

Numéro du dossier : **A07-S0-01**

Le Conseil du patrimoine de Montréal est l'instance consultative de la Ville en matière de patrimoine.

Le Conseil émet un avis de sa propre initiative*, compte tenu de la valeur patrimoniale du secteur Griffintown et de sa proximité au canal de Lachine, désigné lieu historique national.

BÂTIMENT OU SITE VISÉ :

Adresse : Secteur délimité par les rues du Séminaire, Ottawa, la voie ferrée et l'autoroute Bonaventure et le Canal de Lachine

Arrondissement : Le Sud-Ouest

Lot (s) :

Statut juridique :

- Municipal :
- Provincial :
- Fédéral : Canal de Lachine et complexe manufacturier du canal de Lachine, désignés *lieu historique national*

Autre reconnaissance : Secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle

NATURE DES TRAVAUX

Le projet de développement « Le Village Griffintown » prévoit :

la construction de 492 000 m² (plus de 30 bâtiments) sur 17 îlots qui comprendraient :

- 3 860 logements (étudiants, pour personnes âgées, sociaux, abordables et en copropriété)
- environ 90 000 m² de surface commerciale
- une salle de spectacle de 3 000 places et 16 salles de cinéma
- environ 19 000 m² d'espaces de bureaux
- deux hôtels (39 000 m²)
- 5 000 places de stationnement en sous-sol

la conservation de quelques bâtiments, la démolition des autres ainsi que la fermeture de quelques rues.

AUTRES INSTANCES

Le comité exécutif de la Ville a jugé le projet recevable et le plan particulier d'urbanisme qui accompagne le projet sera soumis à une consultation publique par l'arrondissement Le Sud-Ouest, au début de l'année 2008.

HISTORIQUE DES LIEUX

En 1804, Mary Griffin, propriétaire des lieux, commande à l'arpenteur Louis Charland, un plan de lotissement du fief Nazareth. Ce plan d'un secteur qui sera par la suite connu sous le nom de Griffintown, est le premier du genre à Montréal. Il présente une trame organisationnelle qui servira de modèle à la trame orthogonale que l'on retrouve partout dans la ville. Ce plan sera respecté nonobstant les changements d'usages et de propriétaires.

Bordé au sud par le canal de Lachine, ouvert en 1825 puis élargi entre 1843 et 1849, Griffintown est partie prenante du premier quartier industriel de Montréal, le quartier Sainte-Anne. Son développement est rattaché au port intérieur d'importance que fut celui de Montréal, dans le dernier quart du XIX^e siècle, et à l'essor

d'une industrie qui jalonne les bassins du canal et qui établit les assises d'un réseau ferroviaire, support de l'économie du Canada. Le canal de Lachine et le complexe manufacturier attenant sont respectivement désignés comme lieux historiques nationaux en 1929 et en 1996.

Griffintown se distingue par un mélange dense d'entreprises industrielles, d'ateliers et de résidences pour les travailleurs, le tout dans une proximité directe. On y retrouve aussi un pôle institutionnel organisé autour de l'église Sainte-Anne (aujourd'hui le parc Sainte-Anne-Griffintown), des équipements civiques comme le poste de pompiers, rue Ottawa, et le poste de police, rue Young. De plus, fortement lié à l'immigration irlandaise, Griffintown demeure encore aujourd'hui un important lieu de mémoire pour cette communauté. Rappelons qu'arrivés à Montréal durant le XIX^e siècle, les Irlandais en sont l'un des quatre groupes fondateurs, tel qu'en témoigne le trèfle d'Irlande sur les armoiries et le drapeau de la Ville.

Le viaduc ferroviaire (construit entre 1931 et 1943), puis l'autoroute Bonaventure (1967) isolent progressivement Griffintown de la partie est du quartier Sainte-Anne (que l'on associe de nos jours au faubourg des Récollets). En 1963, la Ville attribue un zonage industriel à tout le secteur. L'année suivante, c'est la fermeture du canal de Lachine, déclassé en tant que voie de navigation intérieure depuis l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent. Les habitants quittent peu à peu le quartier. L'église Sainte-Anne est démolie en 1970; le square Gallery est privatisé et transformé en stationnement en 1995. Toutefois, des vestiges de chacune des étapes du développement du quartier subsistent encore.

RÉFÉRENCES POUR L'ANALYSE DU PROJET

- *Atelier B.R.I.C. (mars 2007). Secteur de planification détaillée de Griffintown - Principes d'intervention pour la conservation, la mise en valeur et le développement du secteur.*
- *Ethnoscop (septembre 2007). Griffintown - Étude de potentiel archéologique et planification d'interventions archéologiques au terrain.* Montréal.
- *Martin + Marcotte architecte et Daniel Arbour et Associés (21 novembre 2007), Le Village Griffintown, pour Devimco.*
- *Patri-Arch (mars 2007). Planification détaillée du secteur Griffintown: analyse du cadre bâti.* Montréal.
- *Peck, S. (5 décembre 2007). L'historique du quartier Griffintown.* Présentation orale au Conseil du patrimoine de Montréal.
- *Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine de la Ville de Montréal (juin 2007). Secteur de planification détaillée de Griffintown, Éléments d'intérêt patrimonial situés dans le périmètre du projet Village Bassin Peel.*
- *UNESCO (2007). Une approche sociale et humaine pour une revitalisation durable : des quartiers historiques pour tous.* Guide UNESCO-MOST 2007.
- *Ville de Montréal 2003. La plaque tournante montréalaise.*
<http://www.vieux.montreal.qc.ca/plaque/horizon /fra/concl.htm> (consulté le 19 décembre 2007).

Une version antérieure du projet a été présentée au Conseil du patrimoine de Montréal en juin 2006 et la version de novembre 2007 lui a été présentée par le SMVTP le 27 novembre dernier.

ANALYSE DU PROJET

Le projet « Le Village Griffintown » concerne un grand secteur - 12 hectares, 17 îlots - qu'on propose de démolir en grande partie pour y construire de nouveaux immeubles en hauteur et introduire de nouveaux usages locaux et métropolitains, pour un total de plus de 530 000 m²¹. C'est donc la construction d'un tout nouveau quartier qui est proposée, quartier dont les retombées dépasseront largement l'échelle locale. Le projet représente pour la Ville un investissement majeur de capitaux privés qui devrait générer un nombre important de logements, incluant du logement abordable et social, de nombreux emplois, des espaces publics et diverses activités. Il pourrait donc redynamiser le milieu d'insertion, dont l'état actuel commande un effort de revitalisation, mais à la condition qu'il s'articule aux quartiers limitrophes, consolide la forme et le paysage urbain du quartier, s'inscrive dans l'histoire et la mémoire des lieux, offre un milieu de qualité à long terme et contribue à la mise en valeur culturelle, esthétique, environnementale, sociale et économique du centre-ville de Montréal. Le Conseil est hautement préoccupé par le peu de réponses apportées à ces enjeux.

L'analyse porte sur six enjeux, soit (1) la trame de rues et le tissu urbain ; (2) le patrimoine construit ; (3) les hauteurs ; (4) l'archéologie ; (5) le milieu de vie créé et (6) les valorisations sociales et culturelles.

1. La trame de rues et le tissu urbain

Griffintown occupe une place fondatrice à Montréal. En plus de représenter l'identité irlandaise, il est le premier quartier industriel de Montréal, que rappellent la proximité du canal de Lachine, ses structures industrielles de même que le tissu

et les activités du quartier. La trame de rues originale, tracée en 1806 et maintenue jusqu'à ce jour, est la plus ancienne de Montréal après le Vieux-Montréal (Figure 1).

Formée de longs îlots étroits, cette trame a servi de modèle à la grille orthogonale identitaire de Montréal. L'orientation et les dimensions de la grille de rues ont conditionné l'implantation des immeubles, dont la présence est toujours perceptible malgré les nombreuses disparitions. Le paysage urbain qui découle de l'imbrication de ces divers éléments

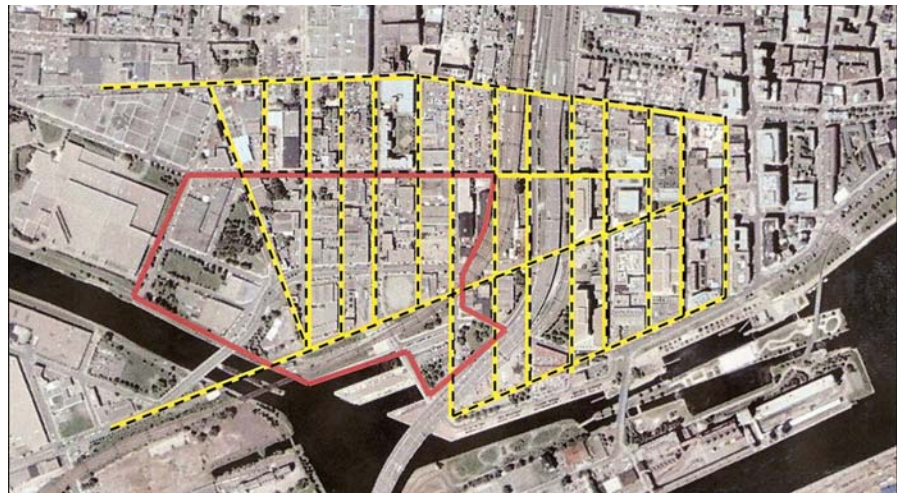


Figure 1 - Vue d'un secteur de Griffintown. Les traits pointillés illustrent la grille de rues originale dessinée par Charland en 1804. Le périmètre tracé correspond à l'emplacement du projet Devimco. Source : Steven Peck, orthophoto tirée de Google Earth (novembre 2007)

est unique, notamment dû aux îlots triangulaires résultant du tracé historique de la rue Wellington (dont un segment datant de 1804, aujourd'hui renommé Smith). Outre ses qualités historiques, la trame existante de Griffintown offre des cadrages visuels sur le centre-ville et le mont Royal. Elle permet de situer le quartier dans la ville et, ainsi, renforce son appartenance à Montréal. Enfin, elle offre, par sa finesse, une grande

¹ Pour fins de comparaison des superficies et densités, le projet de l'Université de Montréal prévoit près de 235 000 m² de bâtiments institutionnels et résidentiels sur les 23 hectares qu'occupe la gare de triage d'Outremont, avec une densité de près de 4,5 fois moindre de ce que prévoit le projet « Le Village Griffintown ».

perméabilité propice à la marche et au vélo, à la base du développement durable.

Le projet prévoit d'importantes modifications à la trame de rues – la rue Rioux est prolongée, les rues Smith, Young, du square Gallery et Shannon sont supprimées et les rues Murray et Olier sont tronquées. Le Conseil ne comprend pas le bien-fondé de ces propositions. Les méga-flots créés viennent déstructurer la trame urbaine traditionnelle et ne correspondent pas à l'identité montréalaise. De plus, les « artères piétonnes couvertes » viennent privatiser l'espace public, diminuant la qualité du quartier comme milieu de vie. Enfin, ces interventions vont à l'encontre des recommandations du Plan d'urbanisme (p. 128, 234-235) et de la Politique du patrimoine (p. 60). La trame de rues existante mérite donc d'être conservée. Elle a d'ailleurs été maintenue ou retracée dans les quartiers adjacents réhabilités ces dernières années, notamment dans le Quartier international, où le square Victoria a retrouvé sa forme originale, et dans le faubourg des Récollets, où la densification de ce dernier, pour accueillir la Cité Multimédia, a misé sur la structure existante qu'elle a contribué à confirmer.

2. Le patrimoine construit

Le paysage urbain du quartier est marqué par sa petite échelle que structurent la grille fine de rues ainsi que le gabarit des immeubles. Ces derniers engendrent des mises en scène de proximité qui correspondent à l'idée du quartier montréalais. Certes, la conservation intégrale n'est peut-être pas la seule option envisageable. Toutefois, l'approche adoptée dans le projet eu égard au patrimoine n'est pas crédible. Bien qu'il ait été conservé de façon fragmentaire et qu'il comporte peu de monuments, le quartier est le berceau de l'industrialisation à Montréal et son patrimoine modeste, intimement lié à sa morphologie, est précisément le lieu de sa mémoire. Dans le projet proposé, la conservation vise plutôt des bâtiments isolés et seulement une partie de ceux dont la valeur a été reconnue par les études réalisées (Patri-Arch, 2007; Atelier B.R.I.C, 2007; SMVTP, 2007). Huit bâtiments seraient conservés *in situ* à l'intérieur du périmètre du projet, alors que le secteur est considéré d'intérêt patrimonial exceptionnel dans le Plan d'urbanisme et que le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine recommande d'en conserver presque le double (juin 2007). Quatre bâtiments seraient démolis et reconstruits pour élargir la rue Peel et deux autres seraient déménagés (alors que les chartes internationales du patrimoine qui abordent le déplacement de structures et d'édifices anciens se positionnent à l'encontre de telles pratiques).

Outre la portée réductrice de l'exercice, comment croire que des bâtiments seront conservés alors que le concept de développement tel que dessiné propose de nouveaux immeubles de grande hauteur dans le voisinage immédiat et même sur l'emplacement des immeubles soit disant conservés *in situ* ? Enfin, soulignons que les démolitions prévues auront pour effet de couper en deux le quartier Griffintown et d'en diminuer ainsi la lisibilité historique. La rue Ottawa est en effet la rue principale du quartier ; elle sera désarticulée par la présence de bâtiments imposants du côté sud alors qu'au nord, on restaure la caserne de pompiers, préservant ainsi un morceau du tissu existant.

Montréal compte pourtant de nombreux cas d'intégration d'immeubles ou de parties d'immeubles contemporains au tissu existant qui ont fait leurs preuves sur le plan économique. Des édifices industriels ont en effet été recyclés à des fins de commerces et de bureaux (CEIM-33, rue Prince, entrepôt Buchanan, Édifice Zone), de lieux d'exposition (Fonderie Darling) et d'habitation (Redpath, Belding-Corticelli, Lowney's, Quai de la Commune). L'ancienne New City Gas Company of Montreal offre un potentiel particulier (qui pourrait s'inspirer du Distillery District à Toronto), dont la matérialisation permettrait d'éviter qu'on en démolisse une partie. Au faubourg des Récollets, les travaux de restructuration ont aussi été appuyés par l'ajout d'édifices contemporains dont l'architecture et l'implantation tiennent compte du gabarit, des matériaux et du caractère

des lieux (par exemple, Motorola et Europa). Toutes ces réalisations s'inscrivent dans le tissu existant et démontrent éloquentement que la densification n'est pas nécessairement à proscrire, au contraire.

3. Les hauteurs

La densification et la construction de tours sur l'ensemble du quartier soulèvent la question des hauteurs et celle du mode d'implantation. D'abord, les hauteurs proposées sur le site et dans l'entourage immédiat des bâtiments conservés sont incompatibles avec la protection de la valeur patrimoniale de ces bâtiments (laquelle va au-delà du maintien de la façade ou de la structure physique). Un autre enjeu est le maintien des relations visuelles entre le mont Royal et le fleuve, qui constitue l'une des grandes orientations du Plan d'urbanisme de la Ville (action 11.1, confirmée par le document complémentaire). En effet, les hauteurs projetées mettent en péril certaines des perspectives identifiées dans le Plan, soit vers le mont Royal à partir du Bassin Peel (F) et vers le fleuve depuis le belvédère de la Montagne (A) et depuis la rue Peel, à l'angle de l'avenue des Pins (B) (Figure 2).

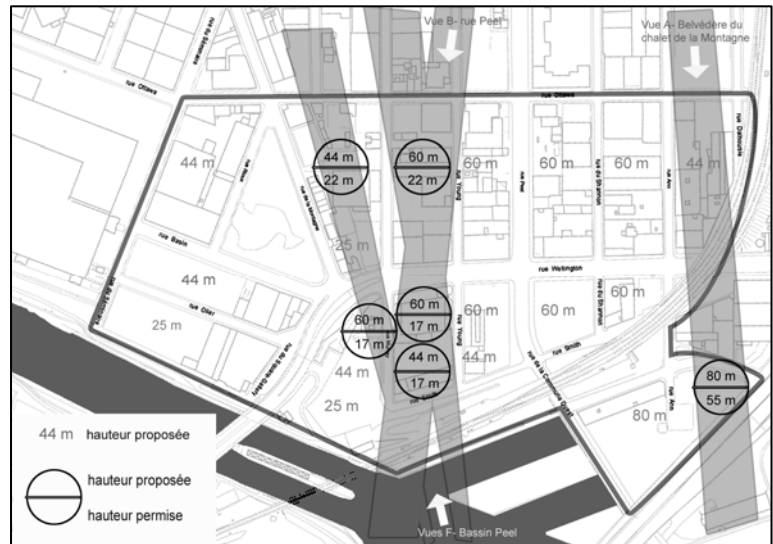


Figure 2 - Localisation des cônes visuels identifiés au Plan d'urbanisme et comparaison des hauteurs prévues dans le projet avec celles permettant la conservation des vues. Source : CPM d'après des données transmises par le BPTÉ et Plan d'urbanisme

Alors que les hauteurs proposées par le promoteur sont respectivement de 60 et de 44 m dans le cas des îlots délimités par les rues Wellington, de la Montagne, Ottawa et Young, les hauteurs maximales prescrites par le Plan pour protéger ces vues sont de 22 m. Dans le cas des îlots circonscrits par les rues Wellington et Smith, entre le canal de Lachine et la rue Young, les hauteurs maximales prescrites sont de 17 m alors qu'on propose des hauteurs entre 44 et 60 m. Enfin, pour la partie Est de l'îlot délimité par les rues de la Commune, Brennan et Nazareth, les hauteurs sont de 55 m alors que celles qui sont prévues dans le projet atteignent 80 m. Les différences entre les prescriptions du Plan d'urbanisme et les intentions du promoteur sont ainsi majeures (de 8 m, ou 2,5 étages, à 29 m, ou plus de 9 étages).

Toutes ces considérations militent également pour une réduction générale des hauteurs afin d'éviter une variation importante des gabarits, laquelle n'est pas souhaitable pour la mise en valeur des immeubles conservés et pour la qualité générale de l'expérience urbaine.

4. L'archéologie

L'étude du potentiel archéologique du secteur a confirmé la forte concentration de ressources archéologiques des lieux, aussi pointée au Plan d'urbanisme (p.162), notamment par des occupations domestiques et industrielles (Ethnoscop, 2007). À l'intérieur des limites du projet, les rues Ann, Brennan et Wellington sont particulièrement susceptibles de contenir des ressources archéologiques.

L'étude recommande de réaliser des fouilles dans les îlots 10 et 15 (numérotation de Devimco, novembre 2007) et des inventaires dans les îlots 1, 3, 5, 6, 8, 11, 12 et 13 et ce, avant toute excavation (Figure 3). Le projet prévoit 5 000 places de stationnement intérieur mais n'en précise ni la localisation ni la relation avec les sites à potentiel archéologique. Il y aura donc lieu d'assujettir la planification du stationnement souterrain aux résultats des travaux archéologiques.

5. Le milieu de vie créé

Outre la protection du patrimoine, dans sa dimension matérielle et comme lieu de mémoire, la viabilité à long terme du quartier constitue un sujet de préoccupation pour le Conseil. Pour être durable, le projet doit assurer l'équilibre et l'intégration des divers usages favorisant la vie de quartier et le transport actif. Le Conseil n'est pas en mesure de se prononcer sur les études de marché (qui ne lui ont pas été présentées) ni sur les superficies proposées. Toutefois, il s'interroge sur la grande proportion de tours, le peu de services non commerciaux prévus et la transformation des rez-de-chaussée en centres commerciaux, dont la logique est contraire à l'identité montréalaise. L'impact du projet sur les activités économiques toujours présentes dans le quartier, qu'on ne semble pas avoir analysé, le préoccupe également.

Le projet fournit davantage d'informations sur la quantité et la distribution des espaces publics. Plus de 600 000 pi² d'espaces verts sont prévus. Toutefois, bien que la réhabilitation de parcs existants soit au programme, l'augmentation réelle d'espaces publics n'est que d'environ un hectare (100 000 pi², de 439 000 pi² existants à 542 000 pi² proposés, incluant les propriétés du CN et de Parcs Canada), c'est-à-dire moins du 10 % de la superficie habituellement demandée pour fins de parcs dans un projet de développement (Figure 4). De plus, les seuls espaces publics substantiels sont le parc Sainte-Anne et les espaces mis à la disposition du public par le CN et par Parcs Canada (tous existants). L'autre grand espace public existant, Gallery, disparaît au profit de nouveaux immeubles en copropriété.

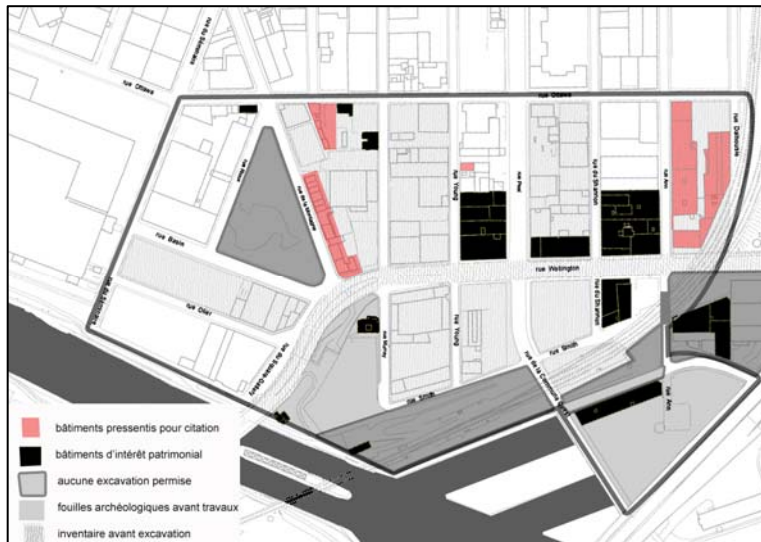


Figure 3 - Identification des secteurs d'intérêt archéologique et des bâtiments d'intérêt patrimonial. Source : CPM synthèse effectuée d'après Ethnoscop, 2007 et SMVTP, juin 2007

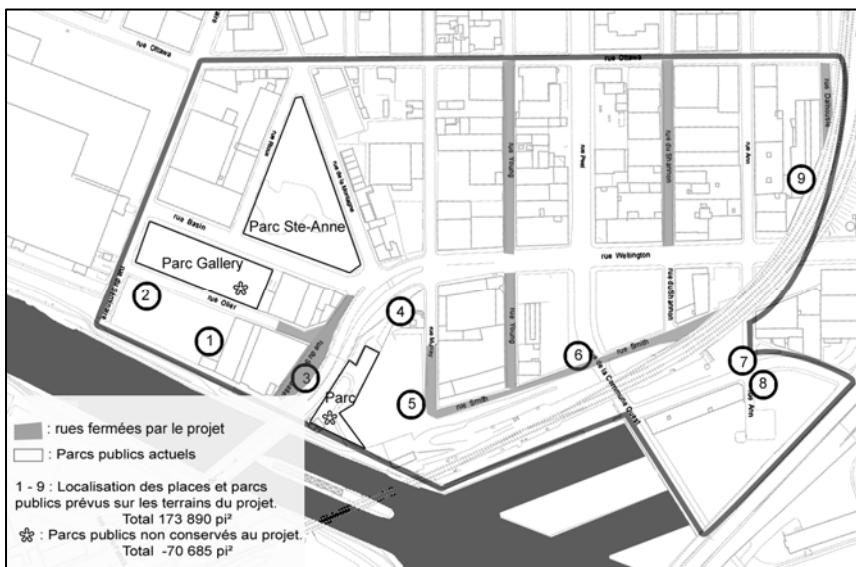


Figure 4 - Localisation des places et parcs publics actuels et prévus, et localisation des rues fermées par le projet. Source : CPM synthèse effectuée d'après Devimco, nov. 2007

Une autre source de préoccupations du Conseil est la privatisation de l'espace public résultant de la disparition de rues au profit d'espaces intérieurs commerciaux ainsi que de l'implantation d'immeubles directement le long du canal. La conservation et le prolongement de la rue Smith le long du canal assureraient une meilleure accessibilité publique à l'eau.

6. Les valorisations sociales et culturelles

Outre l'ancrage historique du quartier, les valeurs collectives accordées à celui-ci constituent un enjeu important. Ces valeurs s'expriment autant par les traces matérielles associées à la morphologie du quartier que par le patrimoine immatériel exprimé à travers les usages et le vécu des habitants. La caractérisation de telles valeurs, en amont du projet, est maintenant mondialement reconnue pour son rôle utile dans la reconnaissance du caractère social et culturel d'un bâtiment, d'un espace public, d'un territoire. Elle peut ainsi être concrètement associée à l'élaboration des principes et des propositions d'aménagement. Toutes sortes d'outils peuvent être utilisés à cette fin, dont les *Dialogues Griffintown*, charrette de design organisée en 2006 sur ce même quartier, constituent un bon exemple. Cette approche est essentielle pour bâtir la cohérence et la viabilité sociale et culturelle d'un projet comme le stipulent les approches actuelles en matière de requalification urbaine (UNESCO, 2007). Le Conseil constate que ces valeurs n'ont pas été prises en compte dans « Le Village Griffintown ».

En conclusion

Le Conseil rappelle que l'approche mise de l'avant dans les quartiers centraux montréalais, depuis le début des années 1990, table sur la requalification des lieux publics. Comme d'autres investissements publics prendront place dans le secteur (dont le remplacement de l'autoroute Bonaventure par un boulevard urbain et le réaménagement du terrain de Postes Canada), il est impératif que la Ville prenne le leadership de l'ensemble du développement des lieux, de manière à assurer la cohérence des interventions. Entre autres, elle devrait privilégier un développement plus intégré et plus progressif qui faciliterait la conservation de la trame urbaine et des bâtiments dont la valeur patrimoniale a été reconnue dans les diverses études. Le projet proposé met au contraire en jeu la force de Montréal comme ville de patrimoine. Le Conseil constate à cet égard le souhait de la Ville de soumettre sa candidature à l'UNESCO pour une inscription à titre de ville du patrimoine mondial (*Montréal : Plaque tournante continentale et atlantique*, 2003). Il souligne aussi l'importance de la récente désignation de « *Montréal, ville UNESCO de design* » pour l'engagement de la Ville à réaliser des projets innovants tant au plan des processus que de celui des réalisations. En matière de requalification des quartiers historiques, il est à cet égard intéressant de constater que l'UNESCO (2007) met de l'avant certains principes discutés dans la présente analyse, dont la conservation des liens entre le quartier et le reste de la ville et la prise en compte des impacts sur cette dernière, la préservation des liens sociaux et l'implication des habitants ainsi que la conservation du commerce existant.

AVIS DU CONSEIL DU PATRIMOINE DE MONTRÉAL

Le Conseil du patrimoine de Montréal comprend l'importance pour la Ville des investissements de capitaux et des nouvelles activités générées par le projet. Toutefois, sur la base des recommandations du Plan d'urbanisme, des analyses consultées et des visites de terrain réalisées, il est d'avis que, dans sa facture actuelle, le projet « Le Village Griffintown » ne respecte pas la trame et le tissu hérités de l'histoire de la communauté irlandaise et du passé industriel du quartier. À une échelle plus large, le projet ne s'articule pas aux quartiers adjacents requalifiés et met en péril certaines vues sur la montagne et sur le fleuve jugées par le Plan d'urbanisme comme devant être protégées. Enfin, il vient appauvrir l'identité montréalaise que sont venus confirmer les grands projets réalisés au centre-ville ces dernières années. Par ailleurs, le Conseil est favorable à la requalification du quartier et il est conscient qu'une vraie réhabilitation puisse engendrer une densification du tissu et une plus grande mixité des usages et nécessiter certaines démolitions. Mais il est convaincu qu'il est possible de baliser le développement de sorte que celui-ci tire mieux parti de ce qui fait l'identité de cet ancien quartier industriel, soit une grille fine de rues, un tissu et un paysage urbains historiques et identitaires, un certain nombre d'immeubles à valeur patrimoniale et un patrimoine archéologique à découvrir.

Le Conseil émet donc un avis défavorable au projet « Le Village Griffintown » tel que proposé. Ses recommandations concernent à la fois le projet de développement du secteur et le processus proposé pour approuver et encadrer ce projet.

I. Quant au projet lui-même

Le Conseil fait les recommandations suivantes :

1. La trame de rues et le tissu urbain

- La trame de rues originale doit être conservée de sorte à fonder davantage le projet sur la morphologie fine des îlots, perpétuer les vues offertes sur le centre-ville et le mont Royal et situer ce quartier dans la ville. De plus, le caractère public de l'ensemble des rues, condition de base pour l'accessibilité du quartier, doit être affirmé. En particulier, en vue de réintégrer le quartier au canal de Lachine, une voie publique doit séparer les propriétés privées du canal pour offrir une accessibilité publique à ses rives.
- Plusieurs rues possèdent des noms anciens et ces toponymes doivent être conservés.

2. Le patrimoine construit

- L'approche patrimoniale doit être revue pour non seulement conserver la trame de rues existante mais également assurer la conservation des édifices et ensembles dont la valeur est établie. Il est en outre impératif que les nouveaux immeubles offrent des conditions, en termes de hauteur et de dégagement, propices à la mise en valeur des immeubles conservés et que les nouveaux usages soient compatibles avec la morphologie et la vocation de ces derniers.
- La rue Peel, déjà plus large que les autres rues du quartier, ne doit pas être élargie pour conserver une échelle de quartier et éviter la démolition des immeubles à valeur patrimoniale qui la bordent.
- Il faudrait aussi démontrer le bien-fondé du déménagement de bâtiments et, si celui-ci reste l'option privilégiée, procéder à une étude en vue d'optimiser les destinations et les usages de ces bâtiments.

- Il y aurait enfin lieu, tel que recommandé dans l'étude de Patri-Arch (2007), d'examiner la pertinence de citer, à titre de monument historique selon la Loi sur les biens culturels (c'est-à-dire à l'échelle de la Ville), les édifices suivants :
 - New City Gas Company, 141-195, rue Ann et 172, rue Dalhousie ;
 - le Griffintown Horse Palace, 1224-1226, rue Ottawa ;
 - l'ancien poste de police no. 7, 217-219, rue Young ;
 - l'ensemble résidentiel sis au 1193-1201, rue Wellington et au 161-215, rue de la Montagne.

3. Les hauteurs

- Les hauteurs prescrites au Plan d'urbanisme en vue de conserver les cônes de vision vers le fleuve et la montagne doivent être respectées.
- De manière générale, les hauteurs des nouveaux immeubles doivent être diminuées dans la perspective de la conservation de l'identité du quartier.

4. L'archéologie

- La localisation du stationnement souterrain doit être soumise aux résultats des travaux d'archéologie, selon les recommandations d'Ethnoscop (2007).

5. Le milieu de vie créé

- Tout en rappelant le caractère industriel des lieux et en renforçant la présence du canal de Lachine, le projet doit permettre la création d'un milieu de vie de qualité pour les habitants, les travailleurs et les visiteurs.
- La quantité et la distribution des espaces publics doivent être revues pour mieux tenir compte de la localisation de l'ensemble des immeubles résidentiels.

6. Les valorisations sociales et culturelles

- Les valeurs sociales et culturelles (passées et présentes) du quartier devraient être mieux documentées, au moyen notamment d'analyses de textes, récits, médias, etc. et éventuellement d'enquêtes. Les résultats devraient être intégrés au programme et au design urbain du quartier.

II. Quant au processus d'approbation et d'encadrement du projet

La réalisation du projet sera, dans un premier temps, encadrée par un Programme particulier d'urbanisme au moyen de précisions et de modifications au Plan d'urbanisme, notamment quant au tracé des rues, aux éléments du patrimoine à conserver, aux hauteurs, aux densités, aux usages et au stationnement. Le Conseil considère que la Ville doit prendre le leadership du redéveloppement du quartier et que celle-ci - et non le promoteur - devrait proposer des balises et une démarche qui permettent qu'un tel redéveloppement s'inscrive dans la foulée des efforts de requalification urbaine entrepris ces dernières années.

Aussi, le Conseil fait les recommandations suivantes :

- Le Programme particulier d'urbanisme devrait intégrer les recommandations faites au point ci-haut sur le projet. À cet effet, il doit :

- prendre la forme d'un projet urbain dessiné différent de celui présenté par le promoteur ; ce projet devrait inscrire l'espace public – parcs, places et rues – dans la réalité matérielle du quartier et intégrer les valeurs culturelles et sociales qui sont accordées aux lieux ;
 - inclure des règles encadrant l'élaboration des règlements d'urbanisme en ce qui concerne le zonage (notamment les usages, les hauteurs et les densités), le lotissement et la protection et la mise en valeur du patrimoine ;
 - préciser clairement les obligations du promoteur quant à la définition et l'aménagement du domaine public, la provision des divers types de logement et la séquence de construction, et prévoir des moyens pour que ces engagements soient respectés.
- Compte tenu de l'envergure du projet et des dérogations majeures au Plan d'urbanisme que celui-ci génère, le conseil de la ville devrait confier la responsabilité de la consultation publique à l'Office de consultation publique de Montréal. À tout le moins, l'Office devrait avoir le mandat d'accompagner l'arrondissement Le Sud-Ouest dans un tel exercice.
 - Les règlements d'urbanisme qui seront élaborés à la suite de l'adoption du Programme particulier d'urbanisme devraient inclure un processus discrétionnaire d'approbation des projets, avec des critères exigeants pour la mise en valeur de la trame du quartier, la cohabitation avec les bâtiments conservés et la mise en valeur de ces derniers.

Marie Pessan

La présidente

Le 20 décembre 2007

* Règlement O2-136 (codification administrative),

12.1. Le conseil donne son avis au conseil de la Ville sur:

- 1° tout projet de modification au plan d'urbanisme dont le territoire visé concerne en tout ou en partie une portion du territoire de la ville situé dans un arrondissement historique, un arrondissement naturel, un arrondissement historique et naturel, un site historique classé, un site archéologique, un site du patrimoine, une aire de protection d'un monument historique classé en vertu de la Loi sur les biens culturels (L.R.Q., chapitre B-4) ou qui concerne un immeuble bénéficiant d'une protection en vertu de cette loi;
- 2° tout projet de règlement adopté en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal (L.R.Q., chapitre C-11.4) dont le territoire visé concerne en tout ou en partie une portion du territoire de la ville décrite au paragraphe 1 ou qui vise un immeuble bénéficiant d'une protection en vertu de cette loi;
- 4° tout projet de démolition d'un immeuble situé en tout ou en partie dans une portion du territoire de la ville décrite au paragraphe 1 ou bénéficiant d'une protection en vertu de la Loi sur les biens culturels (L.R.Q., chapitre B-4) et qui, dans tous les cas, ne fait pas l'objet d'un avis de la Commission des biens culturels du Québec.