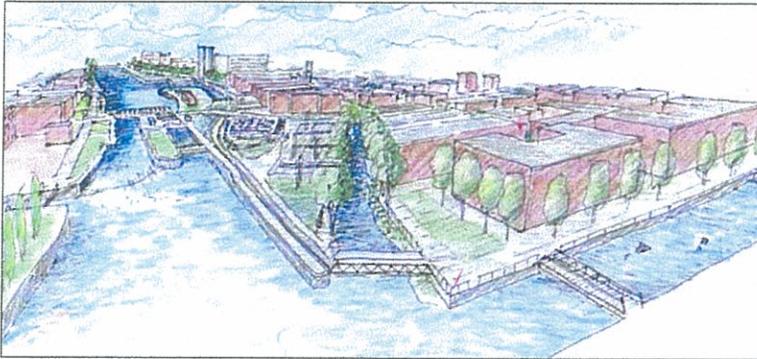
Aménagement des quais et promenades reliés à la trame et donnant sur le canal Saint-Martin à LaVillette, et plus en aval, à Paris.



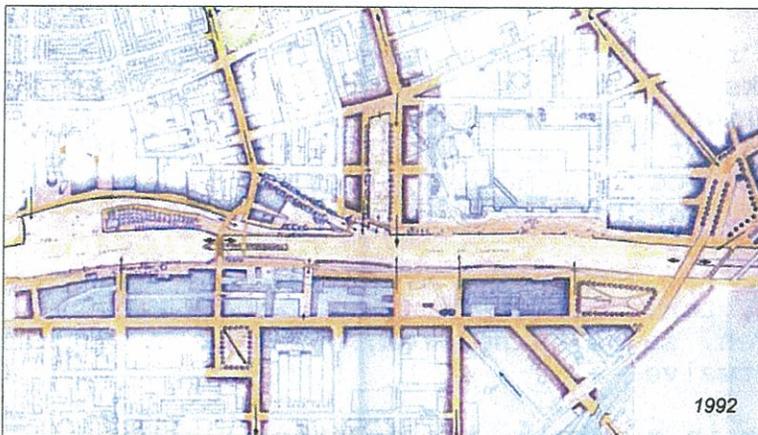
Ensembles résidentiels sur une trame perméable, en lien avec les plans d'eau : Little Venice, la Tamise et Regent's canal, à Londres

### Aménager des espaces publics en relation avec le canal

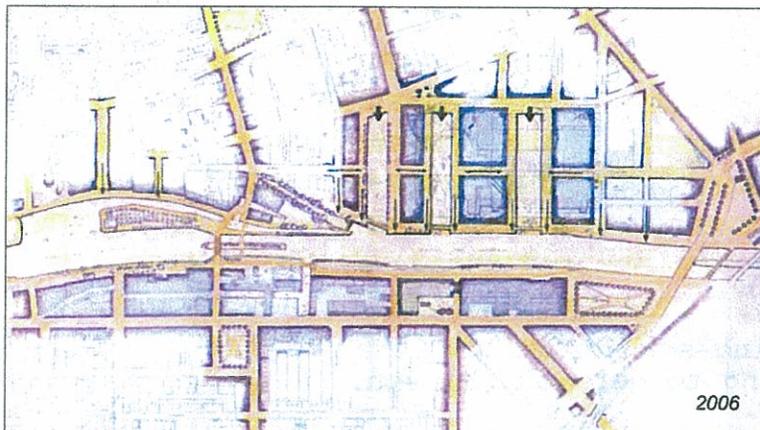
Les terrains privés en bordure du canal limitent l'accès public aux plans d'eau. Dans la trame urbaine, le canal et ses bassins font figure d'espaces publics. Ils doivent donc, comme les places publiques, être ceinturés de voies publiques pour en garantir leur libre accès. Les quais, les rues et les places riveraines servent à rendre le canal facilement accessible pour les résidents du quartier.



Ce dessin montre comment le parc de la Pointe-des-Seigneurs et les quais du nouveau bassin no.4 peuvent devenir des lieux publics en relation directe avec les plans d'eau du canal. *Les Dialogues de Griffintown, Atelier B.R.I.C., Rousseau/Lefebvre et Volume 2, 2006.*



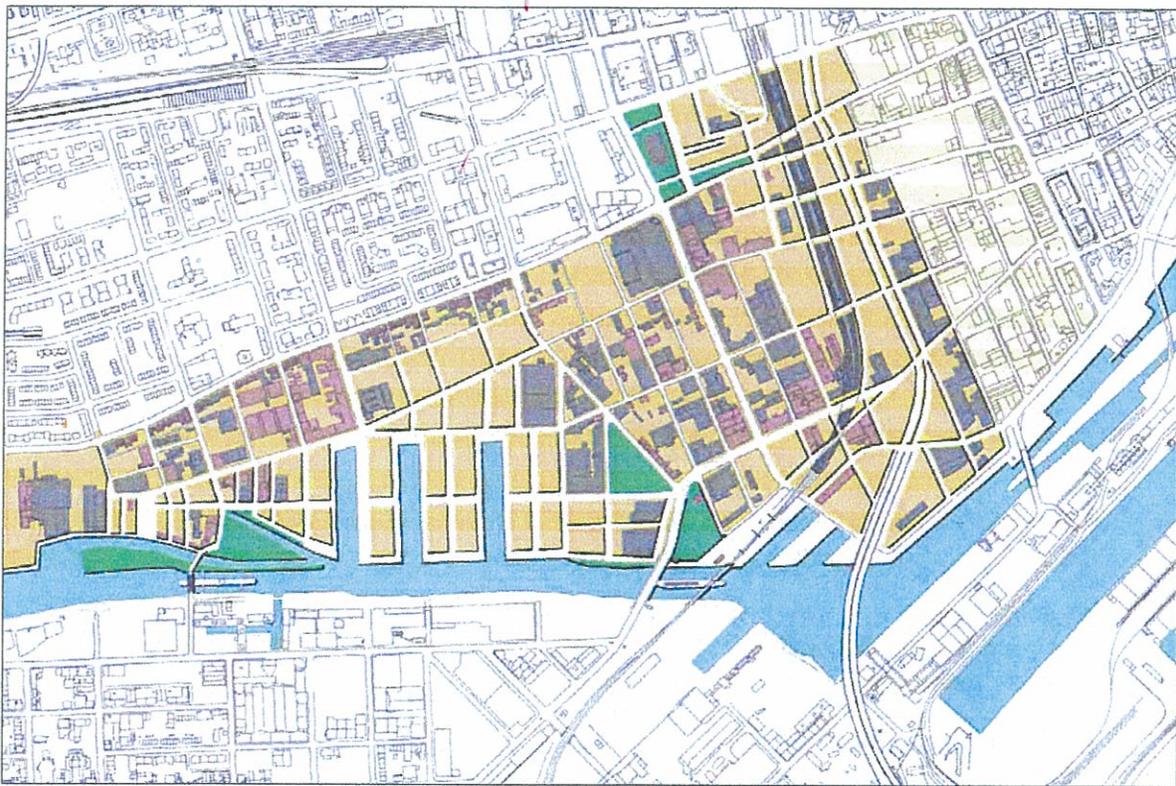
Ce plan, préparé entre 1992 et 1994, illustre les interventions potentielles permettant de relier le quartier au canal (déblaiement du canal de 1825 et du bassin no.4, aménagement du square Gallery).



Ce deuxième plan montre le même potentiel en 2006, suite à la fermeture du centre de tri postal de Postes Canada. *G. Bodson, Ville de Montréal.*

**OBJECTIF 4****Miser sur les qualités patrimoniales du quartier**

Le secteur de Griffintown comporte plusieurs bâtiments ou ensembles bâtis de valeur patrimoniale. Parmi ceux-ci, 55 bâtiments identifiés en rouge pâle sur le plan ci-dessous, ont une valeur plus importante et font l'objet d'une analyse détaillée, préparée par la firme Patri-arch (les bâtiments anciens de la rue Notre-Dame, indiqués en rouge foncé, n'ont pas été évalués dans le cadre de leur mandat). La transformation des bâtiments existants du quartier et la construction de nouveaux bâtiments doit être effectuée en tenant compte des qualités particulières de ce patrimoine. Les principes d'intervention suivants visent la préservation et la mise en valeur des éléments typiques et patrimoniaux du paysage urbain du secteur.

**PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT**

- Recycler les bâtiments d'intérêt patrimonial et préserver les ouvrages d'art
- Calibrer l'échelle des nouvelles insertions en fonction du cadre bâti patrimonial environnant.
- Utiliser des matériaux et des éléments de composition qui s'intègrent au cadre bâti patrimonial.
- Adopter une réglementation qui assure la pérennité et la mise en valeur du patrimoine.

**Ville de Montréal  
ARRONDISSEMENT SUD-OUEST**

**DOCUMENT D'ENCADREMENT  
POUR LE DÉVELOPPEMENT DU  
TERRAIN DE POSTES CANADA  
1470-1500 RUE OTTAWA**

**PRÉPARÉ POUR :  
LE SERVICE DE DÉVELOPPEMENT  
ÉCONOMIQUE ET URBAIN  
ET  
LA DIRECTION DE L'AMÉNAGEMENT  
URBAIN ET DES SERVICES  
AUX ENTREPRISES**

**VERSION FINALE - 20JUN 2003**

 **GROUPE GAUTHIER, BIANCAMANO, BOLDOC**  
*urbanistes-conseils*

## **TABLE DES MATIÈRES**

<b>1. Introduction .....</b>	<b>1</b>
<b>2. Procédure de mise en œuvre .....</b>	<b>3</b>
2.1.1 La flexibilité et le phasage des projets .....	3
2.1.2 Le dépôt d'un plan d'aménagement d'ensemble par le promoteur .....	3
2.1.3 Le processus d'approbation des propositions .....	4
<b>3. Orientations et principes d'encadrement .....</b>	<b>5</b>
3.1 Sur le plan des fonctions.....	5
3.1.1 L'identification des fonctions.....	5
3.2 Sur le plan de l'implantation et de l'intégration urbaine.....	6
3.2.1 La trame urbaine .....	7
3.2.2 L'implantation.....	7
3.2.3 Le traitement architectural .....	8
3.3 Sur le plan du patrimoine .....	9
3.3.1 La mise en valeur du canal et la commémoration de ses anciens bassins.....	9

## 1. INTRODUCTION

Dans le cadre de la mise en vente de l'immeuble situé aux 1470-1500, rue Ottawa abritant un centre de tri de la Société canadienne des postes, la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises de l'Arrondissement du Sud-Ouest et le Service de développement économique et urbain de la Ville de Montréal ont élaboré une procédure d'approbation des projets de développement sollicités pour le site.

Localisé à proximité du centre-ville, en bordure du canal de Lachine et au centre d'un quartier dynamique au plan immobilier, le site représente un énorme potentiel de développement. La Ville de Montréal et l'Arrondissement du Sud-Ouest souhaitent donc l'émergence d'un projet d'ensemble structurant pour la mise en valeur et la revitalisation du quartier Griffintown, dans lequel ce site s'insère.

Vu la taille du site et la multiplicité d'usages possibles, l'objectif du présent document est de présenter les opportunités de développement du site, d'encadrer sa mise en valeur par une démarche et d'énoncer certains principes d'intégration urbaine. Ces derniers se veulent flexibles et souples afin de permettre à la créativité de s'exprimer. Ils ont été élaborés à partir de rencontres avec les intervenants du milieu et d'une étude réalisée en 2001 sur la mise en valeur du secteur William et des bassins Saint-Gabriel par l'Atelier B.R.I.C.<sup>1</sup>. Cette étude est disponible sur demande.

Le processus de mise en oeuvre des propositions de développement du site et les critères de mise en valeur du site s'inspirent de multiples préoccupations du milieu telles que :

- Le développement économique et le maintien de l'emploi dans le secteur par l'implantation d'une mixité de fonctions ;
- La revitalisation de la rue Notre-Dame ;
- Le maintien des populations en place par la mise en place d'un marché locatif abordable ;
- L'amélioration du cadre de vie par la création d'espaces verts et bleus et l'intégration des fonctions dans la trame urbaine ;

<sup>1</sup> Atelier B.R.I.C., LE SECTEUR WILLIAM ET LES BASSINS SAINT GABRIEL, stratégie pour réinscrire un secteur significatif dans la dynamique du développement urbain, Ville de Montréal, rapport final, décembre 2001

- La promotion du récréotourisme en bordure du canal de Lachine par la mise en place d'une infrastructure d'accueil ;
- Le respect de l'historicité du lieu par la mise en valeur du canal et de ses ouvrages.

Enfin, l'ensemble du processus et des critères élaborés tient compte de la relation du site avec les éléments structurants suivants :

- Le bassin Peel et la rue Peel ;
- Le Vieux-Montréal, la rue McGill et la Cité du Multimédia ;
- Le Havre de Montréal ;
- Le pôle du marché Atwater.

## 2. PROCÉDURE DE MISE EN ŒUVRE

Compte tenu de la taille du site et de son effet structurant sur le milieu, son développement et sa mise en valeur devront s'effectuer de manière graduelle, permettant ainsi de respecter la capacité d'absorption du marché et d'accueil du milieu d'insertion qui est présentement en redéfinition sur le plan des fonctions urbaines.

En conséquence, un plan d'aménagement d'ensemble devra être déposé par le promoteur. Ce plan devra faire preuve de flexibilité dans le choix des fonctions et de leur localisation sur le site. Il devra également pouvoir être mis en œuvre par étapes successives.

### 2.1.1 La flexibilité et le phasage des projets

De manière à assurer la flexibilité des projets et à permettre un développement par phase, les éléments suivants devront être pris en compte dans le plan d'aménagement d'ensemble :

- L'aménagement en priorité des infrastructures destinées à desservir le site et les usagers ;
- Une mise en œuvre graduelle du développement de façon à assurer le plus de flexibilité pour le développement de phases ultérieures ;
- Le respect des principes d'encadrement contenus dans le plan d'aménagement d'ensemble ;
- La réservation à des fins d'espaces publics de l'emplacement des anciens bassins, de façon à permettre la mise en valeur de l'intégrité historique du canal par l'aménagement éventuel d'esplanades ou l'excavation d'un ou des bassins.

### 2.1.2 Le dépôt d'un plan d'aménagement d'ensemble par le promoteur

Tout projet de développement nécessitant une modification du règlement de zonage applicable sur le site devra être soumis à la production et à l'approbation par la Ville, d'un plan d'aménagement d'ensemble. Aucun développement ou morcellement du terrain ne sera permis par la Ville au cours de ce processus.

Ce plan d'aménagement d'ensemble devra comprendre de façon non exclusive les éléments suivants :

- la répartition spatiale des différents usages sur le site, leurs caractéristiques et leur niveau de nuisances ;
- un avant-projet de subdivision du terrain par phase de développement et par usage ;
- la nature des constructions prévues, leur parti architectural, leur implantation, leur gabarit de construction et la densité d'occupation des sols proposée ;
- le tracé des voies de circulation et leur raccordement à la trame urbaine ;
- l'emplacement des espaces publics (espaces verts et bleus) et leur traitement ;
- l'échéancier proposé pour chacune des phases de mise en œuvre du projet ;
- une étude des impacts environnementaux.

### 2.1.3 Le processus d'approbation des propositions

Le processus d'approbation des propositions comprendra les étapes suivantes :

- Élaboration par l'arrondissement d'un règlement général exigeant la production d'un plan d'aménagement d'ensemble sur le site et précisant les critères d'évaluation de ce plan (L.A.U art. 145.9) ;
- Consultation publique sur ce règlement ;
- Adoption du règlement général portant sur les plans d'aménagement d'ensemble ;
- Dépôt d'un plan d'aménagement d'ensemble par le promoteur ;
- Examen et évaluation du plan et recommandation par les instances consultatives ;
- Tenue d'une assemblée publique de consultation sur le plan ;
- Décision relative à l'approbation du plan par le Conseil ;
- Procédure d'amendement du plan d'urbanisme et du règlement de zonage pour intégrer le plan d'aménagement approuvé ;
- Consultations et approbation référendaire si applicable (notamment par l'Office de consultation publique de Montréal).

Considérant ces étapes, nous pouvons estimer que le processus d'approbation du plan d'aménagement d'ensemble s'échelonne sur une période d'environ douze mois, et ce, à partir du moment du dépôt d'une proposition de plan d'aménagement d'ensemble par le promoteur.

### 3. ORIENTATIONS ET PRINCIPES D'ENCADREMENT DU DÉVELOPPEMENT

Cette section présente l'ensemble des paramètres de développement du site et de critères de mise en valeur qui permettront d'évaluer les plans d'aménagement d'ensemble soumis par les promoteurs. Tel que prévu par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, ces paramètres et critères seront intégrés au règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble présentement en cours d'élaboration.

#### 3.1 SUR LE PLAN DES FONCTIONS

De nouveaux domaines d'activités économiques ont trouvé dans le secteur un cadre intéressant pour leur développement. L'implantation de ces nouveaux créneaux de développement contribue au renouvellement de la structure économique du secteur. Toutefois, un encadrement de ces fonctions doit être effectué de manière à assurer leur cohabitation et leur intégration dans le milieu d'accueil. Le projet proposé devra idéalement intégrer des projets économiques initiés ou supportés par le milieu.

##### 3.1.1 L'identification des fonctions

*Assurer une grande flexibilité de développement du site en permettant une mixité de fonctions intégrée au milieu de façon et répondant aux besoins évolutifs du secteur*

De cette orientation découlent les principes d'encadrement suivants :

- L'importance de la création sur le site de nouveaux logements et leur intégration dans le milieu en réponse à une clientèle exprimant des besoins différents ;
- L'atteinte d'un seuil minimal dans le nombre d'habitations prévues et de résidents sur le site de manière à justifier les équipements et services pour desservir la clientèle ;
- L'intégration de différentes typologies de logements afin de répondre à différents types de clientèle et aux tendances du marché ;
- L'intégration dans tout projet de développement d'une part de logements à coût abordable suffisante pour assurer une mixité sociale reflétant les besoins du milieu en cette matière ;

- Le maintien potentiel de la fonction industrielle, à condition d'être compatible avec la présence d'habitations et de ne pas créer d'incidence environnementale sur le site (atelier d'artistes, production multimédia, imprimerie, etc.) ;
- L'implantation de nouveaux créneaux de développement tels que les industries de production culturelle (son, cinéma, vidéo, communication, publicité, etc.) et de conception (vêtement, meuble, design, imprimerie, etc.) ;
- Le développement d'espaces à des fins de bureaux ;
- L'implantation d'usages autres que résidentiels, de préférence au rez-de-chaussée des bâtiments, de manière à favoriser l'animation des lieux publics;
- La promotion d'activités culturelles et touristiques basées sur la richesse du patrimoine industriel du secteur ;
- La création d'espaces verts et bleus lors de la mise en chantier de projets domiciliaires.

### 3.2 SUR LE PLAN DE L'IMPLANTATION ET DE L'INTÉGRATION URBAINE

Dans le cadre du développement du terrain de Postes Canada, un lien doit être créé entre le canal et la trame urbaine et architecturale du quartier. Le développement du site doit s'inscrire en relation avec les meilleurs éléments du quartier et du canal tout en permettant l'apport de l'architecture contemporaine.

Les îlots bordant le site sont plutôt déstructurés et voués à une requalification dans un prochain avenir. Par exemple, le front nord de la rue Ottawa est composé de bâtiments d'un étage dont les espaces sont à louer et vacants. Issu d'une ancienne trame industrielle, le quartier est appelé à faire l'objet d'une redéfinition entre les rues de la Montagne, Guy, des Seigneurs et le canal.

Quant aux bâtiments industriels implantés en bordure sud du canal de Lachine tels que la Redpath et la Belding Corticelli, ils viennent marquer le paysage par leur masse imposante et leur hauteur de six à huit étages.

Puisque les caractéristiques intrinsèques à la trame urbaine du secteur sont à reconstruire ou à consolider, les principaux éléments qui devront être respectés dans tout nouveau projet de développement sont les suivants :

- un tissu bâti continu occupant une proportion importante du terrain et encadrant les espaces publics ;
- des bâtiments de 9 à 20 mètres implantés à proximité de la voie publique ;
- des matériaux de revêtement s'harmonisant avec l'architecture domestique et industrielle du quartier.

Ainsi, les projets de développement devront prendre appui sur ces éléments de référence pour assurer une intégration harmonieuse avec la trame bâtie du quartier et du canal. Une cohérence interne dans le développement du site devra également être assurée.

En terme d'accessibilité, tout le réseau de rues et de stationnement sur le site est à déterminer. Le proposant devra considérer tous les impacts sur la circulation locale et permettre d'améliorer les liens entre le canal et la ville.

Le centre-ville et le canal constituent des points de repère visuels importants à partir du site. La richesse des panoramas depuis et vers le canal de Lachine doit être préservée. Ainsi, le réseau de rue et d'espaces verts devra contribuer à la mise en valeur des percées visuelles vers le centre-ville, le canal et le mont-Royal.

### 3.2.1 La trame urbaine

*Désenclaver le secteur et établir des relations avec le quartier, le centre-ville et le canal.*

De cette orientation découle les principes d'encadrement suivants :

- La création d'accès au canal et de liens avec le quartier par l'aménagement de voies publiques dans l'axe nord-sud ;
- L'aménagement de voies publiques en bordure du canal de Lachine dans l'axe est-ouest ;
- La préservation et la mise en valeur des perspectives visuelles vers le centre-ville et le Mont-Royal dans l'axe de la rue Guy et à partir des rives du canal ainsi que la préservation des vues sur le canal et sur ses éléments repères (Redpath, silo, etc.) à partir de la rue Richmond.

### 3.2.2 L'implantation

*Favoriser une implantation maximisant le potentiel du site tout en favorisant une intégration harmonieuse des différents projets implantés par la définition de limites de hauteur et de densité*

De cette orientation découlent les principes d'encadrement suivants :

- La hauteur des bâtiments varie de 9 à 20 mètres et présente une gradation harmonieuse à l'intérieur du site et avec la trame bâtie du quartier et du canal;

- Le respect d'un coefficient d'occupation des sols global de 3,0 considérant la densité d'occupation maximale du sol;
- Des taux d'implantation minimal et maximal globaux de 30 % à 70 %;
- Une marge de recul minimale à partir de la voie publique permettant d'assurer l'encadrement de la rue, des espaces publics et du canal;
- L'implantation de bâtiments favorisant la maximisation des conditions d'ensoleillement tout en assurant une densité d'occupation suffisante pour assurer la cohésion du cadre bâti;
- Le maintien d'espaces libres aux extrémités des anciens bassins de façon à maintenir des perspectives visuelles vers le canal et le centre-ville.

### 3.2.3 Le traitement architectural

*Assurer la qualité du design des constructions, l'encadrement adéquat de la rue et l'intégration harmonieuse des typologies architecturales lors de tout nouveau projet de développement*

De cette orientation découlent les principes d'encadrement suivants :

- Le développement d'un traitement architectural traditionnel et/ou contemporain intégré au milieu et en respect avec l'histoire du lieu;
- Le respect d'une cohérence interne en terme de typologie et de composition architecturale;
- L'implantation de façades principales largement fenêtrées en bordure des voies publiques, des espaces publics et du canal;
- L'intégration des espaces de stationnement à l'intérieur des bâtiments de façon à maximiser les espaces à développer et à éliminer leur impact visuel.
- Les matériaux de construction employés qui s'harmonisent entre eux et qui reflètent le milieu.

### 3.3 SUR LE PLAN DU PATRIMOINE

Sur le plan du patrimoine, la présence du canal de Lachine constitue un atout majeur pour la relance économique du site en raison du caractère multifonctionnel de l'occupation de ses rives et de son potentiel unique d'attraction. Sa proximité avec le secteur des écluses Saint-Gabriel lui confère un statut privilégié pour accueillir les infrastructures nécessaires à l'interprétation de l'histoire industrielle du canal. La situation stratégique des écluses par rapport aux autres pôles du canal, la présence de nombreuses industries de valeur patrimoniale, justifient la confirmation du secteur comme lieu d'interprétation du patrimoine industriel montréalais et canadien.

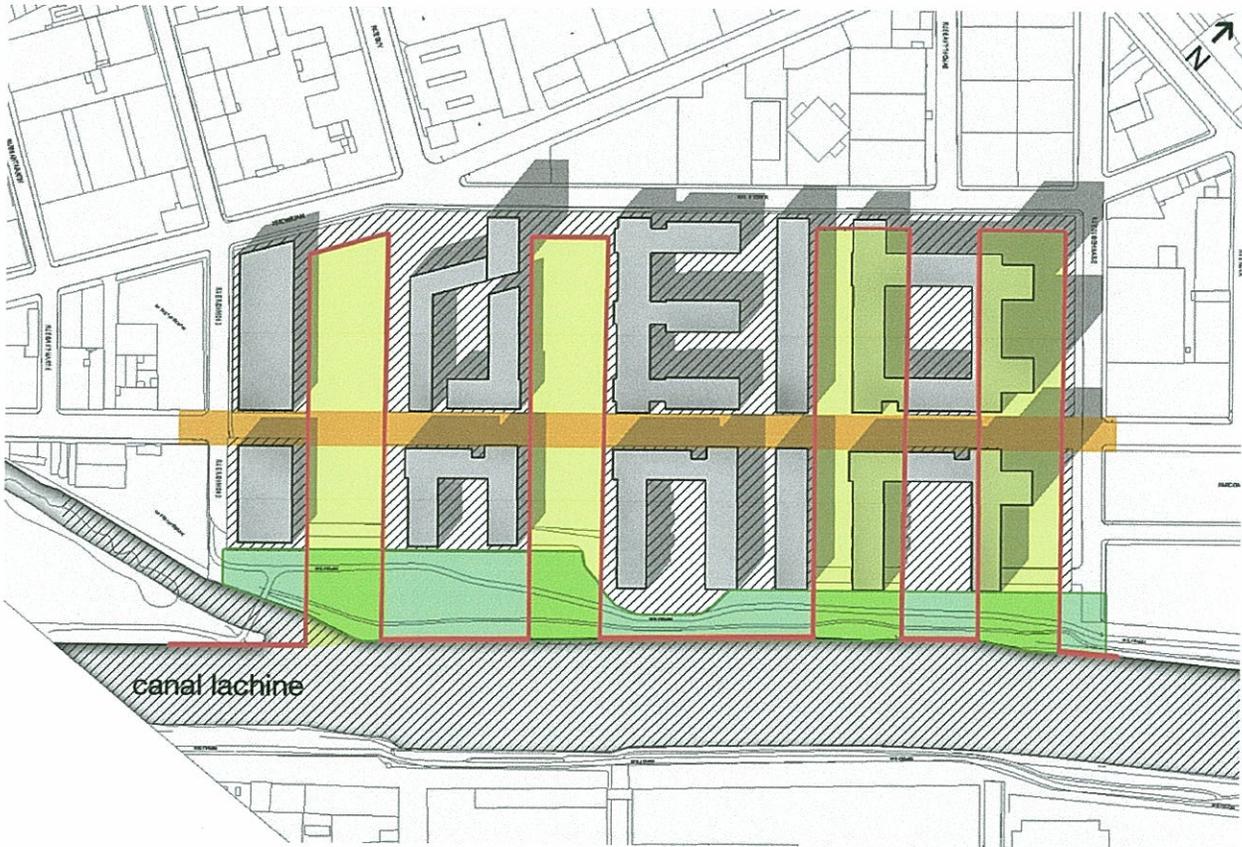
#### 3.3.1 La mise en valeur du canal et la commémoration de ses anciens bassins

*Mettre en valeur l'historicité du plan d'eau et les traits dominants des éléments du paysage urbain de grande valeur patrimoniale implantés en bordure du canal*

De cette orientation découlent les principes d'encadrement suivants :

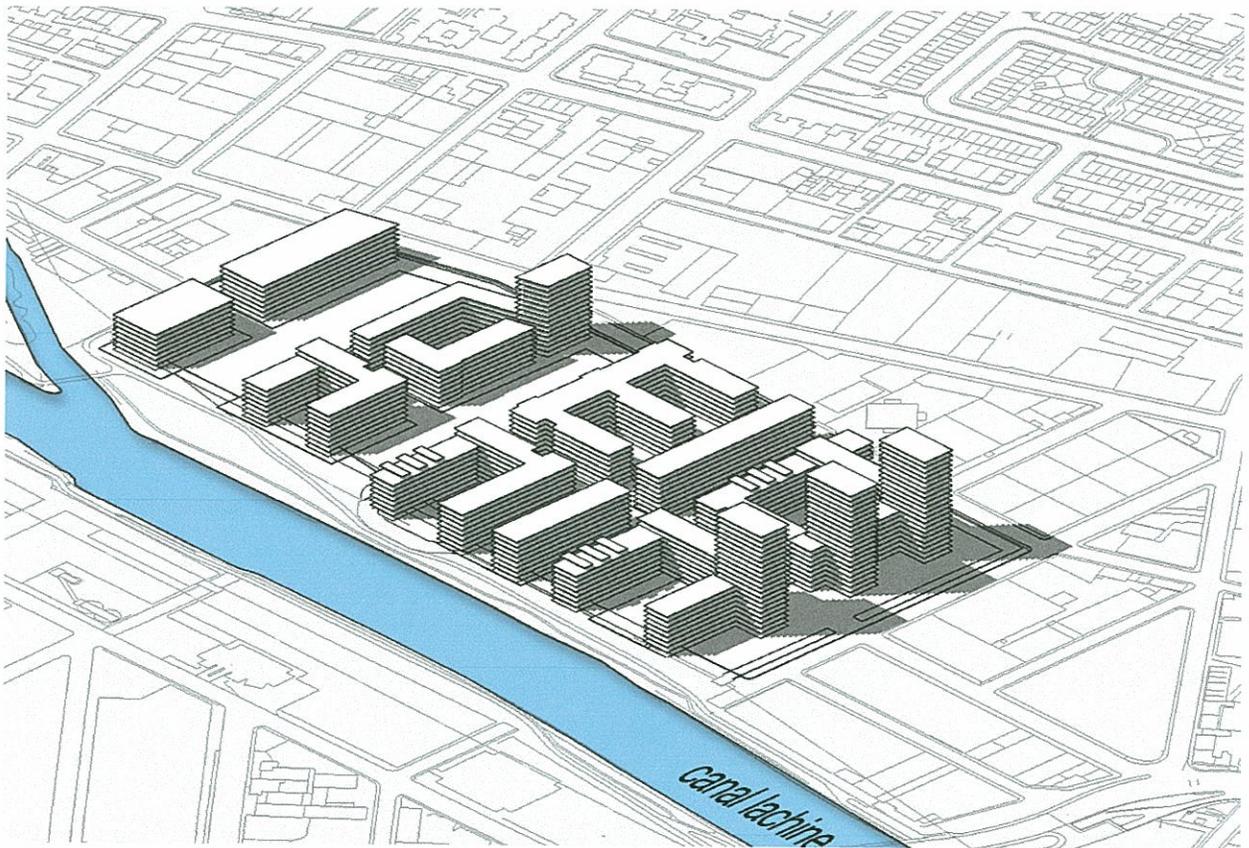
- L'intégration architecturale des nouvelles constructions aux bâtiments industriels de valeur patrimoniale implantés sur la rive-sud du canal de Lachine (Redpath, Switch and Spring, Belding Corticelli) ;
- La mise à profit de la situation centrale du canal de Lachine dans la création de liens avec le quartier par l'aménagement d'espaces publics (esplanades) et de bassins ;
- La maximisation des interfaces avec le plan d'eau en recréant l'esprit et l'histoire du lieu de la voie navigable (bassins) notamment par l'excavation du bassin d'origine dans l'axe de la rue Guy (ou une proposition équivalente au plan de l'excavation des bassins historiques);
- La création de liens entre le secteur des écluses Saint-Gabriel et le site ;
- La création d'un lien avec le parc archéologique de la Pointe des Seigneurs ;
- Le maintien d'un lien visuel avec le canal et les écluses Saint-Gabriel par l'aménagement d'une voie publique en bordure du canal;
- L'accès public aux espaces verts et bleus (bassin(s)).





Emprises et servitudes

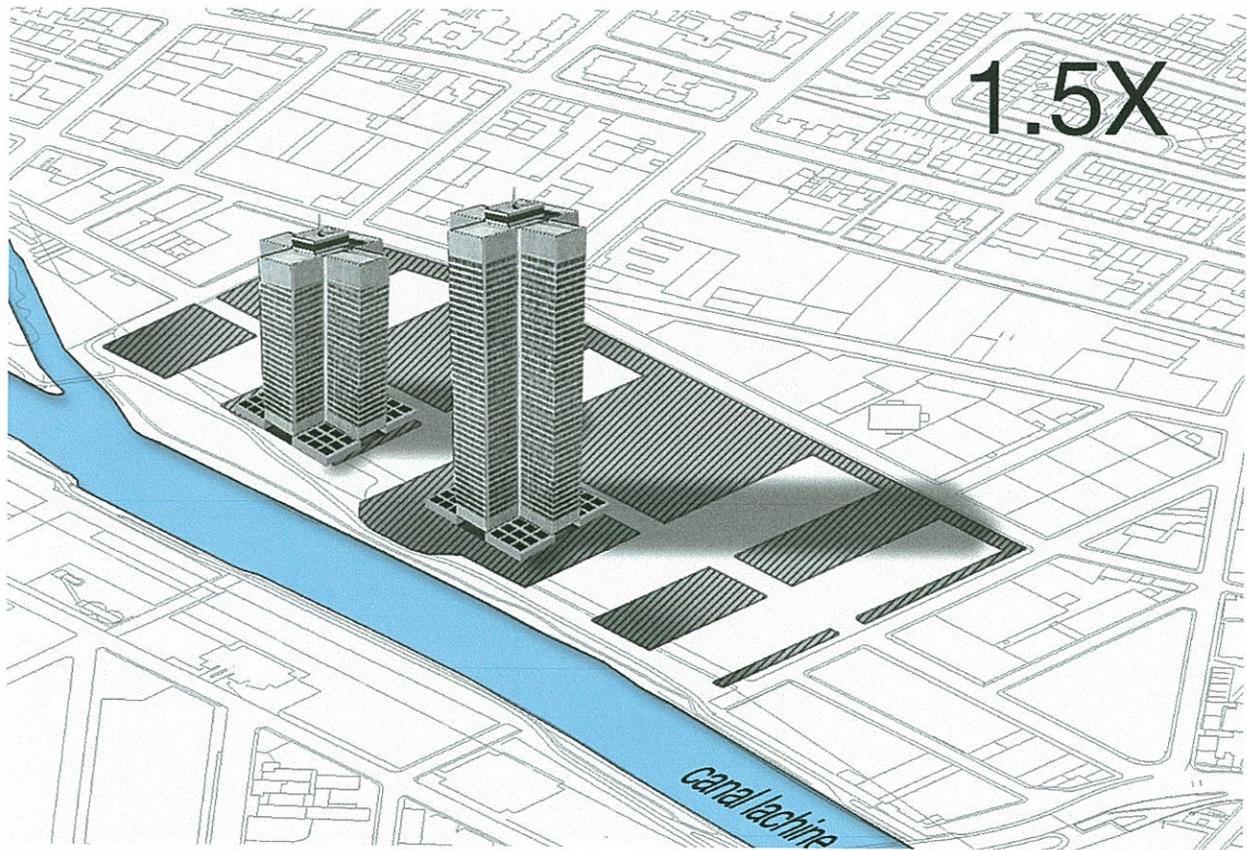




**Superficies construites comparables**

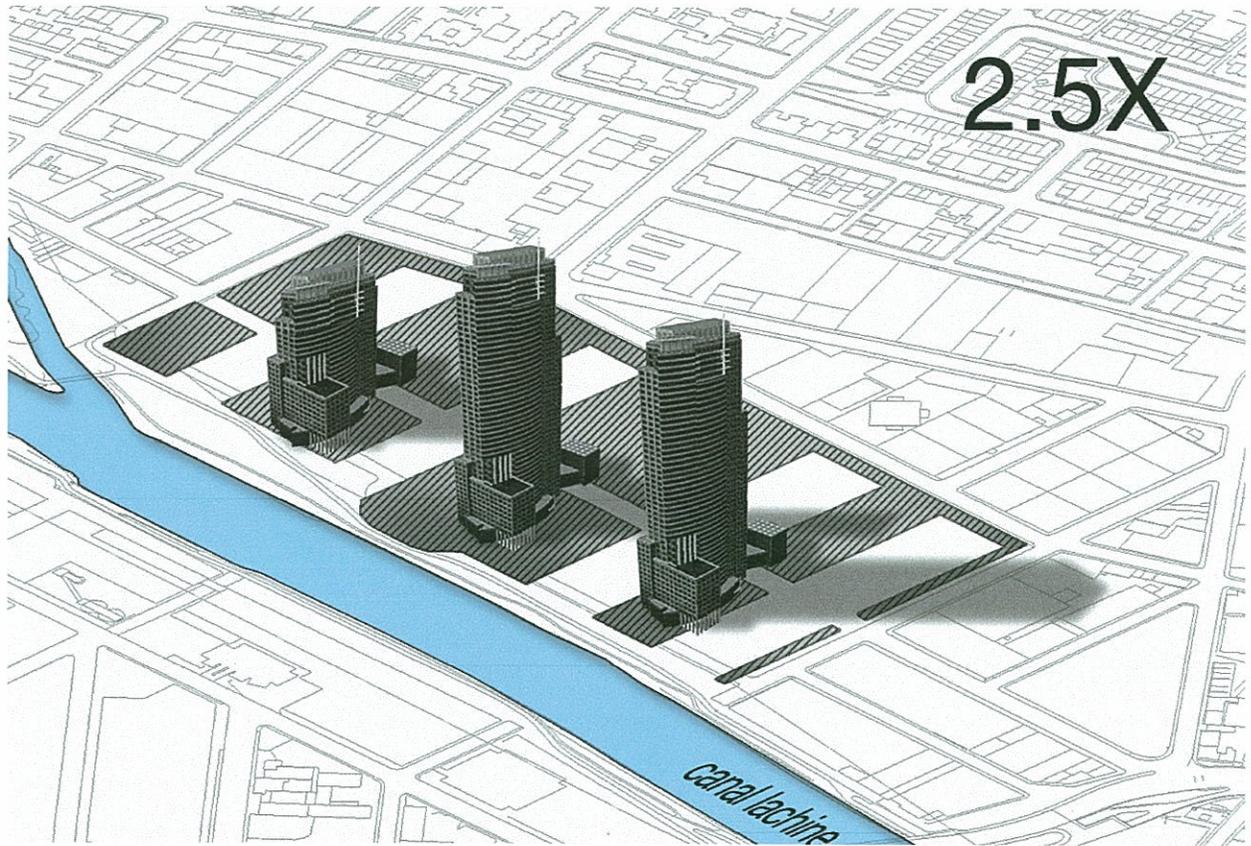
Tel que proposé : +/- 250 000 m<sup>2</sup>

---



**Superficies construites comparables**

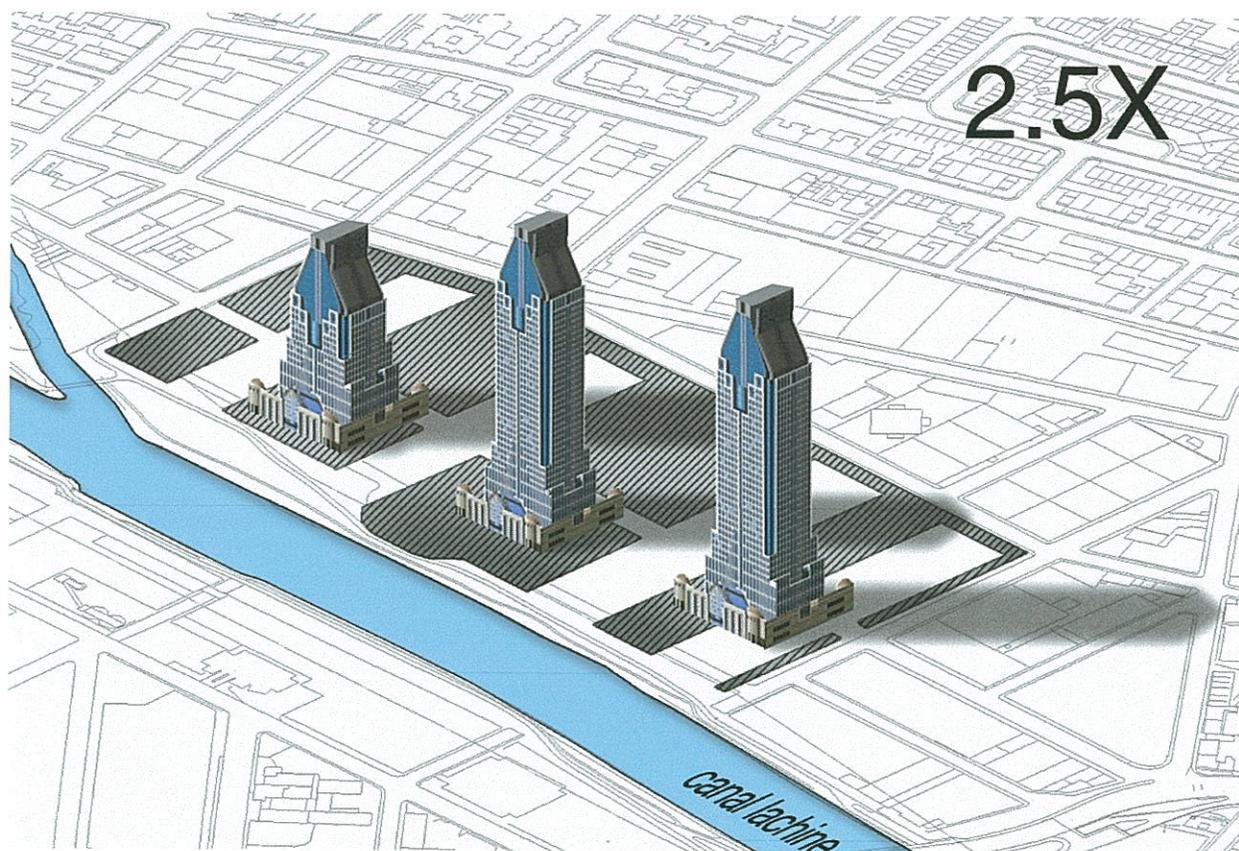
Place Ville-Marie : +/- 150 000 m<sup>2</sup>



**Superficies construites comparables**

La Tour IBM-Marathon : +/- 95 000 m2

---



**Superficies construites comparables**

Le 1000 de la Gauchetière : +/- 95 000 m<sup>2</sup>

---



## *À propos du Bureau*



### Une équipe dévouée au mont Royal

**Le Bureau du Mont-Royal a été mis sur pied en 2004 pour protéger et mettre en valeur le mont Royal, une grande richesse naturelle et patrimoniale de Montréal et du Québec.**

Le Bureau du Mont-Royal est une petite unité administrative de la Ville de Montréal, rattachée à la Direction du service du développement culturel, de la qualité du milieu de vie et de la diversité ethnoculturelle. En 2006, son principal mandat est d'élaborer et de proposer :

- un plan de mise en valeur du mont Royal valable pour les deux prochaines décennies;
- un cadre de gestion pour assurer la protection du mont Royal.



Rappelons que le dernier plan de mise en valeur du mont Royal remonte à décembre 1992. Pour mettre à jour ce plan directeur, le Bureau du Mont-Royal a lancé plusieurs études permettant d'approfondir notre connaissance du mont Royal, dont celles-ci :

- une étude sur les paysages du parc du Mont-Royal, en fonction de la mission préconisée par l'architecte paysagiste Frederick Law Olmsted;
- un inventaire forestier des plantes envahissantes du mont Royal;
- un inventaire des œuvres d'art des cimetières du mont Royal ainsi qu'un plan d'action pour conserver et mettre en valeur les composantes patrimoniales;
- une étude sur l'évolution des paysages du mont Royal depuis 1850;
- une étude quantitative et qualitative sur les clientèles de l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal.



Pour en savoir plus sur le mont Royal, ses attraits, son histoire, ses voies d'accès, ses services et ses activités, visitez le site des [Amis de la montagne](#), un partenaire privilégié de la Ville de Montréal qui se consacre à la protection, à la conservation et à la mise en valeur du mont Royal.

.....  
© Tous droits réservés, Ville de Montréal

## *Table de concertation du Mont-Royal*

### L'appui des acteurs concernés

**La Table de concertation du Mont-Royal apporte au Bureau un soutien de premier plan. Elle regroupe plusieurs acteurs concernés par l'avenir du mont Royal, notamment des représentants des milieux institutionnel, associatif, gouvernemental et municipal.**

#### Une démarche en cours

En 2002, le Sommet du mont Royal et le Sommet de Montréal ont établi comme priorité la mise en valeur du mont Royal. Un an plus tard, le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal ont signé un avenant au contrat de ville sur la création de l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal. En 2004, la Ville de Montréal a mis sur pied le Bureau du Mont-Royal, lequel est aujourd'hui soutenu par la Table de concertation du Mont-Royal et ses groupes de travail.



La Table s'est réunie pour la première fois le 11 mars 2005, soit deux jours après que le gouvernement du Québec ait adopté le décret de l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal. Sous la présidence de monsieur Claude Corbo, elle établit des consensus sur l'accessibilité, la protection et la mise en valeur de l'arrondissement, ce qui contribue à la gestion harmonieuse de ce territoire.

La Table de concertation participe activement à la mise à jour du Plan de mise en valeur du mont Royal, dont la dernière version remonte à 1992. Pour ce faire, elle a mis sur pied quatre groupes de travail qui se penchent sur les grands enjeux du prochain plan d'action :

- Groupe 1 : Les relations entre la ville et la montagne
- Groupe 2 : Le patrimoine bâti et historique
- Groupe 3 : Le patrimoine paysager et naturel
- Groupe 4 : Les liens entre la montagne et les citoyens

### Les publications de la Table de concertation :

#### Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal

[Le mont Royal - L'approche de protection](#) (Régimes de protection de l'AHNMR) [80,8 ko - 31 pages]

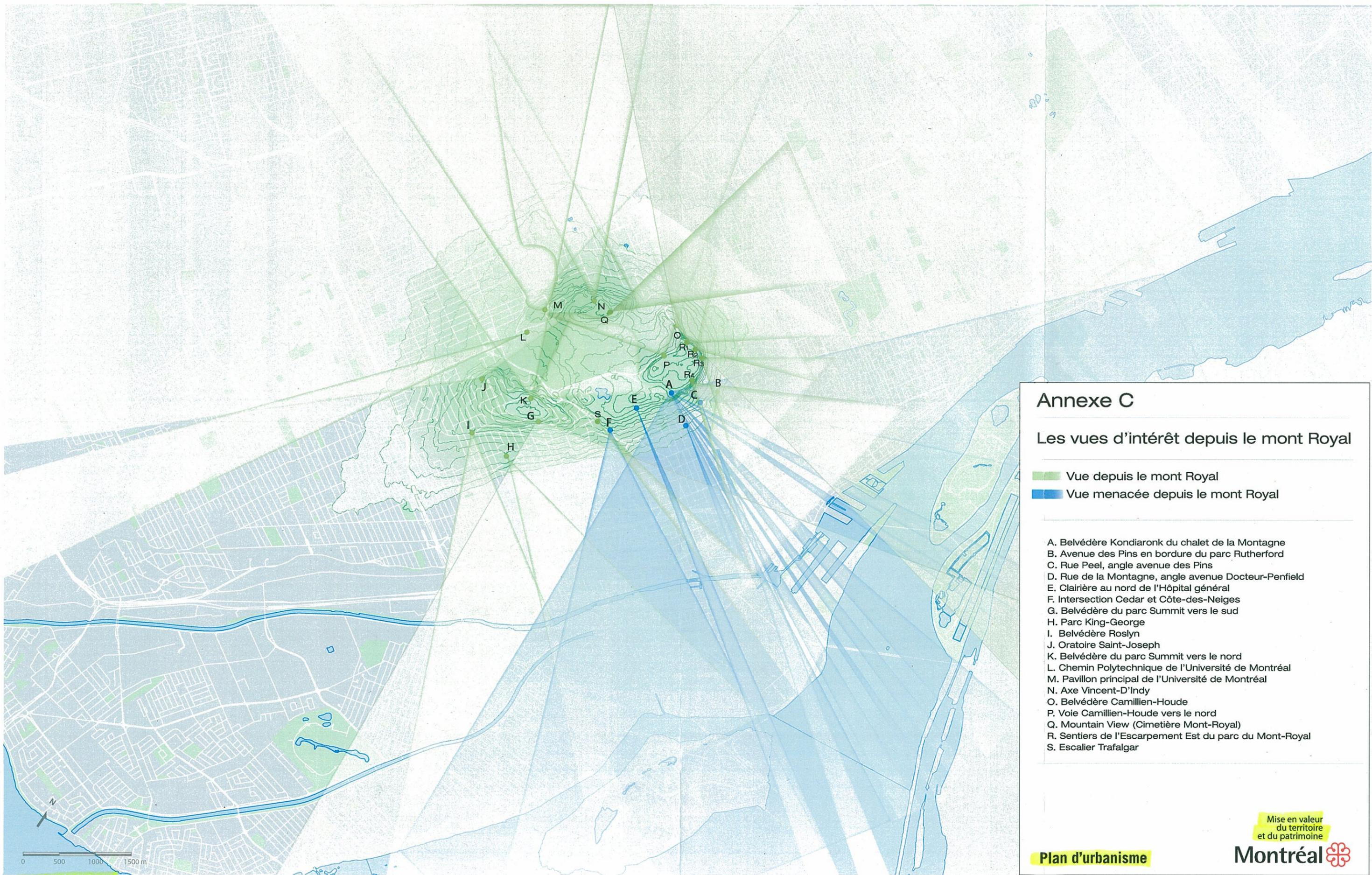
[Texte de la recommandation de la TCMR à la Ville concernant le Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal](#) [464,7 ko - 64 pages] (15 mai 2007)

#### Rapports du président

Canal de Lachine (rue des Seigneurs)



Tiré du Document complémentaire au Plan d'urbanisme - annexe E - Illustrations des vues d'intérêt offertes depuis et vers le Mont Royal

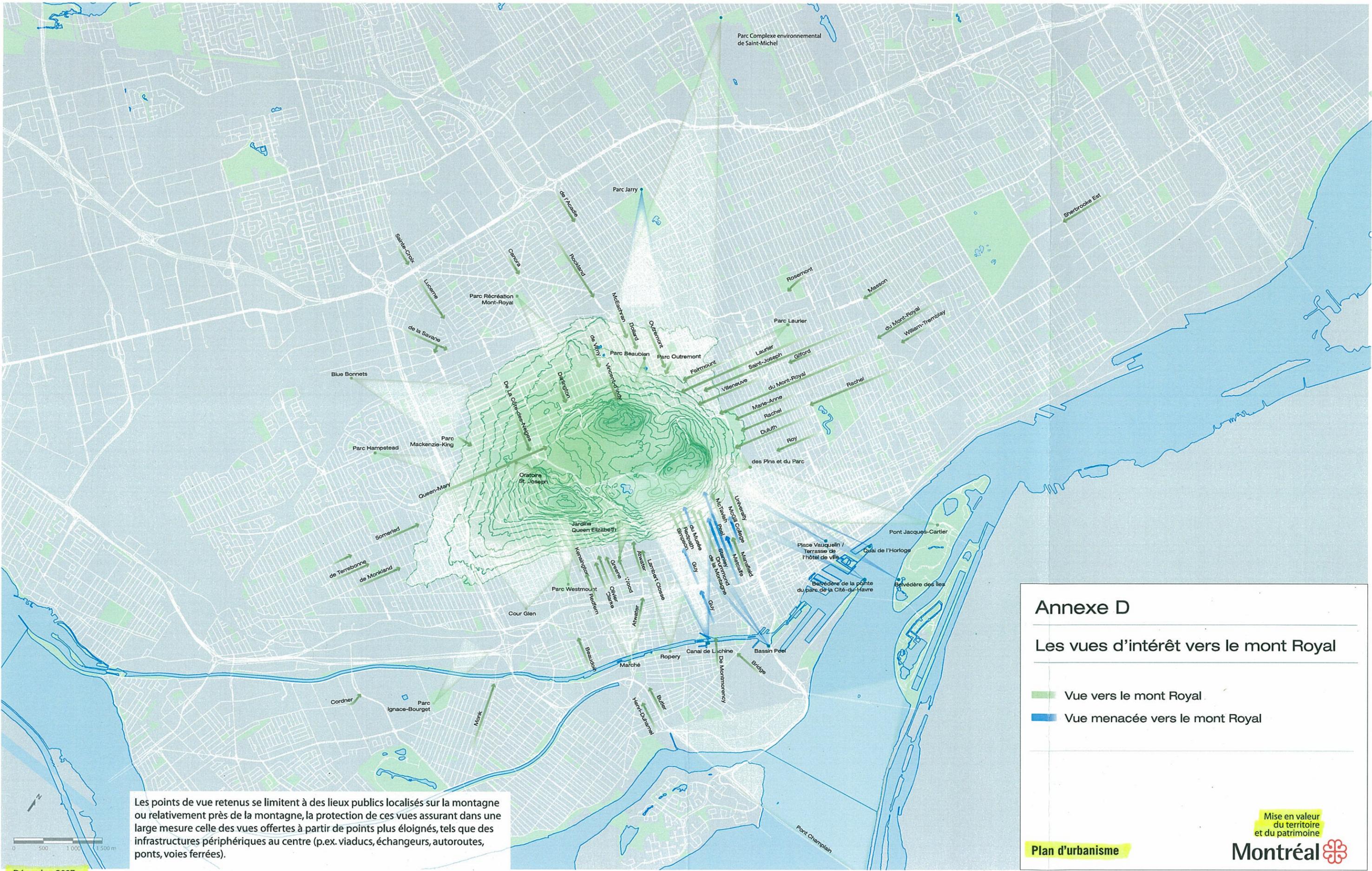


## Annexe C

### Les vues d'intérêt depuis le mont Royal

- Vue depuis le mont Royal
- Vue menacée depuis le mont Royal

- A. Belvédère Kondiaronk du chalet de la Montagne
- B. Avenue des Pins en bordure du parc Rutherford
- C. Rue Peel, angle avenue des Pins
- D. Rue de la Montagne, angle avenue Docteur-Penfield
- E. Clairière au nord de l'Hôpital général
- F. Intersection Cedar et Côte-des-Neiges
- G. Belvédère du parc Summit vers le sud
- H. Parc King-George
- I. Belvédère Roslyn
- J. Oratoire Saint-Joseph
- K. Belvédère du parc Summit vers le nord
- L. Chemin Polytechnique de l'Université de Montréal
- M. Pavillon principal de l'Université de Montréal
- N. Axe Vincent-D'Indy
- O. Belvédère Camillien-Houde
- P. Voie Camillien-Houde vers le nord
- Q. Mountain View (Cimetière Mont-Royal)
- R. Sentiers de l'Escarpe Est du parc du Mont-Royal
- S. Escalier Trafalgar



Les points de vue retenus se limitent à des lieux publics localisés sur la montagne ou relativement près de la montagne, la protection de ces vues assurant dans une large mesure celle des vues offertes à partir de points plus éloignés, tels que des infrastructures périphériques au centre (p.ex. viaducs, échangeurs, autoroutes, ponts, voies ferrées).

**Annexe D**

**Les vues d'intérêt vers le mont Royal**

- Vue vers le mont Royal
- Vue menacée vers le mont Royal

Plan d'urbanisme

Mise en valeur du territoire et du patrimoine

**Montréal**





<b>Numéro de dossier : 1083468008</b>	
<b>Unité administrative responsable</b>	Arrondissement Le Sud-Ouest, Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises, Division urbanisme
<b>Objet</b>	Recommander au Conseil municipal d'adopter un règlement modifiant le Plan d'urbanisme afin de modifier les limites de hauteur par l'ajout de certains secteurs de 44 mètres et 60 mètres dans le quadrilatère correspondant au site du 1500 Ottawa - Les Bassins du Nouveau Havre - Modification Plan d'urbanisme -

**Sens de l'intervention**

Avis favorable avec commentaires

♦ **Commentaires**

Le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine est favorable à la modification du Plan d'urbanisme requise par le projet Les Bassins du Nouveau Havre.

Le projet préconise un développement du site tirant particulièrement profit de son potentiel archéologique et de sa proximité au canal de Lachine par la mise en valeur de quatre bassins historiques actuellement enfouis. Le projet s'inscrit également dans le paysage urbain du canal de Lachine en proposant des hauteurs de construction et des implantations s'harmonisant au patrimoine industriel environnant et au gabarit des constructions existantes en bordure du canal. Les constructions dont la hauteur nécessite une modification des hauteurs prévues par le Plan d'urbanisme font l'objet d'une localisation judicieuse sur le site.

Aussi, le projet s'inscrit favorablement dans les orientations du Plan d'urbanisme visant la création de nouveaux milieux de vie de qualité, diversifiés et complets de même que la construction de nouveaux logements. Le projet répond également aux objectifs de la stratégie d'inclusion de logement abordable en favorisant la construction de logements communautaires, abordables et répondant aux besoins des familles.

Le projet a reçu un accueil favorable du Conseil du patrimoine et du Comité d'architecture et d'urbanisme (CAU) (voir avis ci-joint).

Le projet déposé par la Société immobilière du Canada pour le site du 1500 Ottawa est également conforme aux orientations de mise en valeur du site soumises au comité exécutif pour orientation en décembre 2006 (1064543002).



CAU\_séance du 5 décembre 2008 1500 Ottawa.pdf CPM\_A08-SO-02 Centre de tri postal.pdf

**Numéro de certificat (ou note)**

<p><b>Responsable de l'intervention</b>                  Stéphane CONANT                  Chargé de projet - Urbanisme</p>	<p><b>Endossé par:</b>                  Luc GAGNON                  Chef de division</p>
--	--

Tél. : 514 872-7713  
Date: 2009-01-12

Division de l'urbanisme  
Tél. :514 872-4095  
Date d'endossement: 2009-01-12

Numéro de dossier :1083468008

<b>Numéro de dossier : 1083468009</b>	
<b>Unité administrative responsable</b>	Arrondissement Le Sud-Ouest, Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises, Division urbanisme
<b>Objet</b>	Adopter, en vertu de l'article 89,3° de la Charte de la Ville de Montréal, un règlement permettant l'occupation, la transformation et la construction du lot 1 852 819 - 1500 Ottawa - Les Bassins du Nouveau Havre

#### Sens de l'intervention

Avis favorable avec commentaires

#### ♦ Commentaires

Le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine est favorable au contenu du projet de règlement en vertu de l'art. 89 3° visant à encadrer le projet Les Bassins du Nouveau Havre.

Le projet préconise un développement du site tirant particulièrement profit de son potentiel archéologique et de sa proximité au canal de Lachine par la mise en valeur de quatre bassins historiques actuellement enfouis. Le projet s'inscrit également dans le paysage urbain du canal de Lachine en proposant des hauteurs de construction et des implantations s'harmonisant au patrimoine industriel environnant et au gabarit des constructions existantes en bordure du canal. Les constructions dont la hauteur nécessite une modification des hauteurs prévues par le Plan d'urbanisme font l'objet d'une localisation judicieuse sur le site.

Aussi, le projet s'inscrit favorablement dans les orientations du Plan d'urbanisme visant la création de nouveaux milieux de vie de qualité, diversifiés et complets de même que la construction de nouveaux logements. Le projet répond également aux objectifs de la stratégie d'inclusion de logement abordable en favorisant la construction de logements communautaires, abordables et répondant aux besoins des familles.

Le projet a reçu un accueil favorable du Conseil du patrimoine et du Comité d'architecture et d'urbanisme (CAU) (voir avis ci-joint).

Le projet déposé par la Société immobilière du Canada pour le site du 1500 Ottawa est également conforme aux orientations de mise en valeur du site soumises au comité exécutif pour orientation en décembre 2006 (1064543002).



CAU\_séance du 5 décembre 2008 1500 Ottawa.pdf



CPM\_A08-S0-02 Centre de tri postal.pdf

#### Numéro de certificat (ou note)

**Responsable de l'intervention**  
Stéphane CONANT  
Chargé de projet - Urbanisme  
Tél. : 514 872-7713

**Endossé par:**  
Luc GAGNON  
Chef de division  
Division de l'urbanisme

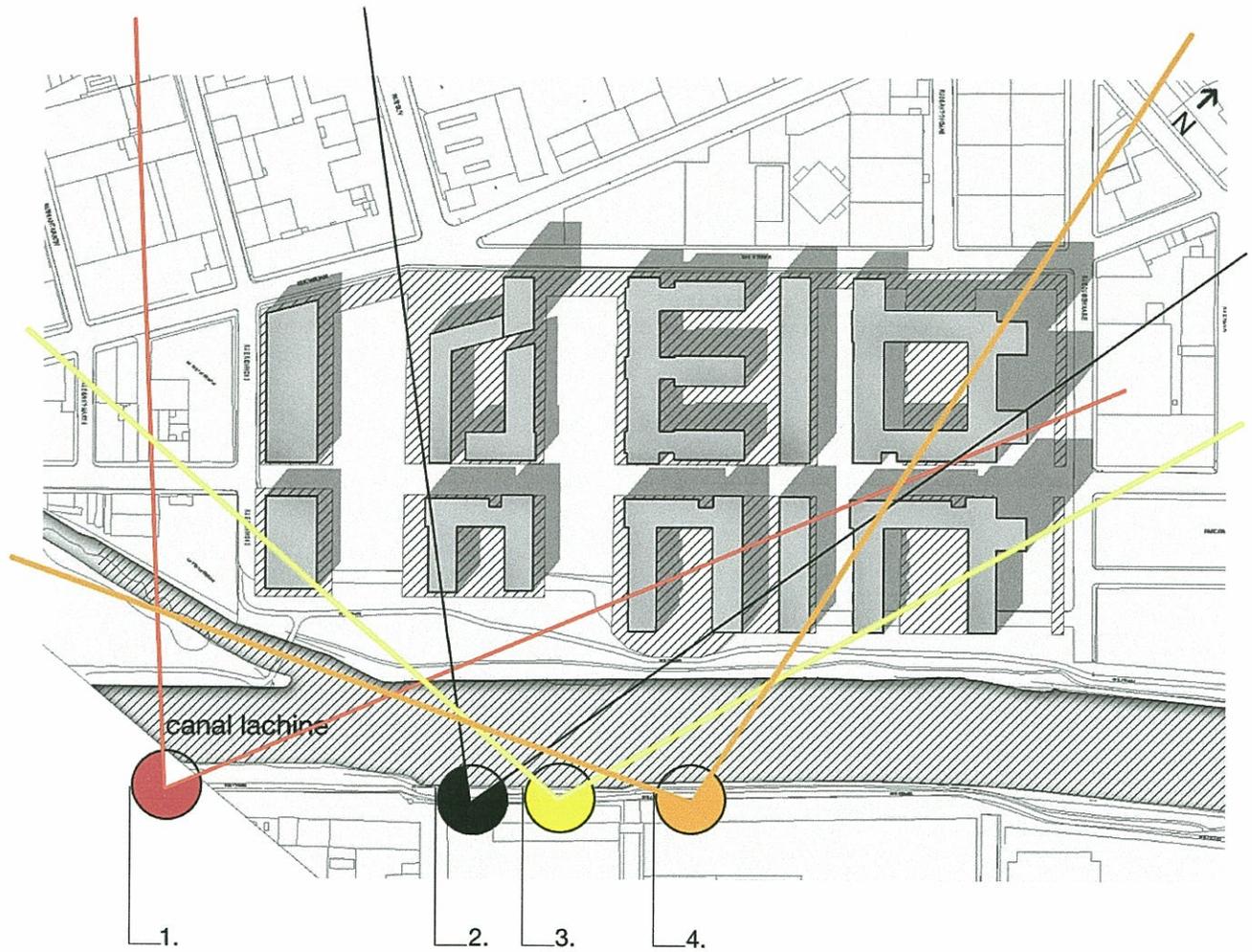
Date: 2009-01-12

Tél. :514 872-4095

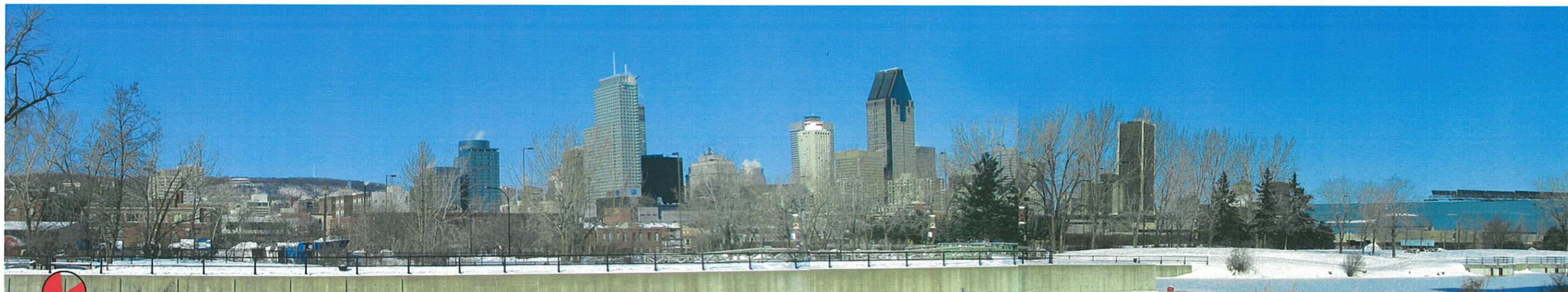
Date d'endossement: 2009-01-12

Numéro de dossier :1083468009

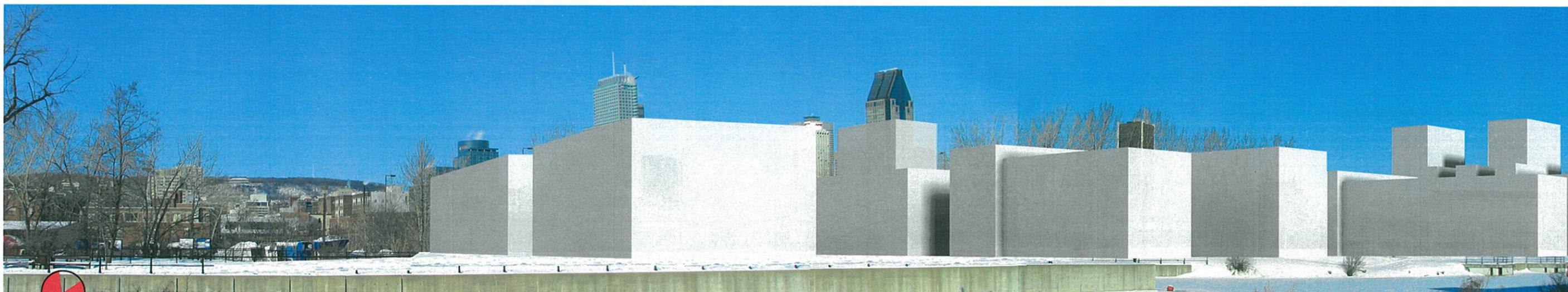




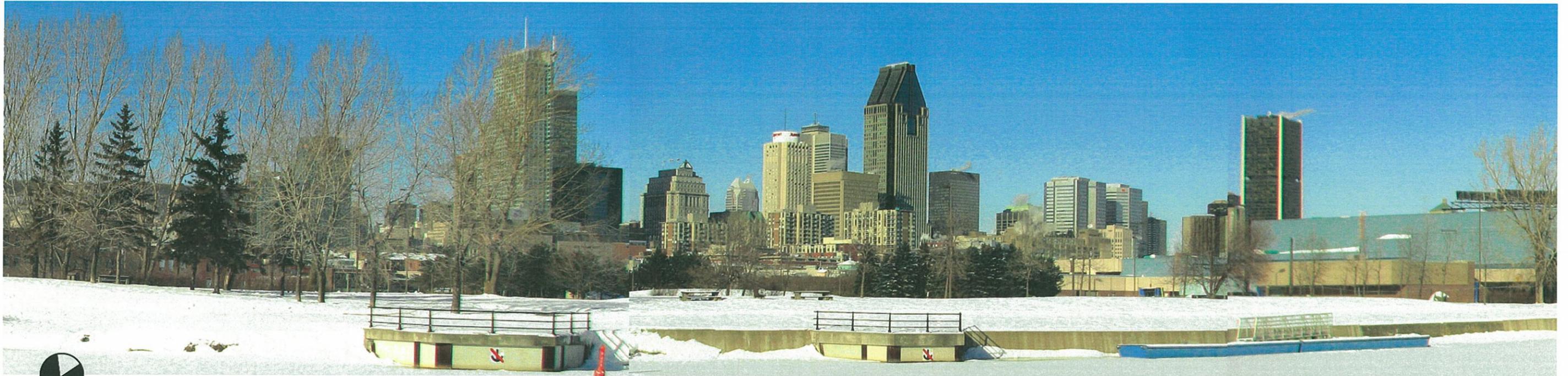
Cônes de vision des panoramas



Panorama 1. - Situation existante



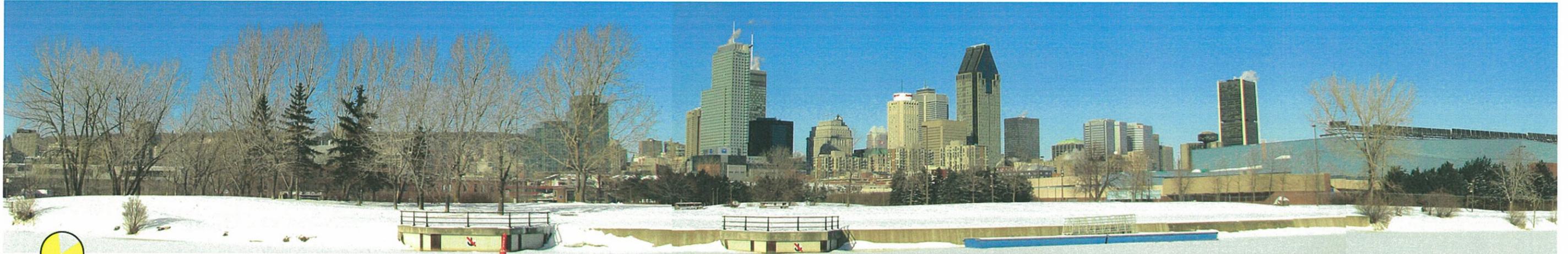
Panorama 1. - Situation projetée - Équinoxe du printemps à 12h00



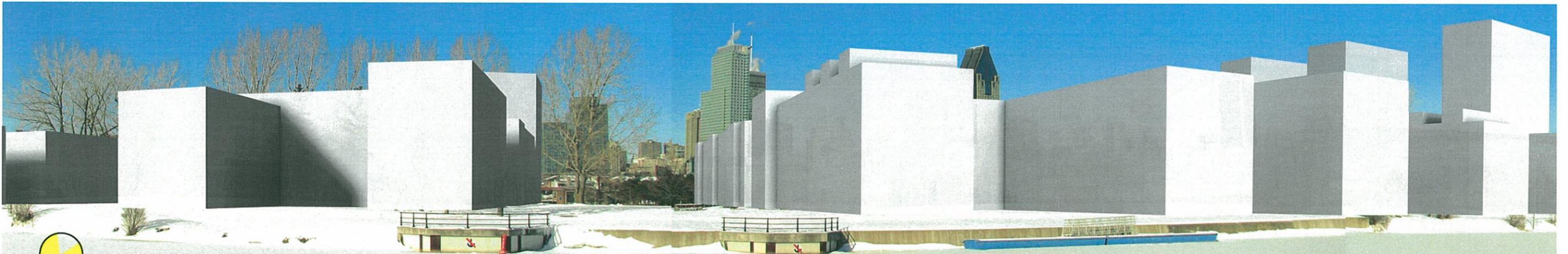
Panorama 2. - Situation existante



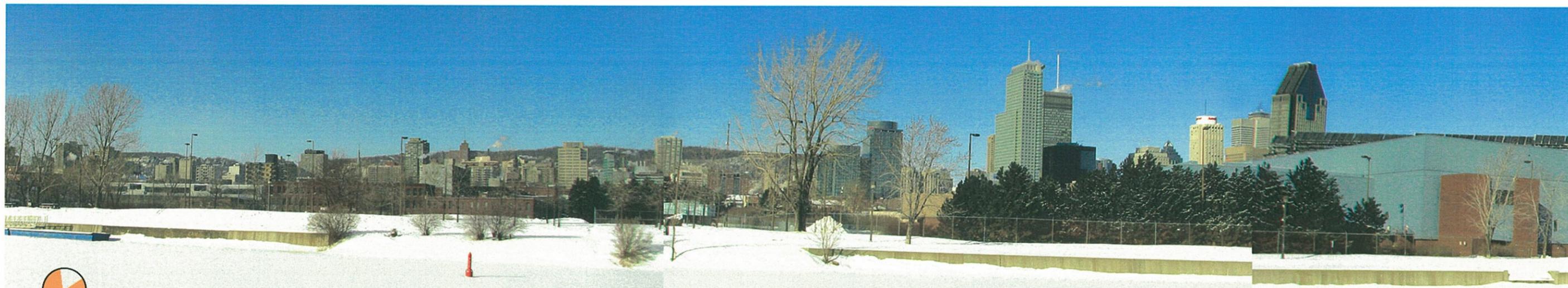
Panorama 2. - Situation projetée - Équinoxe du printemps à 12h00



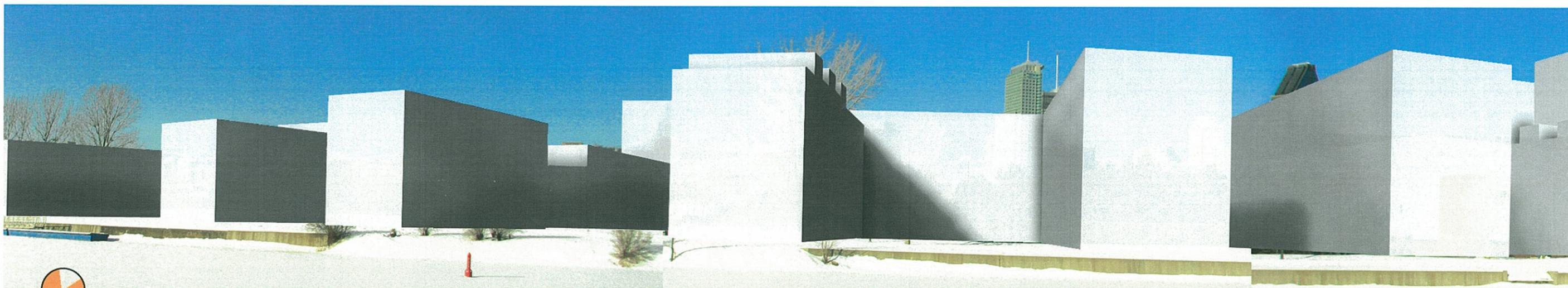
Panorama 3. - Situation existante



Panorama 3. - Situation projetée - Équinoxe du printemps à 12h00



 Panorama 4. - Situation existante



 Panorama 4. - Situation projetée - Équinoxe du printemps à 12h00



## Évaluation de l'ensoleillement

Cette présente étude vise à évaluer l'impact sur l'ensoleillement du projet Les bassins du Nouveau Havre. Ce projet occupera l'ancien site de tri postal de Postes Canada sis au 1500, rue Ottawa dans l'arrondissement du Sud-Ouest.

Critères d'évaluation selon le règlement RCA08 22014, annexe 3 – Fascicule d'intervention – Secteur de surhauteur, du règlement d'urbanisme de la Ville de Montréal, arrondissement du Sud-Ouest :

Une étude des impacts sur l'ensoleillement d'un projet comportant une surhauteur doit être réalisée en fonction des paramètres suivants :

- L'évaluation de l'ensoleillement doit être effectuée avec et sans projet;
- L'évaluation de l'ensoleillement doit considérer le potentiel de développement des terrains adjacents, déterminé par les hauteurs maximales en mètres prescrites;
- La période d'ensoleillement à considérer lors de l'évaluation de l'impact sur la voie publique doit correspondre à la durée de la course du soleil d'un côté à l'autre de l'emprise de la voie publique, de telle sorte qu'au moins un trottoir soit ensoleillé.

L'évaluation de l'ensoleillement se fait à l'équinoxe, ce qui correspond aux alentours du 21 mars et du 21 septembre. Ces deux dates sont incluses dans la période en heure avancée (HAE pour Heure Avancée de l'Est).

### TRONÇONS D'ARTÈRES D'ORIENTATION EST-OUEST : UNE DURÉE MINIMALE D'ENSOLEILLEMENT À L'ÉQUINOXE D'AU MOINS 1 H 30 CONSÉCUTIVES ENTRE 12H ET 15H

#### TRONÇON DE LA RUE OTTAWA

Le trottoir sud de la rue Ottawa présente une alternance de plages ombragées et ensoleillées entre 12h et 15h. Les espaces ensoleillés résultent des percées des nouveaux bassins au cœur du projet. Le soleil éclaire en entier ce côté de trottoir après 15h.

Le trottoir nord de la rue Ottawa est éclairé presque entièrement dès 13h en septembre et à partir de 13h30 en mars.

Au moins un trottoir reçoit donc 1 h 30 d'ensoleillement entre 12h et 15h.

#### TRONÇON DE LA RUE WILLIAM

Seul le bâtiment à l'extrême ouest du site influence l'ensoleillement du tronçon de la rue William entre 12h et 15h. Le trottoir nord ne reçoit plus d'ombres provenant du projet dès 13h ce qui permet d'obtenir 2 heures d'ensoleillement entre les heures prescrites.

Le trottoir sud se libère totalement de l'ombrage après 14h en septembre et vers 15h en mars.

#### TRONÇONS DE LA RUE BASIN

Le nouveau projet permet de connecter les deux sections de la rue Basin, présentement coupée par l'ancien bâtiment de tri postal. C'est le nouveau tronçon de la rue Basin qui est influencé par les nouveaux bâtiments du projet.

Le trottoir nord est la première section de la nouvelle emprise à recevoir un ensoleillement presque complet et ce, à partir de 13h en septembre et vers 13h30 en mars. La nouvelle emprise de rue a donc un minimum d'une heure et demi d'ensoleillement entre 12h et 15h.

Le trottoir sud du nouveau tronçon présente une succession de plages d'ombres et de lumière entre 12h et 15h. Les plages d'ensoleillement sont dues à la présence des nouveaux bassins qui permettent de faire pénétrer la lumière sur toute la profondeur du site.

Le tronçon existant de la rue Basin situé à l'est du site reçoit l'ombre d'un bâtiment du projet à partir de 13h sur le trottoir sud. Le trottoir nord reste la majeure partie du temps totalement ensoleillé.

#### TRONÇONS DE LA RUE OLIER

L'ombre des nouveaux bâtiments atteint les trottoirs de la rue Olier seulement après 16h. Les deux trottoirs du tronçon de rue reçoivent le plein ensoleillement entre 12h et 15h, suite à l'ajout du projet.

#### TRONÇONS D'ARTÈRES D'ORIENTATION NORD-SUD : UNE DURÉE MINIMALE D'ENSOLEILLEMENT À L'ÉQUINOXE D'AU MOINS 1H30

##### TRONÇON DE LA RUE RICHMOND

Le trottoir est est plongé dans l'ombre du lever du soleil jusqu'à 11h. Ensuite, les nouveaux bâtiments du projet n'influencent plus l'ombrage de la rue. Le trottoir ouest est ensoleillé dès 10h. Notons toutefois qu'un éventuel projet construit sur le terrain situé à l'ouest du projet, avec les hauteurs maximales prescrites par le règlement, peut influencer l'ensoleillement des trottoirs après 11h. On obtient malgré tout le minimum d'une heure et demie d'ensoleillement durant le jour.

##### TRONÇON DE LA RUE DU SÉMINAIRE

Les nouveaux bâtiments projettent leur ombrage sur ce tronçon de rue à partir de 12h. Jusqu'au coucher du soleil, une alternance de plages ensoleillées et ombragées se produit sur les deux trottoirs. En tenant compte du futur projet Griffintown qui influence l'ombrage de la rue le matin, on obtient une période incluse entre 10h et 12h où au moins un trottoir reste totalement ensoleillé.

##### NOUVEL AXE PIÉTONNIER SUR LE QUAI 2

Un axe piétonnier relie la rue Ottawa au parc du canal de Lachine sur le quai 2 (voir le plan-clé des quais et des bassins). L'ensoleillement de l'axe débute un peu avant 10h pour atteindre le plein éclairage vers 11h. La superficie de l'axe piétonnier ensoleillée est supérieure à 50% à midi puis décline jusqu'à 13h. L'axe piétonnier est donc éclairé sur une plage horaire de deux heures et ce, en période de plus grande achalandage.

#### PARCS ET LIEUX PUBLICS :

**UN ENSOLEILLEMENT SUR AU MOINS 50% DE LA SUPERFICIE ENTRE 8H ET 18H DURANT UN MINIMUM DE 8 HEURES CONSÉCUTIVES À L'ÉQUINOXE**

##### PARC DU CANAL DE LACHINE

L'ombre des nouveaux bâtiments du projet commence à toucher le parc linéaire à partir de 16h. Du lever du soleil jusqu'à 16h, on obtient donc 8 heures consécutives d'ensoleillement sur la totalité de la superficie du parc.

##### LIEUX PUBLICS À L'INTÉRIEUR DU PROJET

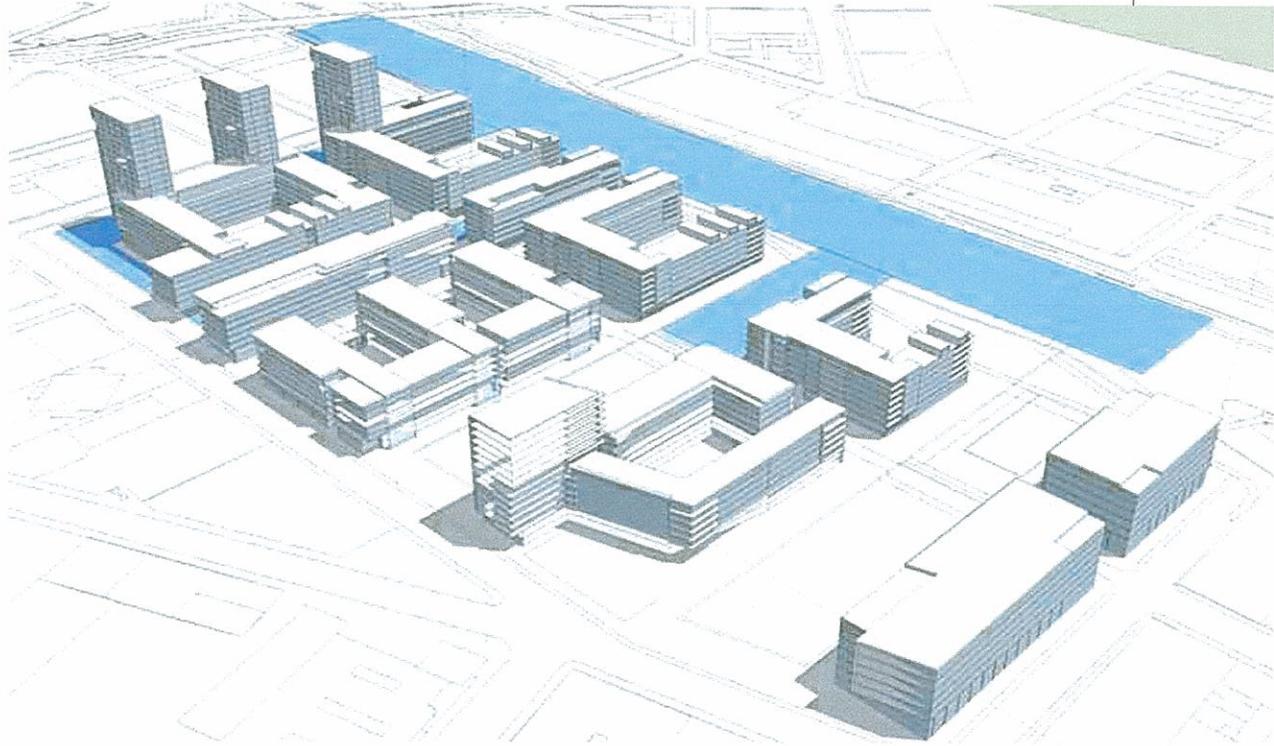
Les deux principaux espaces publics du projet sont situés à même les emprises des anciens bassins 3 et 4 (voir le plan-clé des quais et des bassins). L'ensoleillement des deux lieux publics atteint un minimum de 50% entre 9h et 15h pour une durée de 6 heures. Bien que le total de 8 heures consécutives ne soit pas atteint ces espaces bénéficient d'un ensoleillement maximal (100%) entre 11h et 13h, coïncidant avec la période de grande affluence des espaces publics à l'heure du dîner.

Plans

PLAN CLÉ DES QUAIS ET DES BASSINS



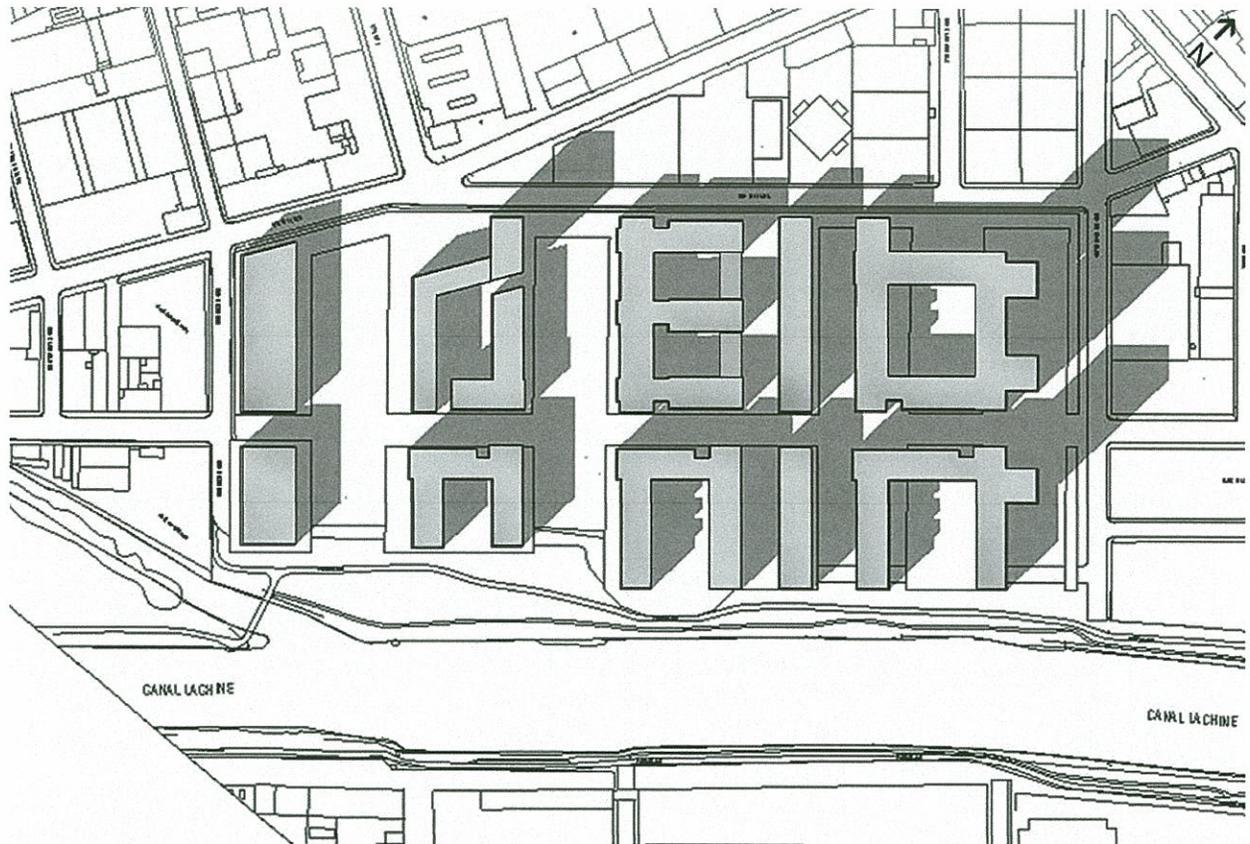
PLAN D'ENSEMBLE



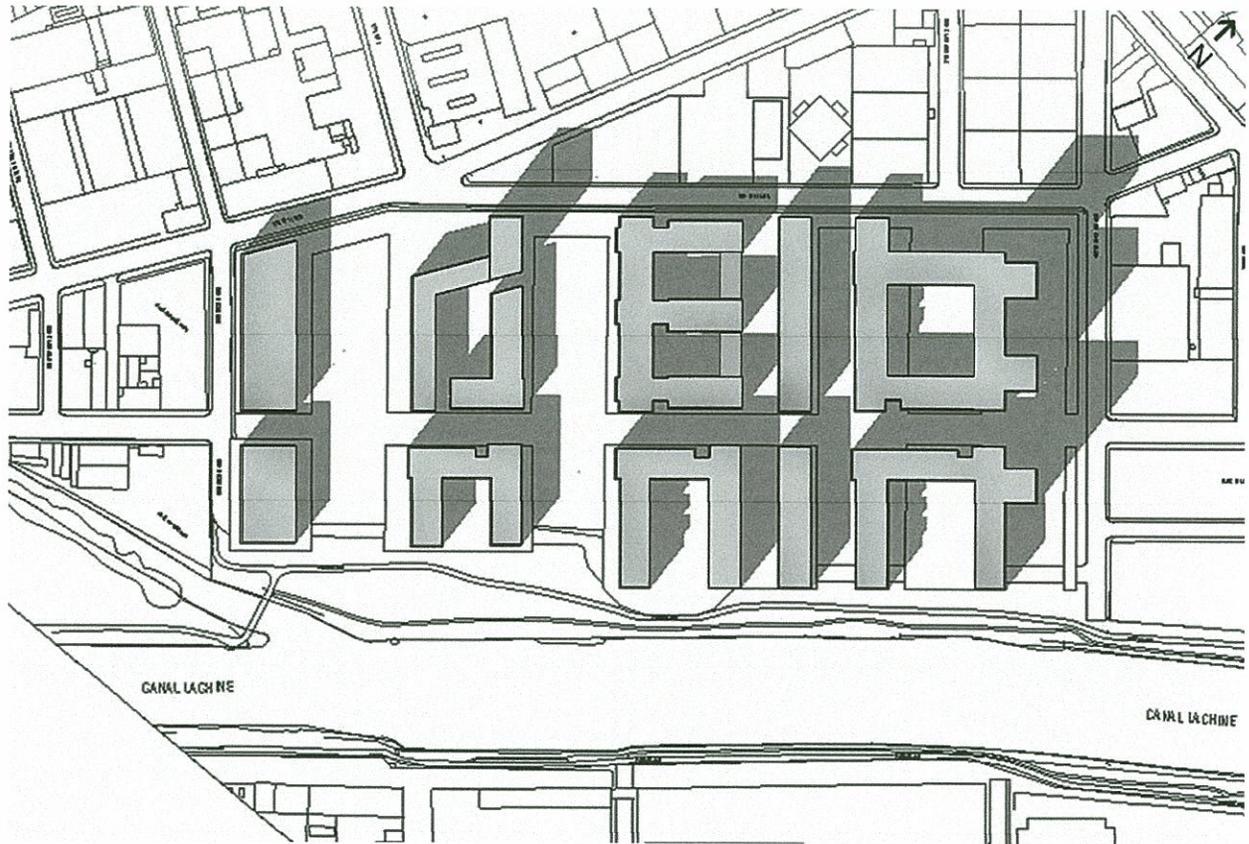
GRUPE CARDINAL HARDY + LOEUF



Mémoire du syndicat des copropriétaires des Lofts Redpath



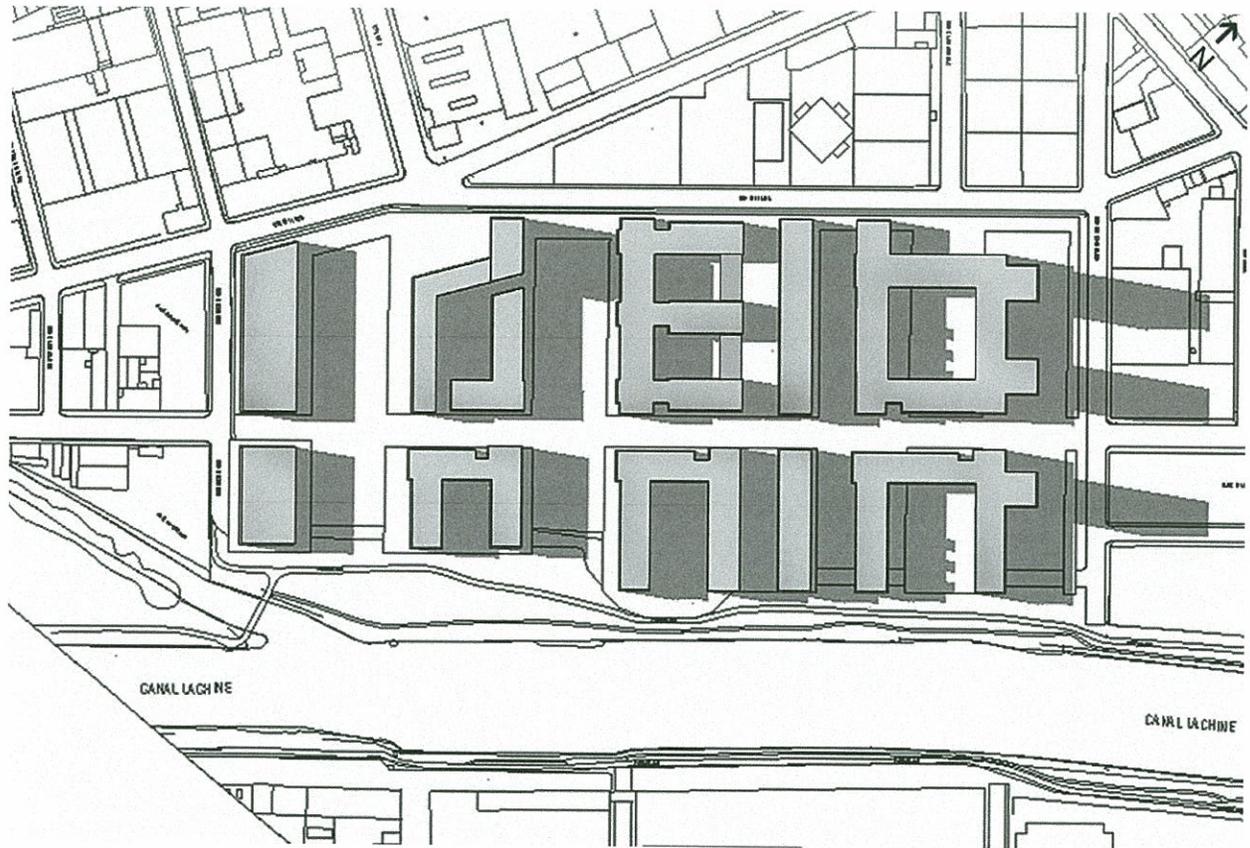
**Ensoleillement**  
Montréal, Qc, Canada  
30 octobre – 12h00



**Ensoleillement**

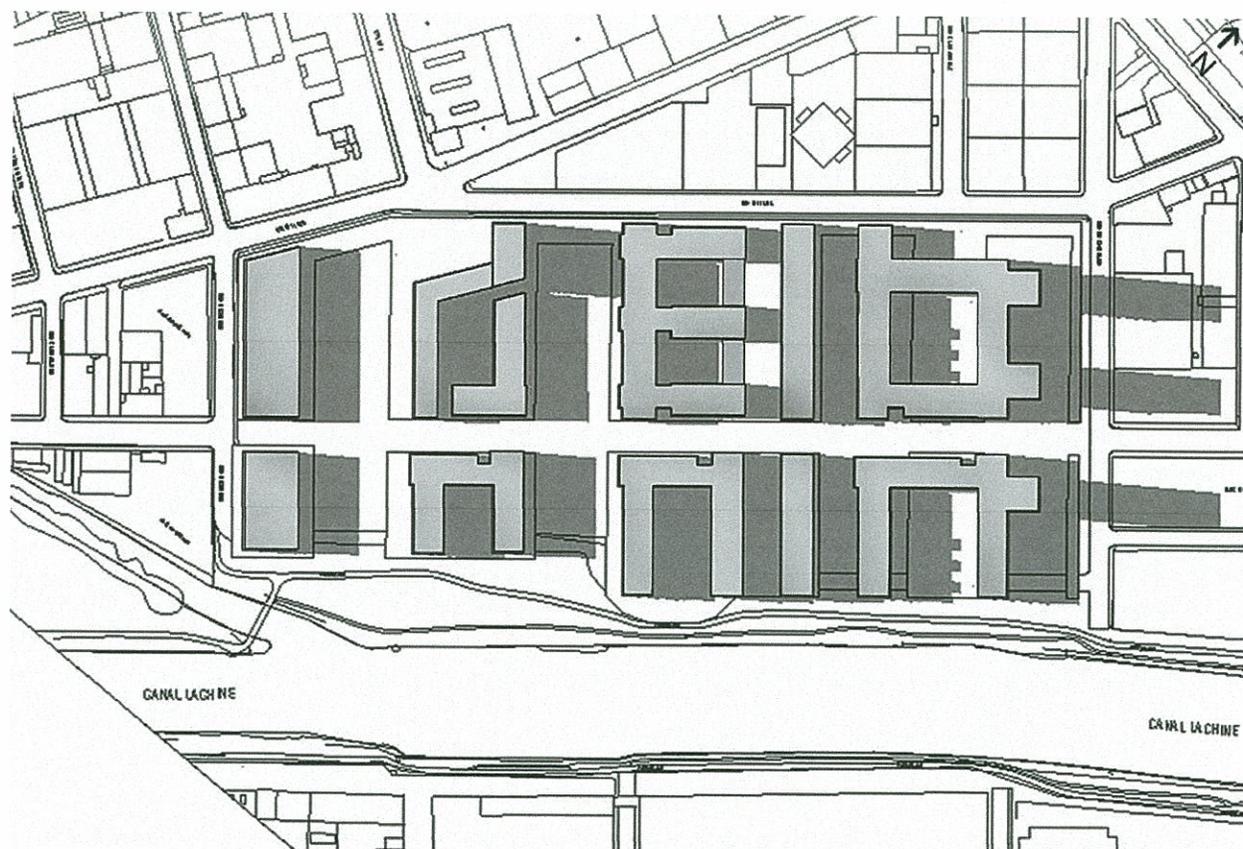
Montréal, Qc, Canada

19 février – 12h00



**Ensoleillement**

Montréal, Qc, Canada  
13 septembre – 15h00



**Ensoleillement**  
Montréal, Qc, Canada  
23 mars – 15h00



**VILLE DE MONTRÉAL  
RÈGLEMENT  
XX-XXX**

**RÈGLEMENT AUTORISANT LA CONSTRUCTION D'IMMEUBLES À DES FINS  
RÉSIDENTIELLES ET COMMERCIALES SUR LE TERRAIN PORTANT LE  
NUMÉRO DE LOT 1 852 819 DU CADASTRE DU QUÉBEC ET BORDÉ DES  
RUES RICHMOND, OTTAWA, DU SÉMINAIRE ET DU PARC LINÉAIRE DU  
CANAL DE LACHINE**

Vu le paragraphe 3° de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal (L.R.Q., chapitre C-11.4);

À l'assemblée du \_\_\_\_\_ 2009, le conseil de la Ville de Montréal décrète :

**SECTION I  
TERRITOIRE D'APPLICATION**

1. Le présent règlement s'applique au territoire identifié au plan joint en annexe A au présent règlement.

**SECTION II  
AUTORISATIONS**

2. Malgré le Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Sud-Ouest (01-280) applicable au territoire décrit à l'article 1, la construction d'immeubles à des fins résidentielles et commerciales sur le terrain portant le numéro de lot 1 852 819 du cadastre du Québec et bordé des rues Richmond, Ottawa, du Séminaire et du parc linéaire du canal de Lachine est autorisée.

À cette fin, il est permis de déroger aux articles 8 à 10, 43, 81 à 86, 137 et 399 du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Sud-Ouest (01-280).

3. Toute autre disposition réglementaire non incompatible avec celles prévues au présent règlement continue de s'appliquer.

**SECTION III  
CONDITIONS**

**SOUS-SECTION 1  
USAGES**

4. Seuls les usages de la famille habitation et de la catégorie d'usage E.1, tels que définis au Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Sud-Ouest (01-280) sont autorisés.

5. Malgré l'article 4, sur les parties de territoire identifiées comme secteurs C-1a, C-1b1 et C-1b2 sur le plan joint en annexe B au présent règlement, aux rez-de-chaussée et aux 2°

étage des unités ayant front sur la rue Basin, la rue Ottawa et les bassins no 4 identifiés sur ce plan, les usages suivants sont autorisés :

- 1° usages C.1(1) et C.1(2), tels que définis au Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Sud-Ouest (01-280), sauf l'usage carburant;
  - 2° bureau, sans superficie de plancher maximale.
6. Malgré l'article 4, sur la partie de territoire identifiée comme secteur C-2 sur le plan joint en annexe B au présent règlement, l'usage bureau est autorisé à tous les étages.
7. Malgré l'article 4, sur les parties de territoire identifiées comme secteurs D-1 et D-2 sur le plan joint en annexe B au présent règlement, les usages suivants sont autorisés :
- 1° usages C.2, tels que définis au Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Sud-Ouest (01-280), sauf les usages carburant, débit de boissons alcooliques, salle de billard et pièces, accessoires d'automobiles (vente);
  - 2° salle d'exposition;
  - 3° salle de réception;
  - 4° salle de réunion;
  - 5° salle de spectacle;
  - 6° restaurant, sans superficie de plancher maximale.

## **SOUS-SECTION 2**

### **HAUTEUR**

8. La hauteur minimale prescrite est de 12,5 m.
9. La hauteur maximale prescrite est de 25 m.

Malgré le premier alinéa, sur les parties de territoire identifiées comme secteurs A-1a et A-2a sur le plan joint en annexe B au présent règlement, la hauteur maximale prescrite est de 60 m sur au plus 30 % de la superficie de chacun de ces secteurs et sur la partie de territoire identifiée comme secteur C-1b1 sur le plan joint en annexe B au présent règlement, la hauteur maximale prescrite est de 44 m.

## **SOUS-SECTION 3**

### **IMPLANTATION**

10. La densité minimale prescrite est de 3,0 et la densité maximale prescrite est de 4,5.
11. Le taux d'implantation minimal prescrit est de 35 %.

Malgré le premier alinéa, sur les parties de territoire identifiées comme secteurs A-1a, A-1b, A-2a et A-2b sur le plan joint en annexe B au présent règlement, le taux d'implantation minimal prescrit est de 30 %.

**12.** Les balcons ne sont autorisés que dans les cours intérieures.

**13.** Un bâtiment doit avoir un toit recouvert d'une surface végétale ou d'un matériau réfléchissant.

**14.** Pour un secteur A-1a, A-2a et A-2b, le mur avant le plus rapproché de l'emprise de la rue du Séminaire doit être implanté à une distance égale ou supérieure à 20 m à partir de cette emprise.

**15.** Les bâtiments implantés de part et d'autre des bassins no 2 identifiés sur le plan joint en annexe B au présent règlement doivent être distancés d'au moins 20 m.

#### **SOUS-SECTION 4** **STATIONNEMENTS**

**16.** L'aménagement d'unités de stationnement est autorisé au niveau sous-sol d'un bâtiment uniquement.

**17.** Malgré l'article 576 du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Sud-Ouest (01-280), pour un usage de la famille habitation, le nombre minimal d'unités de stationnement exigé est d'une unité de stationnement pour 2 unités de logement et le nombre maximal d'unités de stationnement autorisé est d'une unité de stationnement pour une unité de logement.

**18.** Malgré l'article 17, sur les parties de territoire identifiées comme secteurs B-1b et C-1a sur le plan joint en annexe B au présent règlement, le nombre minimal d'unités de stationnement exigé est d'une unité de stationnement pour 4 unités de logement et le nombre maximal d'unités de stationnement autorisé est d'une unité de stationnement pour une unité de logement.

#### **SOUS-SECTION 5** **AMÉNAGEMENT PAYSAGER**

**19.** Une demande de permis relative à une construction autorisée en vertu du présent règlement doit être accompagnée d'un plan d'aménagement paysager.

**20.** Les éléments végétaux prévus au plan d'aménagement paysager visé à l'article 19 doivent être maintenus en bon état et remplacés au besoin, afin de préserver un caractère végétal sain.

**21.** L'aménagement paysager d'au moins 50 % de chacune des cours de chaque secteur doit être réalisé au plus tard lorsque 50 % des unités de ce secteur sont complétées et l'aménagement intégral de ces cours doit être réalisé au plus tard lorsque toutes les unités de ce secteur sont complétées.

## SOUS-SECTION 6

### AMÉNAGEMENT D'UN BASSIN DE RÉTENTION

22. Malgré l'article 89.28 du Règlement sur la canalisation de l'eau potable, des eaux usées et des eaux pluviales (C-1.1), un bassin de rétention peut être aménagé en cour avant.

## SECTION IV

### CRITÈRES D'AMÉNAGEMENT, D'ARCHITECTURE ET DE DESIGN

23. En plus des critères prévus au Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale de l'arrondissement du Sud-Ouest (RCA07 22019), les critères suivants s'appliquent à l'évaluation d'une demande de permis relative à une construction autorisée en vertu du présent règlement :

1° à l'égard de l'architecture :

- a) l'implantation d'un bâtiment doit favoriser une interaction avec une cour et assurer un bon encadrement du domaine public et des bassins identifiés sur le plan joint en annexe B au présent règlement;
- b) un bâtiment longeant les bassins identifiés sur le plan joint en annexe B au présent règlement, les allées piétonnières et les rues doit tendre à offrir des façades principales présentant un caractère public, en favorisant un maximum d'ouvertures et d'accès de manière à cadencer le parcours des usagers du domaine public et à assurer un meilleur sentiment de sécurité et permettre, à partir du troisième niveau hors-sol du bâtiment, l'avancée de volumes en porte-à-faux en direction du domaine public;
- c) dans l'enceinte créée par les bassins 1 et 2 identifiés sur le plan joint en annexe B au présent règlement, le volume d'un bâtiment doit tendre à conférer à l'ensemble résidentiel un caractère insulaire au cœur de ces deux bassins;
- d) au sud de la rue Basin, une cour formée par l'implantation des bâtiments doit tendre à assurer une ouverture vers le canal de Lachine permettant de maximiser l'ensoleillement et les vues offertes sur ce canal à partir des unités donnant sur ces cours;
- e) à l'ouest des bassins 4 identifiés sur le plan joint en annexe B au présent règlement, un bâtiment peut présenter une emprise au sol plus importante assurant une transition entre l'échelle des bâtiments industriels existants plus à l'ouest et celle des autres bâtiments situés sur le territoire;
- f) la hauteur d'un bâtiment doit tendre à assurer un bon encadrement des rues, des bassins identifiés sur le plan joint en annexe B au présent règlement et des cours;
- g) le volume d'un bâtiment doit tendre à présenter des variations de hauteurs et des retraits aux étages supérieurs selon des agencements qui contribuent

à créer un sentiment d'ouverture dans les cours et à maximiser leur ensoleillement. Au-delà du sixième étage d'un bâtiment, le volume du bâtiment doit tendre à présenter des retraits permettant l'aménagement de toits-terrasses;

- h) dans les secteurs B-1b et B-2b tels qu'identifiés sur le plan joint en annexe B au présent règlement, une unité du rez-de-chaussée doit privilégier un accès direct à un espace extérieur donnant sur une rue, une allée piétonnière ou une cour;
- i) une ouverture donnant sur le domaine public peut prendre la forme de loggias, de balcons français ou de vérandas;
- j) un bâtiment présentant une hauteur supérieure à huit étages doit tendre à se distinguer des autres bâtiments du territoire de manière à créer de nouveaux repères architecturaux de grande qualité dans le paysage urbain du secteur et du canal de Lachine;
- k) le volume d'un bâtiment présentant une hauteur supérieure à huit étages localisé dans l'enceinte créée par les bassins 1 et 2 identifiés sur le plan joint en annexe B au présent règlement, doit tendre à bénéficier d'un traitement architectural privilégiant la transparence des façades, de manière à procurer aux logements une luminosité naturelle maximale de jour et à animer les rives du canal de Lachine le soir. Ce volume doit être traité de manière à présenter des avancées ponctuelles dans l'emprise de ces bassins;
- l) la façade principale d'un bâtiment marquant l'intersection des rues Ottawa, William et Guy doit tendre à présenter un traitement architectural particulier et à favoriser l'intégration d'une installation artistique significative marquant l'entrée sur le territoire;
- m) la localisation des accès aux stationnements souterrains et aux autres aires de services desservant un bâtiment doit être privilégiée à partir des rues Basin, Ottawa et Richmond, en évitant toutefois de générer une concentration de ces accès pouvant nuire au caractère et à la convivialité du parcours piétonnier de ces rues;

2° à l'égard des cours :

- a) le redéveloppement du territoire doit tendre à assurer la mise en valeur de l'empreinte des quatre anciens bassins initialement aménagés sur le territoire;
- b) l'aménagement des cours avant doit tendre à favoriser l'ouverture et les liens entre le canal de Lachine et le quartier, tout en assurant le caractère public des lieux;

- c) une cour intérieure doit tendre à présenter des agencements diversifiés de surfaces végétales et minérales, pouvant inclure des trottoirs de bois et des terrasses, et des variations de niveaux, afin de favoriser la création de sous-espaces aisément appropriables et distinguer les espaces extérieurs communs des espaces extérieurs privés.

**SECTION V**  
**DISPOSITIONS FINALES**

24. Quiconque occupe ou utilise une partie de lot, un terrain ou une construction, en autorise l'occupation ou l'utilisation, érige ou permet l'érection d'une construction, démolit ou permet la démolition, transforme ou permet la transformation, en contravention de l'une des dispositions du présent règlement, commet une infraction et est passible de la pénalité prévue à l'article 689 du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Sud-Ouest (01-280).

-----

**ANNEXE A**  
**TERRITOIRE D'APPLICATION**

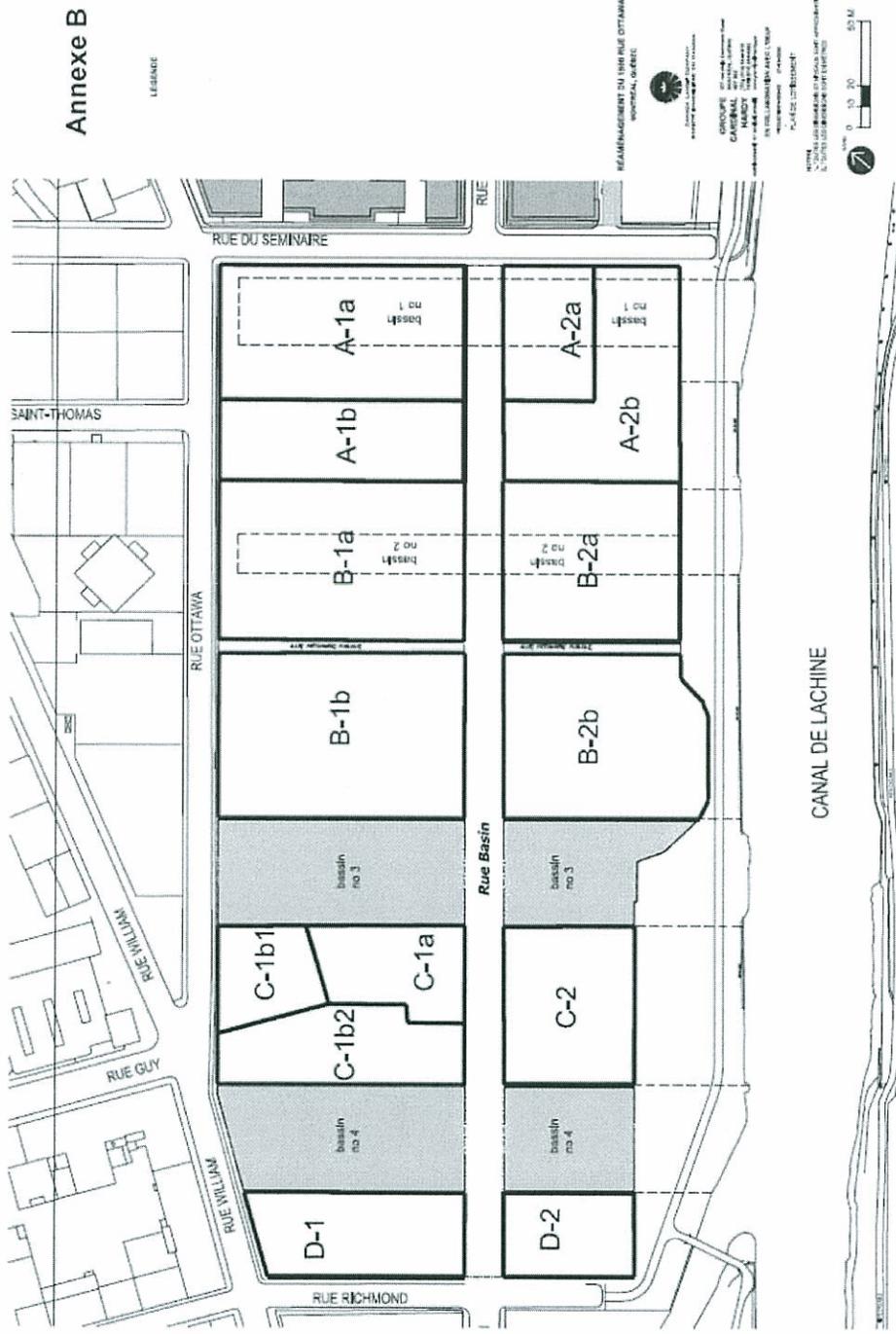
**ANNEXE B**  
**SECTEURS D'APPLICATION**

\_\_\_\_\_

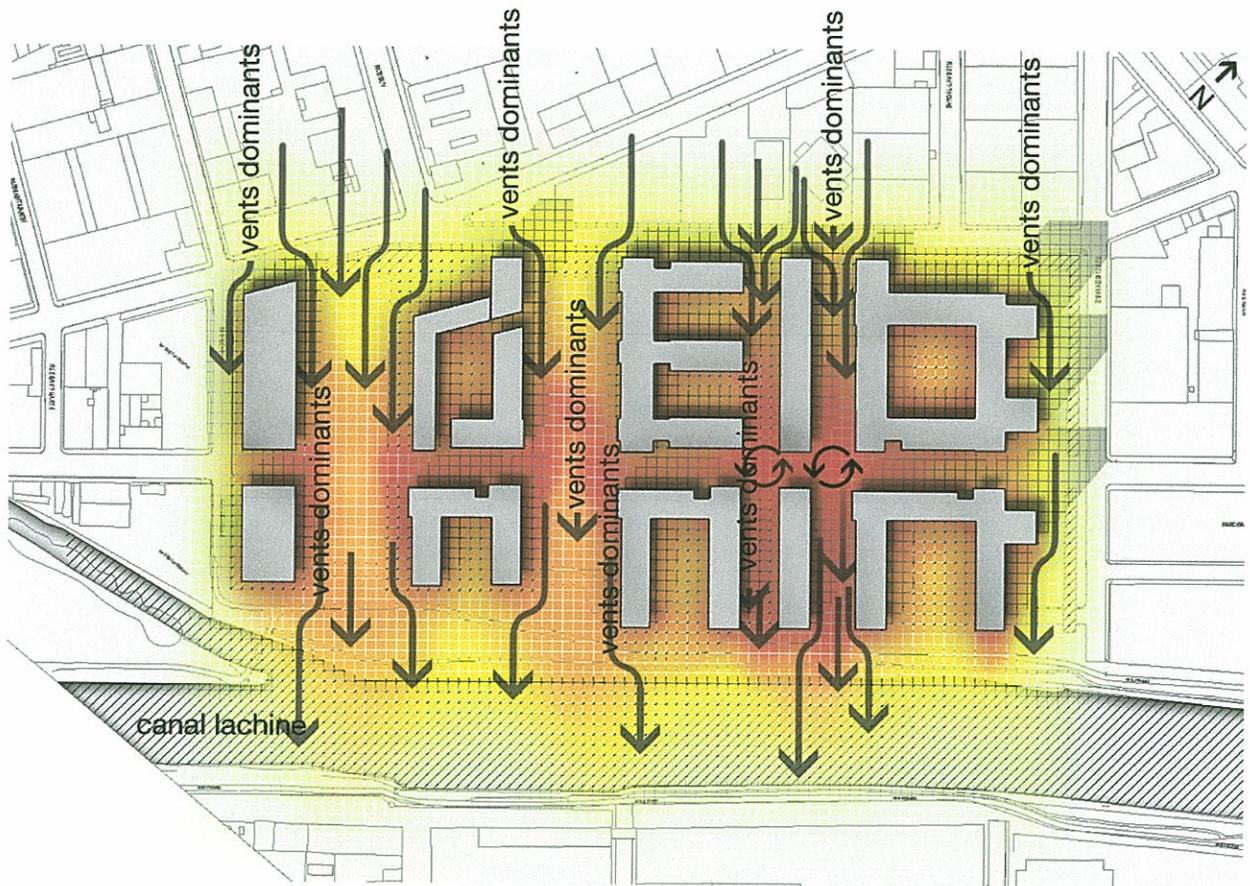
GDD 1083468009



**ANNEXE B**  
**SECTEURS D'APPLICATION**

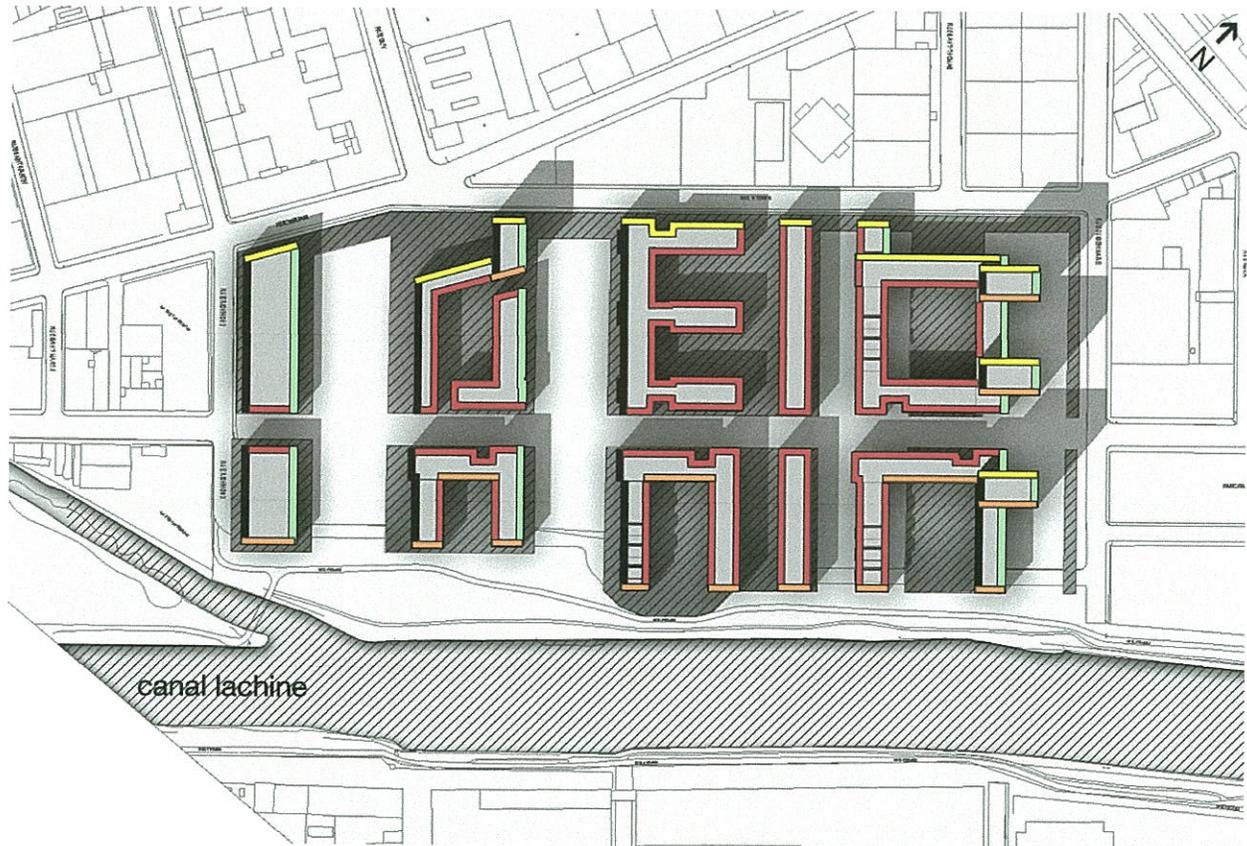




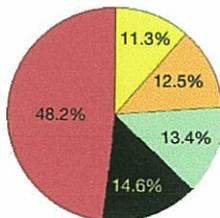


Impacts éoliens pressentis





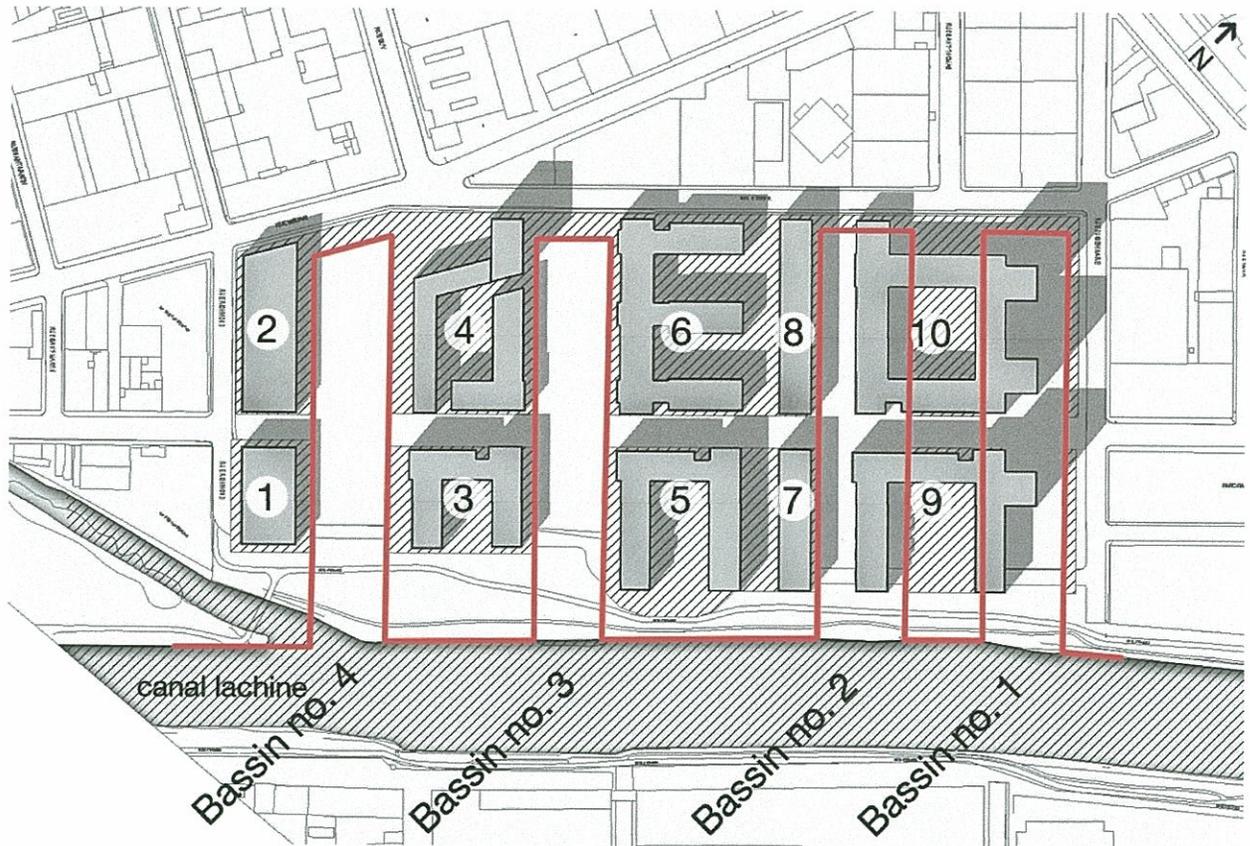
**Orientations et vis-à-vis**



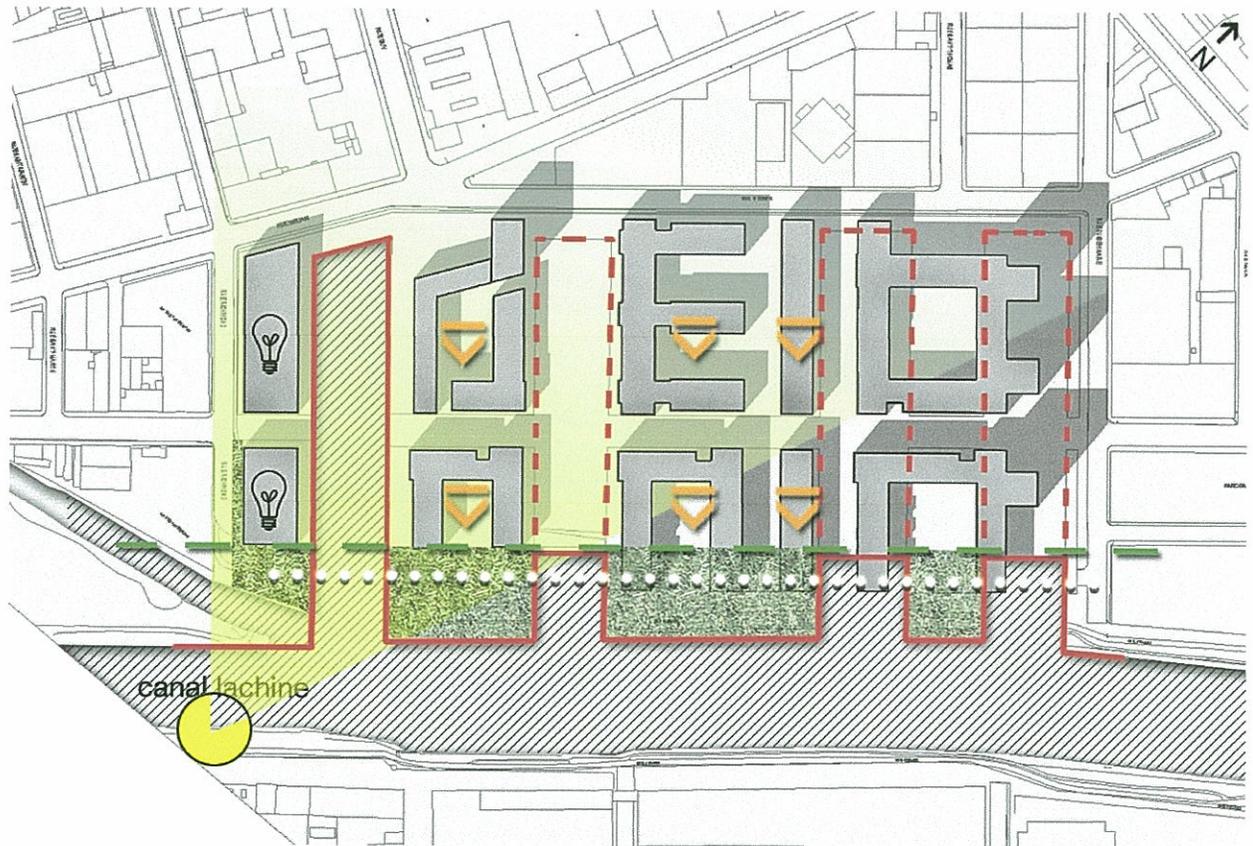
**Légende**

- 51 000 m2 - façades en vis-à-vis
- 12 000 m2 - façades orientées au nord (vers la ville)
- 13 000 m2 - façades orientées au sud (vers le canal Lachine)
- 14 000 m2 - façades orientées à l'est
- 15 000 m2 - façades orientées à l'ouest





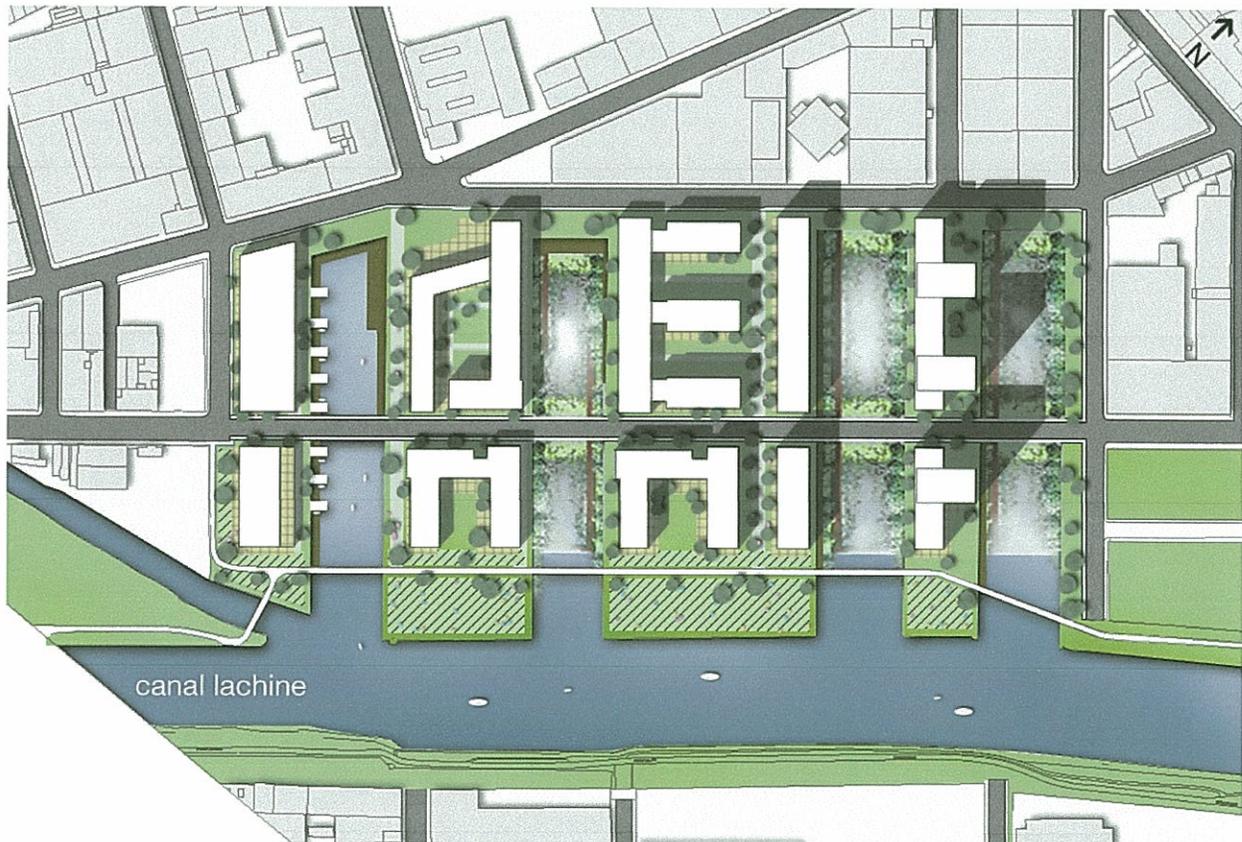
Nomination des îlots



### Projet alternatif - intentions

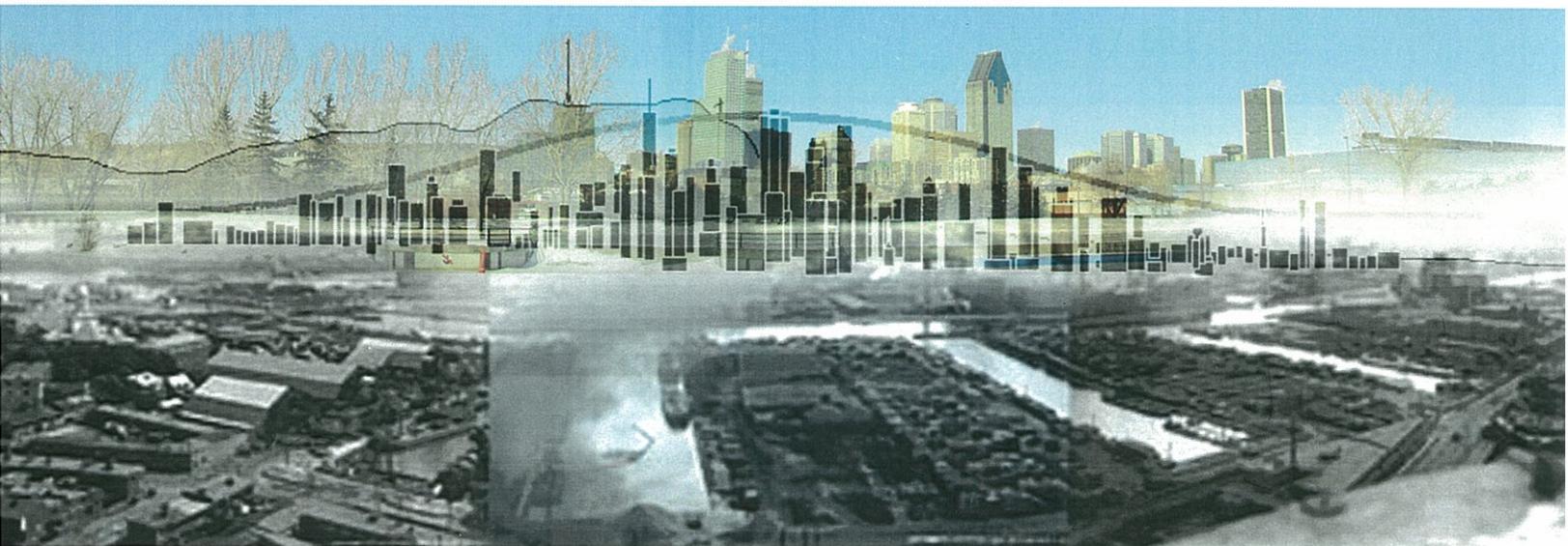
#### Légende

-  Maintenir les grandes perspectives vers le Mont-Royal et le Centre-Ville
-  Déblayer les bassins 1, 2, 3 sur une distance accrue vers le nord  
Déblayer complètement le bassin 4 et lui redonner ses fonctions de port de mer
-  Empreintes des bassins
-  Aligner le front sud des bâtiments
-  Créer des jardins publics thématiques à l'extrémité de chacune des jetées
-  Créer des attractions sur le site
-  Abaisser la hauteur de plusieurs bâtiments
-  Relocaliser la piste cyclable plus au nord



### Projet alternatif

- Déblayer les bassins 1, 2 et 3 sur une distance accrue vers le nord et redonner au bassin 4 sa fonction de port de mer
- Créer un centre d'interprétation sur l'îlot 1
- Créer un centre récréotouristique sur l'îlot 2
- Aligner le front sud des bâtiments
- Créer des jardins thématiques à l'extrémité de chacune des jetées
- Relocaliser la piste cyclable plus au nord
- Limiter la hauteur du bâtiment de l'îlot 1 à 8 m, 2 à 12 m, 3 à 12 m et ceux des îlots 4 et 5 à 18 m
- Abaisser la hauteur de plusieurs bâtiments (impacts éoliens atténués, ombres projetées réduites, cônes visuels conservés)



Le syndicat des copropriétaires des **Lofts Redpath**

