

La mise en valeur du patrimoine  
du secteur  
de planification détaillée

# Griffintown



Direction de la culture et du patrimoine  
Octobre 2012

Montréal 

Octobre 2012

**Analyse et rédaction**

Gabriel Bodson, conseiller en aménagement

Julie Boivin, architecte

Anne-Marie Dufour, architecte

**Photographie VM, 2012 et graphisme**

Denise Caron, conseillère en aménagement

**Sous la direction de**

Isabelle Dumas, chef de division

Jean-Robert Choquet, directeur

**La mise en valeur du patrimoine  
du secteur de planification détaillée**

**Griffintown**

**Il est toujours possible d'attribuer à différents objets des valeurs patrimoniales. Mais en milieu urbain ancien, c'est dans les relations entre ces différents phénomènes que le sens culturel d'une géographie, d'une trame de rue, d'un lieu, d'activités humaines diversifiées, d'un édifice ou d'un ensemble d'édifices pourra émerger.**

**Il s'agit alors de conjuguer différentes actions publiques pour rendre intelligible à travers les principaux parcours et lieux de Griffintown la singularité de cette portion de la ville qui s'est constituée à l'aube de notre Modernité, entre 1825 et 1875.**

**Ainsi ce patrimoine ressortira comme une partie importante de la vie actuelle des montréalais en ce début du XXIe siècle.**



Musée McCord, 1896

# Table des matières

CONTEXTE

PREMIÈRE PARTIE

**Rappel des grandes phases de développement de Griffintown**

DEUXIÈME PARTIE

**Analyse et recommandations  
de la Direction de la culture et du patrimoine**

- 1 Principales composantes d'intérêt patrimonial**
- 2 Bâtiments présentant un intérêt patrimonial**
- 3 Patrimoine archéologique**
- 4 Orientations générales de mise en valeur du patrimoine**
- 5 Orientations sectorielles de mise en valeur du patrimoine d'intérêt patrimonial et les démolitions**
- 6 Recommandations concernant les interventions sur les bâtiments d'intérêt patrimonial**





# CONTEXTE

Le présent document est élaboré dans le cadre de l'exercice de planification détaillée du secteur Griffintown menant à l'élaboration d'un Projet particulier d'urbanisme (PPU Griffintown). Il se présente en deux parties.

La première partie du document présente une synthèse des grandes périodes de développement du secteur. Ce rappel historique met en contexte l'analyse et les recommandations de la Direction de la culture et du patrimoine, lesquelles sont présentées en deuxième partie.

Les recommandations concilient le développement urbain et les valeurs patrimoniales en s'appuyant sur la Charte de la Ville de Montréal notamment au regard des pouvoirs qui lui sont conférés pour déterminer la trame de rue et l'inscrire au plan général. Elles répondent aussi aux orientations de la Politique du patrimoine adoptée en 2005 et à celles du Plan d'urbanisme adopté en 2004.

Les recommandations reconduisent, pour une large part, celles fournies par le Bureau du patrimoine du Service de la mise en valeur du patrimoine en 2007. Une analyse détaillée du secteur avait alors été réalisée, mettant en commun l'expertise municipale et celle de l'Atelier B.R.I.C., de Patri-Arch et de David B. Hanna. Depuis, plusieurs visions d'aménagement du territoire se sont imposées avec l'adoption, en 2008, du Projet particulier d'urbanisme Griffintown, secteur Peel-Wellington couvrant une partie du secteur de planification détaillée et l'adoption, en 2009, en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal, d'un règlement encadrant le redéveloppement du 1500, rue Ottawa, site de l'ancien tri postal de Postes Canada, connu sous l'appellation site des Bassins du Nouveau Havre. En outre, plusieurs permis de construction ont été octroyés, des démolitions ont eu lieu et d'autres, autorisées, suivront.

Le PPU Griffintown -qui remplacera le PPU Griffintown, secteur Peel-Wellington- permet de revoir certains paramètres réglementaires. Toutefois, de profondes transformations du territoire sont en cours, lesquelles ont un impact majeur sur l'organisation spatiale et les composantes structurelles du quartier historique. L'analyse qui suit cible donc les composantes et les ensembles d'intérêt patrimonial qui présentent toujours, dans le contexte actuel, un potentiel de mise en valeur.

Le document présente succinctement, les principales composantes d'intérêt patrimonial du secteur de planification détaillée.

Des précisions sur la sélection des bâtiments présentant un intérêt patrimonial, sur les limites du processus de sélection et sur le potentiel archéologique du secteur s'ensuivent.

Quelques grands principes ayant présidé au développement de quartiers historiques limitrophes à Griffintown dans les vingt dernières années sont ensuite rappelés. Ils servent de cadre de référence pour l'élaboration d'orientations générales de mise en valeur du secteur de planification détaillée et d'orientations sectorielles afférentes à neuf sous-secteurs subdivisant le secteur de planification détaillée.

Finalement, des recommandations concernant les interventions sur les bâtiments d'intérêt patrimonial et les démolitions sont proposées pour bonifier les processus d'encadrement des projets et éclairer la prise de décision.



**Griffintown**

**Faubourg  
des Récollets**

**Cité  
Multimédia**

**Canal de Lachine**

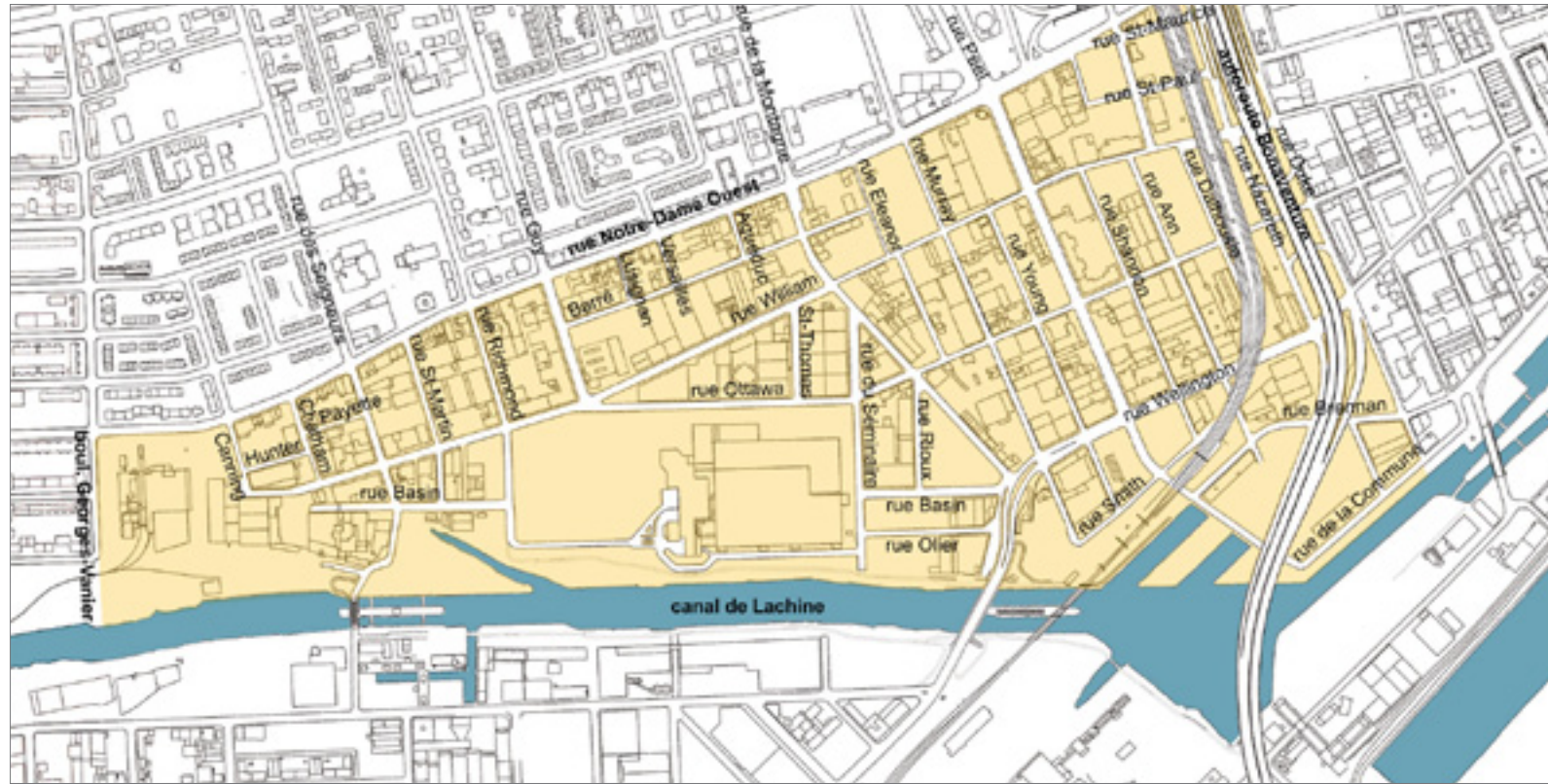
Griffintown vers 2006



**Première partie**

# Rappel des grandes phases de développement de Griffintown

*Le texte qui suit est extrait de l'étude *Secteur de planification détaillée de Griffintown. Principes d'intervention pour la conservation, la mise en valeur et le développement du secteur* réalisée par l'Atelier B.R.I.C. pour le compte de la Ville de Montréal en 2007. Pour la présente édition, le choix des images a été revu afin de mieux soutenir le propos.*



Le secteur de Griffintown se trouve dans une partie de la ville qui a beaucoup changé au cours des ans. Il comprend la partie ouest de l'ancien faubourg des Récollets, la partie nord-est de l'ancienne ferme Saint-Gabriel et la partie ouest de l'ancien quartier de Griffintown, aussi appelé le faubourg Sainte-Anne, ou le fief de Nazareth.

Cette étude aborde l'histoire de l'ancien quartier de Griffintown et des quartiers avoisinants, mais elle porte plus précisément sur le territoire désigné comme secteur de planification détaillée de Griffintown, identifié en jaune sur le plan à gauche.



## ANALYSE HISTORIQUE

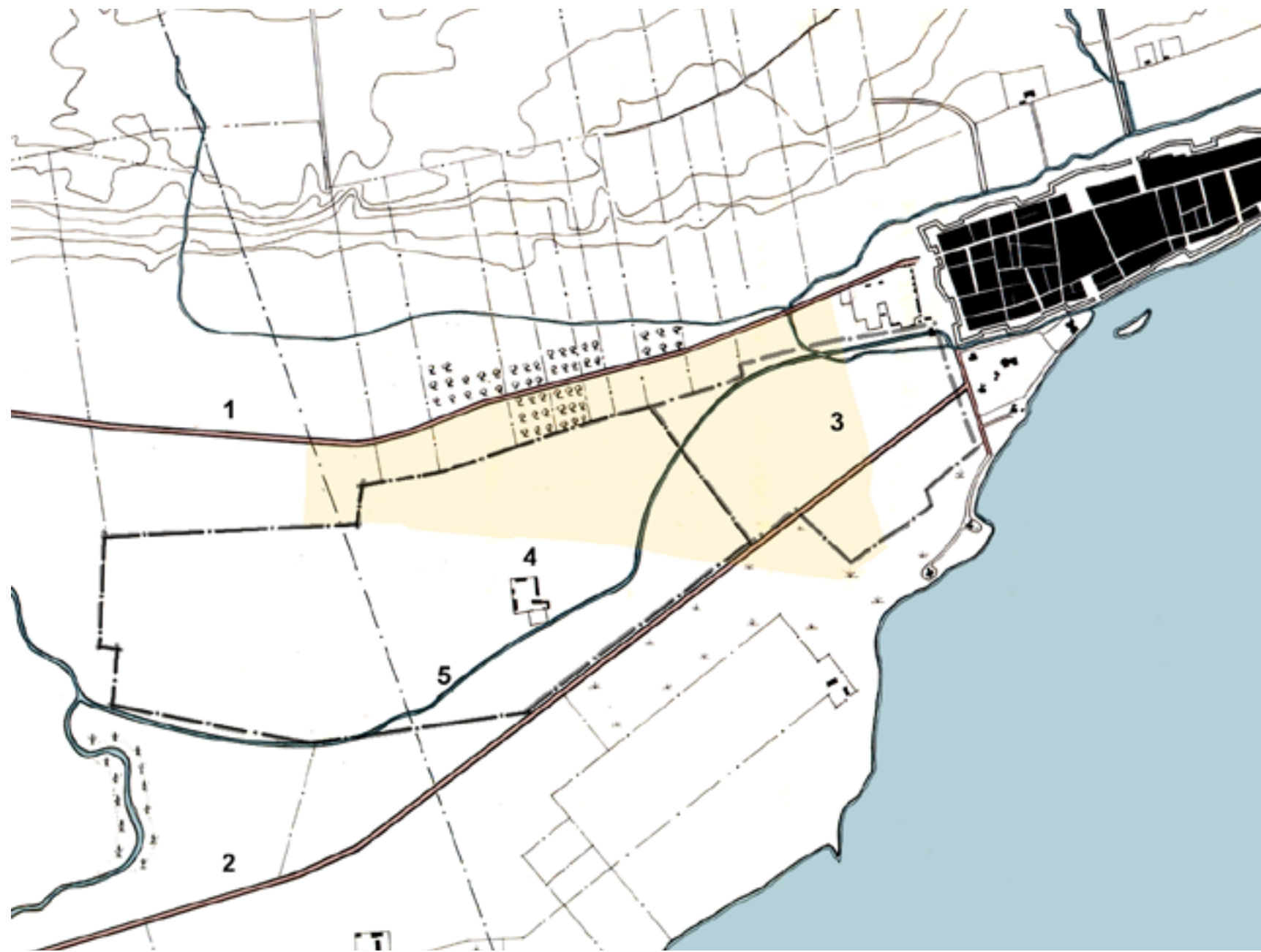
Cette analyse historique explique l'évolution progressive du tissu urbain sur le territoire situé directement à l'ouest du Vieux-Montréal, incluant le site du secteur de planification de Griffintown. Les phases de formation sont d'abord décrites et illustrées. Un plan synthèse montre ensuite quelles traces de ces périodes historiques sont encore visibles aujourd'hui.

Les traces historiques sont des éléments de composition urbaine qui ont, au fil des ans, formé l'identité et le caractère tout à fait unique de Griffintown. L'analyse des traces historiques peut éclairer la planification du développement futur du secteur de diverses façons. Elle permet de découvrir l'origine du cadre bâti, des espaces publics et de la trame urbaine mais aussi de comprendre le rôle et le sens de ces composantes dans le tissu urbain et social de la ville. Cette connaissance du milieu permet de déterminer quels types d'interventions sont souhaitables pour que son évolution soit continue, en suite logique avec ses phases de formation précédentes. Par ailleurs, un développement urbain de qualité, mettant en valeur la richesse patrimoniale de Griffintown, en tire nécessairement profit, notamment au plan touristique.

### LES PHASES DE FORMATION DU TISSU URBAIN

Sept phases ont été identifiées et reconstituées à l'aide de plans anciens montrant la localisation des ensembles bâtis. Les transformations morphologiques relatives à chacune des phases sont décrites, principalement au niveau des voies de communication, du découpage parcellaire et du cadre bâti. Le territoire du secteur de Griffintown est identifié par une plage jaune sur chacun des plans. Ces plans ont été élaborés par la Ville de Montréal.

- La première phase de formation est reliée à la colonisation du territoire, de 1645 à 1800 ;
- La deuxième phase, de 1800 à 1845, correspond à la mise en place du premier canal navigable vers l'ouest ;
- La troisième phase , de 1845 à 1880, est caractérisée par l'exploitation de la force hydraulique du canal de Lachine à des fins de production industrielle ;
- Lors de la quatrième phase , de 1880 à 1915, le quartier qui s'est développé autour des industries se consolide ;
- La période de 1915 à 1960 est l'apogée de la ville industrielle ;
- De 1960 à 1990, le nouveau zonage exclusivement industriel du secteur et la démolition d'institutions clefs fait progressivement disparaître les habitations et les repères sociaux du secteur de Griffintown ;
- Depuis les années 1990, un certain nombre de projets et d'interventions incitent le développement de ce secteur négligé de la ville, pourtant riche d'histoire et de potentiel de développement.



La présence des rapides de Lachine rend nécessaire la construction de deux chemins de terre pour relier Ville-Marie à Lachine : le Upper Lachine Road (**1** La rue Notre-Dame) et le Lower Lachine Road (**2** La rue Wellington).

À partir de 1654, Jeanne Mance et ses futures Soeurs Hospitalières de l'Hôtel-Dieu sont propriétaires des terres du fief Nazareth (**3**), situées entre Ville-Marie et les terres de la ferme Saint-Gabriel.

La ferme Saint-Gabriel (**4**), dont on aperçoit les bâtiments en plan, occupe une grande partie des basses terres situées au sud de la rue Notre-Dame. Elle est exploitée au début des années 1660, par les sulpiciens, bientôt seigneurs de Montréal. Un chemin (la rue des Seigneurs) reliera plus tard cette ferme au domaine des sulpiciens, situé sur le flanc sud de la montagne.

La rivière Saint-Pierre (**5**) qui traverse ces terres est utilisée comme système de drainage des terres agricoles et comme source d'énergie pour les moulins. La topographie et le réseau hydrographique orientent en partie la configuration du tracé des voies et le mode de découpage des terres concédées.

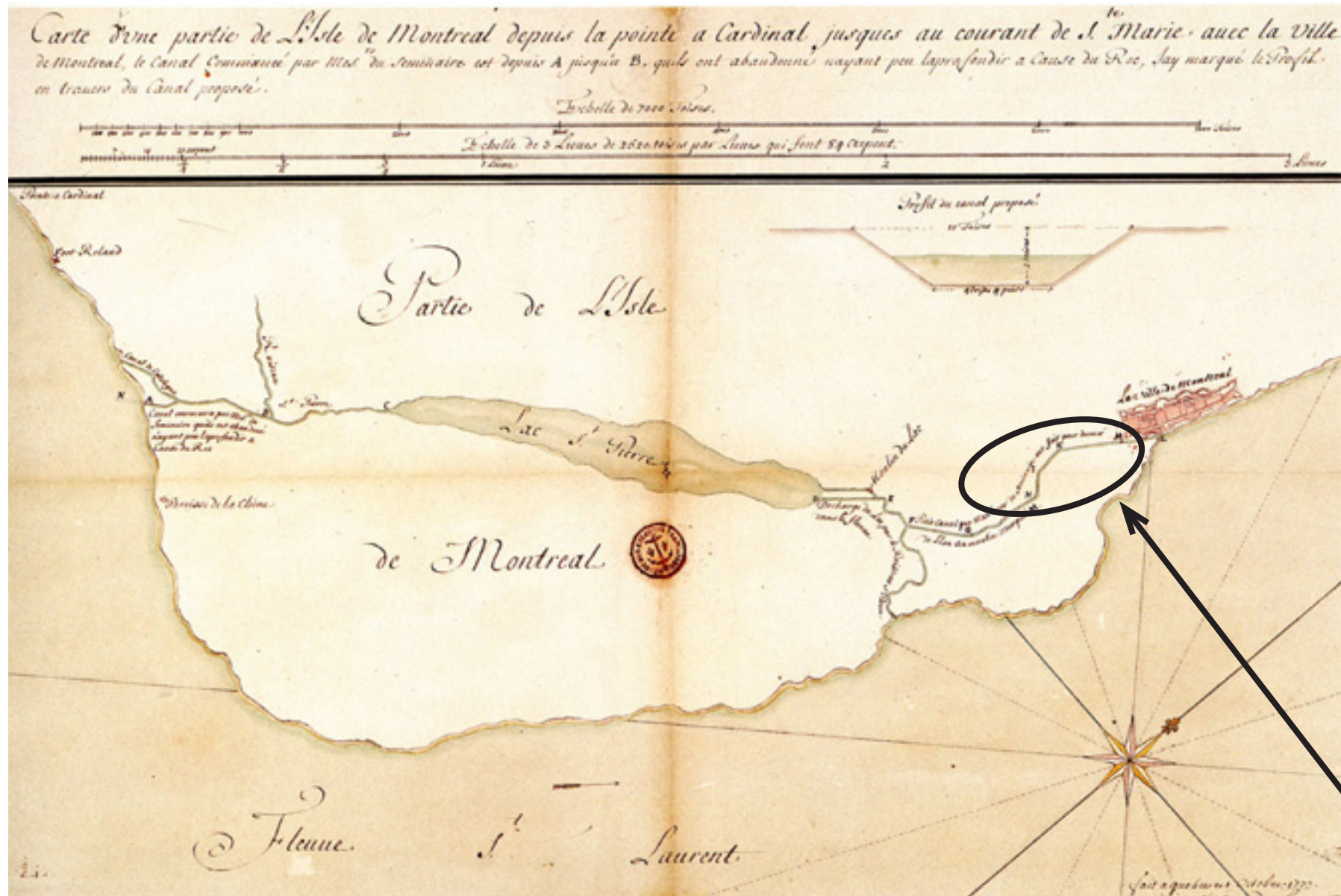
#### DES BASSES TERRES EXTRA-MUROS APPARTENANT AUX SOCIÉTÉS RELIGIEUSES.

La fondation de Montréal en 1642 par Paul de Chomedey, Sieur de Maisonneuve et Jeanne Mance, est suivie par une vingtaine d'années de guerre entre les Iroquois des Cinq Nations et la Colonie de Montréal. Puisque les colons sont en difficulté, Jeanne Mance leur offre l'argent qu'elle a reçu de Madame de Bullion, en France, pour la fondation d'un hôpital. En 1654, le fief Nazareth est offert à Jeanne Mance et ses futures Soeurs Hospitalières de l'Hôtel-Dieu pour compenser ce don fait à la colonie. Les terres du fief, louées pour le pâturage du bétail, sont une source de revenu stable pour les soeurs. Jeanne Mance y fait ériger «la grange des pauvres».

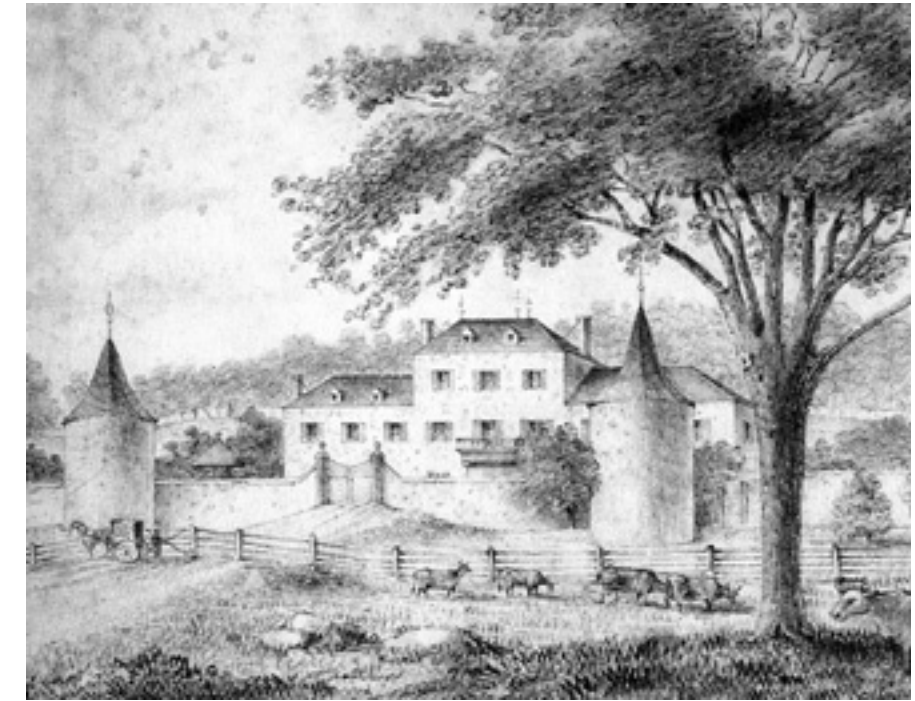
À l'ouest du fief Nazareth (à partir de l'actuelle rue de la Montagne), se trouve la ferme Saint-Gabriel, qui appartient aux Messieurs de Saint-Sulpice, seigneurs de l'île de Montréal, à partir de 1663.

La rivière Saint-Pierre, un cours d'eau provenant de l'ouest, près de la mission de Lachine, traverse la ferme Saint-Gabriel et ensuite le fief en suivant le tracé de l'actuelle rue William. Cette rivière fait déjà, au début du XVIIIème siècle, l'objet de projets de canalisation visant à permettre aux embarcations de contourner les puissants rapides du fleuve.

Un Irlandais protestant du nom de Thomas McCord, conclut un bail de 99 ans sur le fief. Négociant et juge, McCord n'aura pas le temps de s'en occuper avant son départ pour la Grande-Bretagne en 1796 et il laissera son associée, Patrick Langan, le soin de gérer ses affaires à Montréal. Cet événement marque le début d'une autre étape de l'histoire de Griffintown



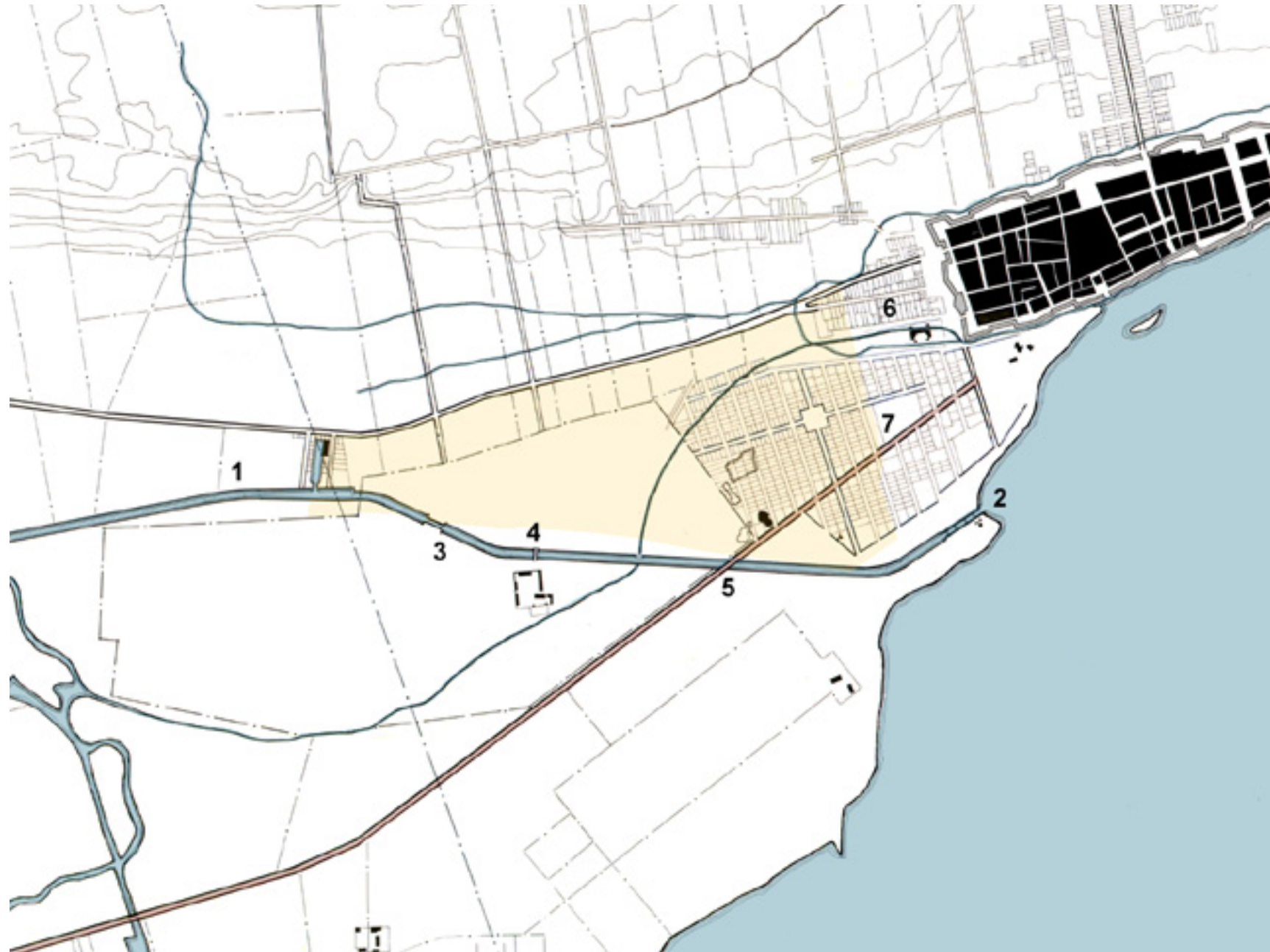
Plan de Chaussegros-de-Léry de 1733 (tiré de Jean-Claude Robert, *Atlas historique de Montréal*), montrant la rivière Saint-Pierre, le lac Saint-Pierre et des segments de canal proposés entre Ville-Marie et Lachine.



Gravure de 1847 : le fort de la Montagne sur le domaine des sulpiciens (site actuel du Grand Séminaire, rue Sherbrooke).  
M971.171 McCord.

Secteur de planification détaillée de Griffintown

## 1800-1845 LA MISE EN PLACE DU PREMIER CANAL NAVIGABLE



Le premier canal navigable est aménagé entre 1819 et 1826 **(1)**. Puisque les chemins de terre sont des voies de transport difficiles, le canal de Lachine est la voie de communication privilégiée vers l'intérieur du continent. Le canal emprunte le tracé de la rivière et du lac Saint-Pierre à l'exception du segment sur ce plan où, pour limiter les expropriations, le canal passe à travers les terres communales et celles de la ferme Saint-Gabriel.

Des écluses sont installées à l'embouchure du canal **(2)** et à proximité des bâtiments de la ferme Saint-Gabriel **(3)**.

Un pont relie les deux parties des terres de la ferme **(4)** et un autre s'inscrit dans la continuité du Lower Lachine Road **(5)** La rue Wellington).

Le faubourg des Récollets se développe à l'ouest de la ville fortifiée **(6)**. Dès 1806, le lotissement de Griffintown est projeté au sud-ouest **(7)**. Ce lotissement sur une trame orthogonale est le tout premier modèle de la trame urbaine montréalaise.

### UN PLAN URBAIN MODERNE, UN CANAL, LA HAUTE TECHNOLOGIE ET UN FAUBOURG OUVRIER.

L'histoire urbaine de Griffintown commence vers 1800. Thomas McCord ne développe pas son territoire. Alors que McCord est en Grande-Bretagne, son associé Patrick Langan, fait une vente frauduleuse du fief à Mary Griffin, épouse de Robert Griffin, un manufacturier de savon.

Entre 1804 et 1810, les fortifications de Ville-Marie sont démolies. Dorénavant, tout développement urbain de Griffintown peut être rattaché à la trame urbaine de la Cité. Vers 1805, Mary Griffin demande à l'arpenteur Louis Charland de concevoir un plan de lotissement du fief. Deux éléments subsistent de ce plan : la nouvelle appellation du fief, Griffintown, en honneur de cette femme d'affaires remarquable et la trame de rues orthogonale comportant des lots rectangulaires réguliers sans ruelles. Ce plan est précurseur. Il devance de quelques années le plan de lotissement orthogonal des Commissaires de New-York pour Manhattan, datant de 1811\*.

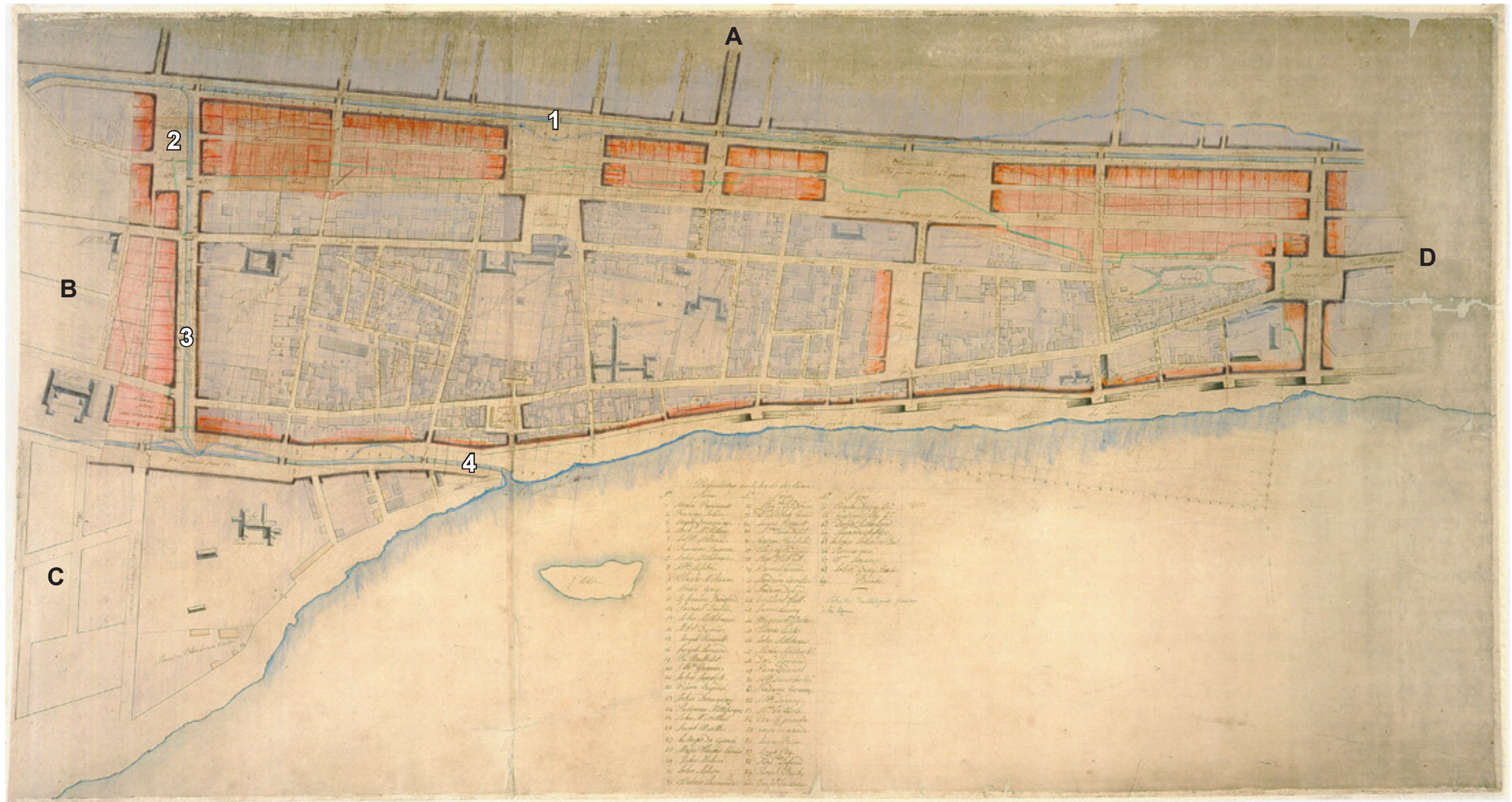
En 1805, Thomas McCord revient à Montréal. Il intente un procès afin de rétablir ses droits de propriété. Il doit porter sa cause jusqu'à l'ultime recours, le Privy Council à Londres, avant de reprendre enfin possession de son fief, en 1814. Il effacera le nom de la rue Griffin, donné à l'actuelle rue Wellington, et laissera son nom sur la dernière rue du fief (devenue la rue de la Montagne) mais Mary Griffin triomphe dans la mémoire collective en laissant son nom au quartier.

Dès 1816, William Smith fonde une briqueterie près des futures rues Ottawa et Murray. En 1819, l'arrivée du Eagle Foundry introduit à Griffintown une nouvelle technologie machiniste basée sur le fer et la vapeur mais l'événement le plus significatif de cette période est le creusement du canal de Lachine entre 1819 et 1826. Griffintown se situe dorénavant sur la rive nord de la plus importante route vers l'intérieur du pays. La construction du canal favorise l'arrivée d'autres usines dans le quartier et l'établissement de la population irlandaise immigrante, tant protestante que catholique. Les ouvriers affectés au creusement du canal s'y établissent et cherchent ensuite à travailler dans les entreprises locales et dans le port. Les immigrants récents d'origine anglaise et écossaise s'établissent aussi à Griffintown, maintenant un secteur qui compte plus de machines en opération à l'intérieur de ses limites que toute autre de la ville. Griffintown est le berceau de la révolution industrielle de Montréal.

De 1843 à 1848, le canal de Lachine est doublé en profondeur et en largeur. On crée des bassins afin de former des lieux de débarquement de marchandises et on creuse plus profondément afin de permettre aux océaniques de pénétrer la voie d'eau. En 1844, on crée des lots hydrauliques sur la rue Mill, en face de Griffintown, puis aux écluses Saint-Gabriel en 1850. Ces deux sites sont, en quelque sorte, les précurseurs des parcs industriels au Canada.

\* Les grilles urbaines orthogonales font partie de l'histoire des villes depuis la nuit des temps. Plus particulièrement elles sont légions après la construction de la *ceinture de fer* amorcée par Louis XIV et qui rendra les fortifications inutiles pour les villes situées au centre de la France. C'est ainsi que les agrandissements de villes (Aix-en-Provence, Nîmes) ainsi que la fondation de villes neuves (Richelieu, 1660) se feront, de manière générale, sur trame orthogonale.

La valeur de la trame de Charland est d'abord montréalaise, car c'est bien la première fois que sera appliquée à Montréal d'un venant et sur un territoire aussi vaste. Il faudra attendre le lotissement du Plateau Mont-Royal (1835-1870) pour voir se systématiser cette manière de faire.



Plan des Commissaires dessiné par Louis Charland vers 1803-1804 : La démolition des fortifications vise à mettre en continuité spatiale les rues entre l'ancienne cité et celles des faubourgs. Ce sont les places publiques et les grands boulevards Saint-Antoine, McGill et de la Commune qui mettront en lien les différents quartiers de la ville, dont Griffintown.

Copie d'un plan de Louis Charland rehaussé, Musée McCord

- |    |                                       |    |                        |
|----|---------------------------------------|----|------------------------|
| 1. | Rue Saint-Antoine                     | A. | Faubourg Saint-Laurent |
| 2. | Square Victoria                       | B. | Faubourg des Récollets |
| 3. | Rue McGill                            | C. | Griffintown            |
| 4. | Place d'Youville et rue de la Commune | D. | Faubourg Québec        |



Le plan de Charland est délimité par les voies suivantes (p. 16 et 17)

1. Rue des Sœurs-Grises
2. Rue de la Commune
3. Rue Wellington
4. Rue de la Montagne
5. Rue William

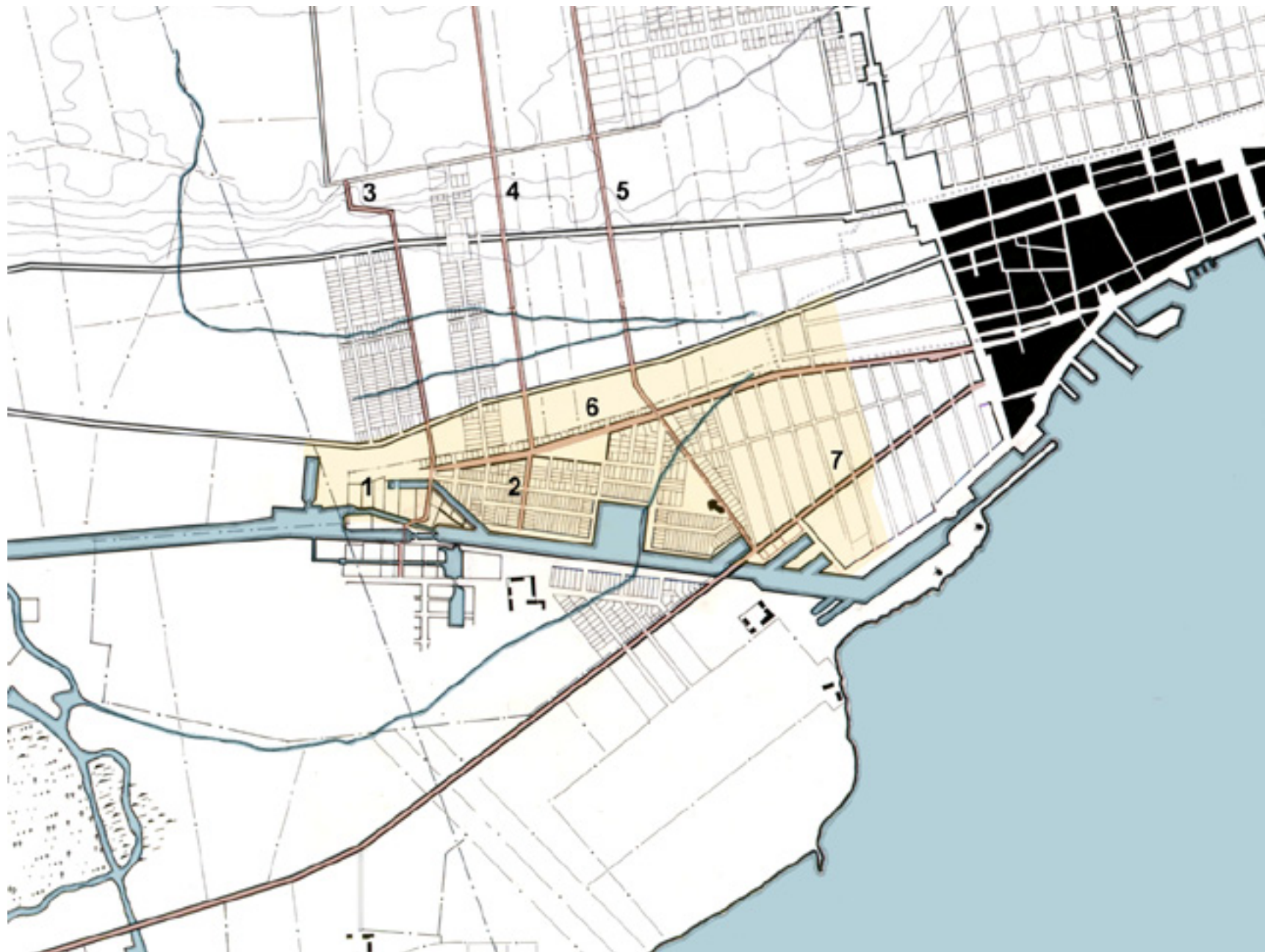
Plan de lotissement de Griffintown. Louis Charland, 1806.





Cette photographie de 1925 montre que le développement de Griffintown s'est réalisé en continuité avec le Vieux-Montréal, et ce, dans les limites du plan de Louis Charland (page précédente).  
BANC

## 1845-1880 L'EXPLOITATION DE L'ÉNERGIE HYDRAULIQUE



L'abolition du régime seigneurial par la Couronne britannique, en 1840, rend possible la libre tenure des terres et l'exploitation des moulins, jusqu'alors réservé aux seigneurs\*. Le capitalisme industriel est amorcé : le canal est agrandi, entre 1843 et 1846, des bassins et des canaux d'alimentation et de fuite sont aménagés en amont des écluses Saint-Gabriel **(1)** afin de fournir de l'énergie hydraulique aux nouvelles installations industrielles.

Les sulpiciens lotissent les secteurs les plus lucratifs de la ferme Saint-Gabriel, soit les lieux privilégiés de développement situés à l'interface de la ville et du canal que sont les abords des ponts, des quais et des bassins **(2)**.

La rue des Seigneurs **(3)** relie la ferme des sulpiciens au fort de la Montagne. La rue Guy **(4)** relie le canal au chemin de la Côte-des-Neiges et le mont Royal. La rue de la Montagne **(5)**, dans l'axe du chalet de la Montagne, adopte l'angle du lotissement agricole des sulpiciens avant de buter sur la rue Wellington. La rue William **(6)**, relie le bassin hydraulique Saint-Gabriel à la place d'Youville.

Griffintown se développe et forme, avec l'ancien faubourg des Récollets et une partie de la pointe Saint-Charles, le quartier de Sainte-Anne **(7)** (St. Ann's Ward).

### UN MOTEUR INDUSTRIEL DU CANADA ET UN QUARTIER OUVRIER DES GROUPES FONDATEURS DE MONTRÉAL.

À partir de 1845, les sulpiciens lotissent l'ancienne ferme Saint-Gabriel et le quartier de Griffintown est en croissance. Les abords de la rue Notre-Dame se développent avec l'arrivée du chemin de fer, la Montréal & Lachine de 1847 et de son terminus Bonaventure, situé à l'ouest de l'actuel square Chaboillez.

En 1849, le réseau des canaux du fleuve Saint-Laurent permet aux navires de rejoindre les Grands Lacs. La création de la Commission du Havre et le dragage du fleuve, en 1851, permet l'arrivée des bateaux à vapeur et des voiliers océaniques internationaux à Montréal. Cette même année, le petit chemin de fer Montréal & Lachine est inclus dans le nouveau réseau du chemin de fer Montréal & New York avec une liaison à Boston. En 1853, un nouveau chemin de fer, la St. Lawrence & Atlantic, assure la liaison entre Portland, au Maine, et Longueuil, qui sert de port d'hiver pour Montréal. Finalement, le chemin de fer Grand Tronc acquiert cette ligne, construit le pont Victoria et crée une liaison ferroviaire jusqu'à Toronto et Sarnia, près de Détroit, en 1859, s'annexant la ligne de la gare Bonaventure en 1864. Toutes les activités liées au transport ferroviaire ont lieu autour de Griffintown.

Au niveau des écluses Saint-Gabriel, la dénivellation du canal est de 2,6 mètres. Le potentiel d'y produire de l'énergie hydraulique à partir de turbines est important. En 1851, des lots hydrauliques avec des biefs d'alimentation sont mis à la disposition des promoteurs. Bientôt, l'activité à cet endroit s'intensifie et une communauté multi-ethnique s'y installe. En 1846, l'immense chantier naval d'Augustin Cantin est fondé en amont des écluses. Cette société, avec ses deux cales sèches et sa fabrique d'énormes machines à vapeur, produit une part très importante des luxueux bateaux à vapeur qui assurent les liaisons entre Québec, Montréal, Ottawa, Kingston et Toronto.

Au cours de cette période, la population de Griffintown connaît une succession de malheurs. En 1845, un incendie détruit tous les bâtiments entre les rues Queen et Nazareth, au nord de Wellington. En 1847, la population souffre de l'épidémie de typhus. Environ 6000 Irlandais sont enterrés à la pointe Saint-Charles cette année-là. Trois ans plus tard, à peine reconstruit, le secteur passe encore au feu. Tout est dévasté entre les rues Queen et Shannon, au nord et au sud de Wellington. Environ 500 familles d'Anglais, d'Écossais et d'Irlandais protestants sont à la rue.

\* Il s'agit plus précisément de l'enclenchement processus de transformation du régime de tenure seigneuriale en système de libre tenure des terres. Ce processus, dit de commutation, implique que le seigneur est compensé pour les redevances qu'il ne recevra plus de son censitaire. La commutation du régime seigneurial en 1840 dans la ferme Saint Gabriel, et en 1843 dans le Griffintown original favorise le lotissement des terres et permet l'exploitation de l'énergie hydraulique engendrant un développement urbain important. La spécificité de ce secteur de Montréal, c'est que l'enclenchement de ce processus de commutation y est prescrit en 1840 et 1843, alors qu'il ne sera prescrit dans le reste de la province de Québec qu'en 1854, et durera jusqu'en 1971.



John OSTELL. *Plan of part of St Gabriel Farm belonging to the Seminary of Montreal (...) Shewing (sic) the distribution fo Building lots, 1845.*  
Ville de Montréal

Le nombre d'usines à Griffintown ne cesse de croître jusqu'en 1861. Par après, les installations existantes sont agrandies. On y retrouve des compagnies qui travaillent le métal, le bois, le cuir, les produits alimentaires, les produits chimiques et l'équipement ferroviaire. Les conditions de travail dans les usines sont difficiles. Les salaires sont très bas, les journées et les semaines sont longues, la sécurité au travail est nulle. Un tiers des ouvriers montréalais travaillant dans les usines sont âgés de onze à quatorze ans.

En 1873, la Grande Crise provoque de nombreuses mises à pieds dans les usines de Griffintown. Seul le démarrage de travaux publics sur le canal offre un peu de travail à la population de journaliers, surtout irlandais. En 1875, fatigués des mauvaises conditions de travail, les ouvriers font la grève, comme en 1843. En 1876, la pauvreté est extrême. Près de 13,000 montréalais cherchent refuge dans les cellules des postes de police. Le taux de mortalité est très élevé.

En 1880, environ la moitié des habitants du quartier Sainte-Anne (le secteur de planification détaillé de Griffintown et une partie de Pointe-Saint-Charles) sont Irlandais. Les Irlandais catholiques sont plus nombreux que les protestants. Ces derniers, comme les Écossais presbytériens, sont plus proches de l'élite anglo-protestante. Ils font une ascension sociale rapide et quittent le quartier. La population d'Anglais est stable. Les canadiens-français, qui habitaient d'abord près de la rue Notre-Dame, commencent à s'installer ailleurs dans le quartier de Griffintown et à Pointe-Saint-Charles.

Le canal est transformé entre 1873 et 1885. Les écluses d'entrée sont approfondies afin de permettre aux océaniques d'accéder jusqu'aux écluses Saint-Gabriel, aux quais et aux usines de Griffintown et de Pointe-Saint-Charles. C'est à cette époque que les bassins numéros 1, 2, 3 et 4 sont creusés. En 1880, les usines de Griffintown, qui accèdent aux marchés du Mid-West états-unien par voie d'eau, ont recours à un nouveau mode de transport, le chemin de fer. Le Grand Tronc se rend dorénavant jusqu'à Chicago. Une nouvelle ère commence.



La Montreal Warehousing Co. montre l'envergure des édifices en bordure des quais vers 1875.  
MP-0000.11 Musée McCord.



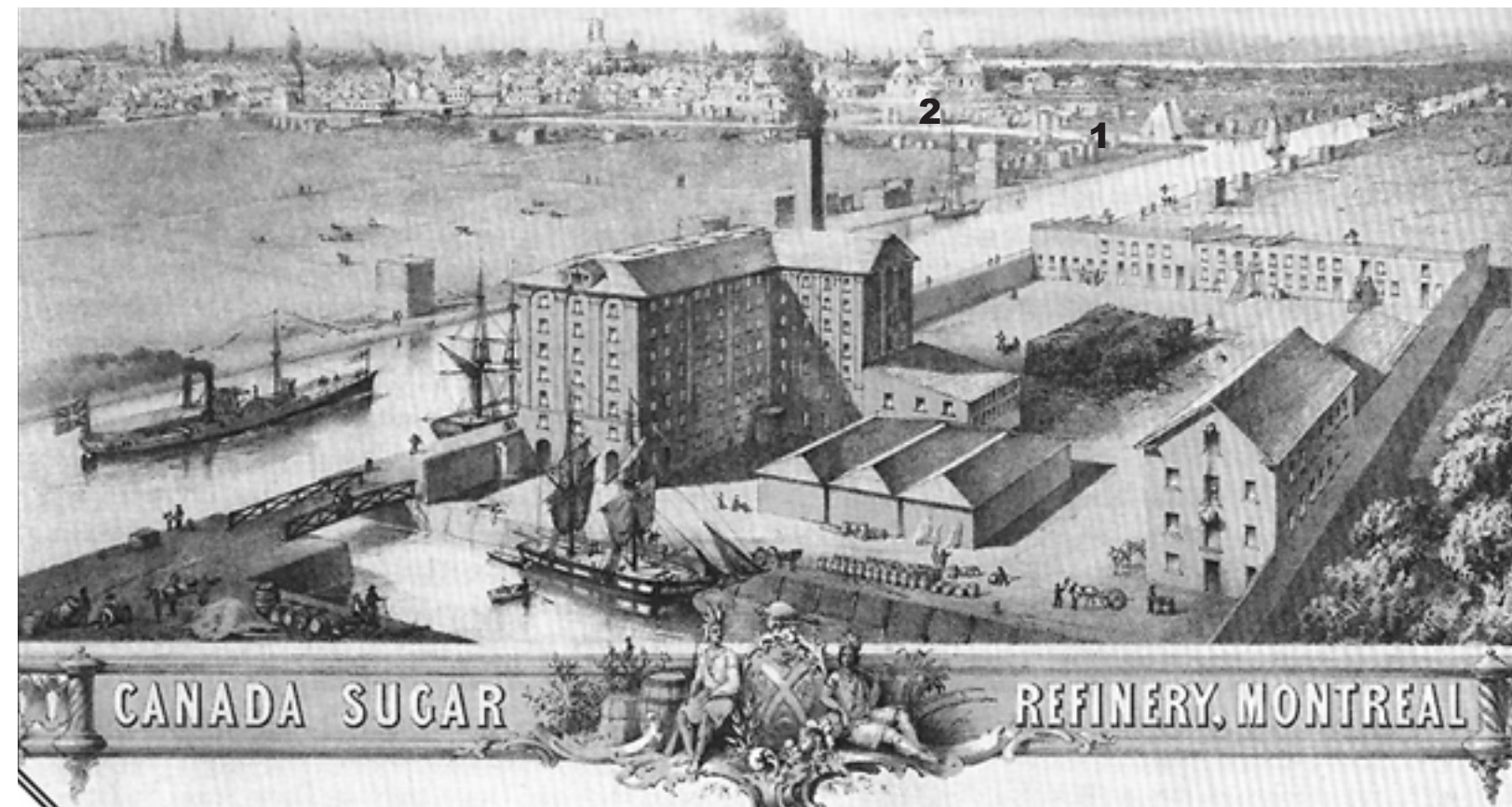
Le pont Wellington et l'église St. Ann, en 1860.  
Musée McCord



Sketch of Gab Farm, H.M. Perrault, 1853  
 BAnQ

Représentation de l'utilisation de l'énergie hydraulique sur le côté nord des écluses Saint-Gabriel :

1. Une section du canal de 1825 devient le canal d'amenée de l'eau
2. L'eau passe par des pertuis
3. L'eau actionne les turbines
4. L'énergie motrice est transmise aux machines par un système de courroies
5. L'eau turbinée est évacuée par un canal de fuite



Représentation de la raffinerie de sucre Redpath, en aval des écluses Saint-Gabriel, vers 1854 : les industries se développent en marge de la ville sur de vastes terrains. La construction de logements, destinés aux ouvriers, suivra, créant des quartiers caractérisés par la mixité des fonctions.

1. Bassin no. 1
2. Église St. Ann

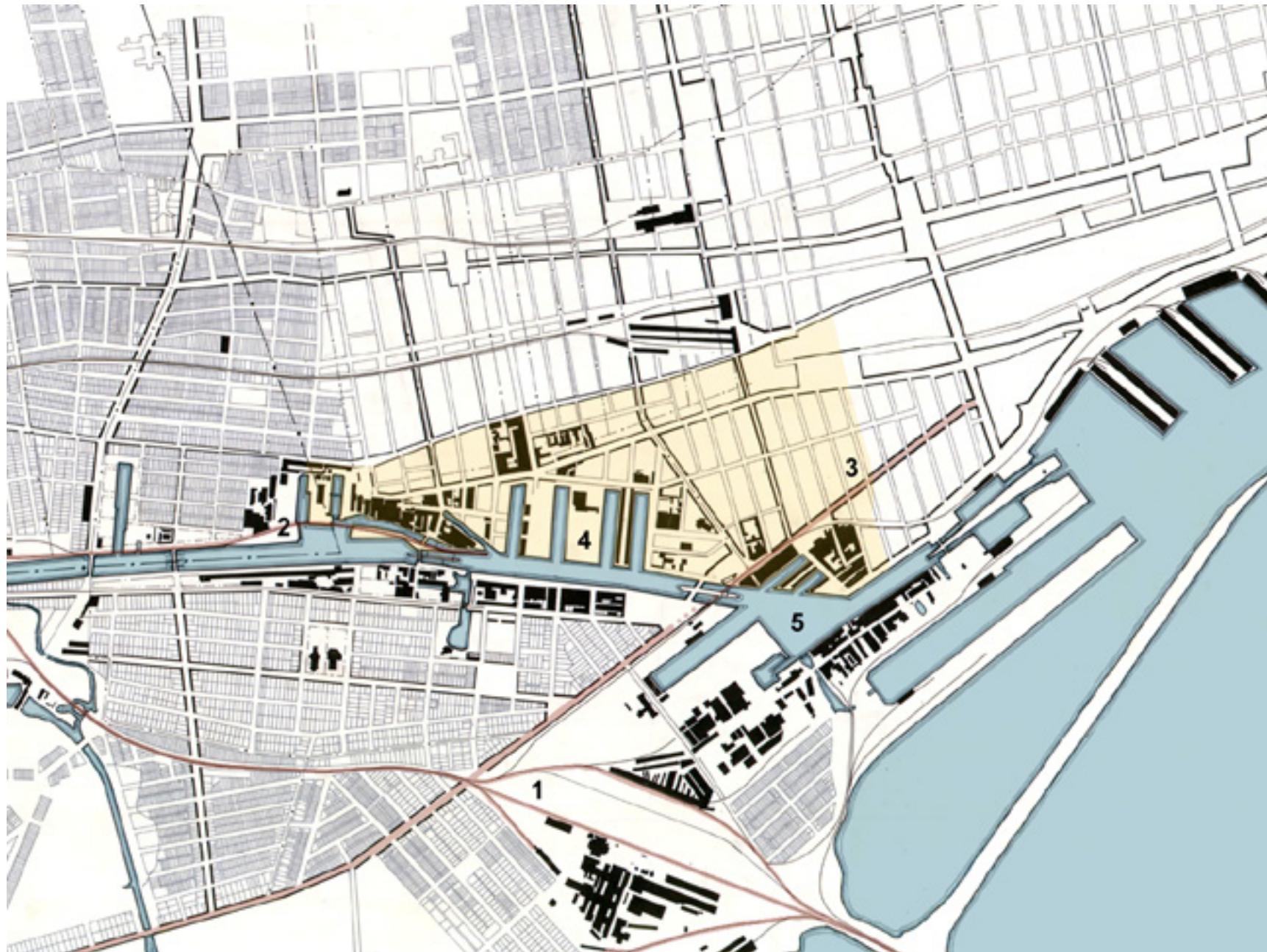


1. Rue Notre-Dame
2. Rue des Seigneurs
3. Rue William
4. Pointe des Seigneurs et canal de fuite
5. Raffinerie de sucre Redpath
6. Écluses Saint-Gabriel
7. Tronçon du canal de 1825 devenu canal d'alimentation
8. Nouveau tracé du canal à compter de 1846
9. Rue Island (rue de l'île)
10. Ancien chantier naval d'Augustin Cantin

La rue des Seigneurs comme porte d'entrée au secteur des écluses Saint-Gabriel où l'on peut voir la concentration des industries engendrée par l'exploitation de l'énergie hydraulique, vers 1927.

BAnQ

## 1880-1915 LES INDUSTRIES ET LE CHEMIN DE FER



La compagnie de chemin de fer le Grand Tronc procède, entre 1854 et 1860, à la construction des ateliers de Pointe-Saint-Charles et du pont Victoria **(1)**. Elle compte s'approprier le transport des marchandises en hiver, impossible par voies d'eau. À partir de 1880, le charbon supplante l'énergie hydraulique comme principale source d'énergie motrice de la machinerie.

Le chemin de fer s'intègre à la production industrielle qui borde le canal. Il induit la réorganisation de certains complexes industriels existants et influence la configuration des nouveaux bâtiments qu'il dessert **(2)**.

Des activités résidentielles et industrielles se mêlent de part et d'autre de la rue Wellington, dans le faubourg Saint-Anne, aussi appelé quartier Griffintown **(3)**. D'autres lotissements se développent vers l'ouest et au sud du canal.

Plusieurs bassins et quais de transbordement et d'entreposage de marchandises sont aménagés de part et d'autre des écluses Saint-Gabriel **(4)** et autour du bassin Peel **(5)**.

## UNE DEUXIÈME PHASE INDUSTRIELLE ET LE CŒUR IRLANDAIS DE MONTRÉAL

Les infrastructures de transport maritime et ferroviaire entourant Griffintown passent une longue période performante et stable. Seul le terminus Bonaventure du Grand Tronc reste à être construit, ce qui est fait en 1889. Quant au port de Montréal, les installations sont complètement refaçonnées de 1896 à 1914. Il devient une énorme machine de transbordement, la plus moderne et efficace de l'Amérique. Ceci provoque une vague d'intensification industrielle importante à Griffintown.

En termes de matières premières, la zone des bassins devient, durant cette période, le port d'entrée du charbon pour le centre et l'ouest de Montréal. Arrivant de la Pennsylvanie par train et par lacquier, du cap Breton par vaisseau côtier, et de la Grande Bretagne par vaisseau océanique, les différents types de charbon sont déposés à Griffintown pour servir de combustible pour le chauffage et de matière première pour la fabrication du gaz d'éclairage et de chauffage.

Le nombre d'industries ne cesse d'accroître à Griffintown et aux abords des bassins et des écluses. Les deux brasseries du secteur, la Dow et la Williams, devenue l'Imperial vers 1850, ne cessent de grandir. La fusion de 1909, créant la National Breweries, consolidera sa production dans ces deux usines. Par contre, les quatre minoteries du canal (dont la Glenora Mills aux écluses) déclinent. Elles représentaient plus de la moitié des exportations canadiennes en 1860, mais la capacité industrielle globale déménage vers l'Ontario et le Manitoba dès les années 1880.

L'industrie métallurgique continue de prendre de l'expansion, nonobstant la perte de la grosse fonderie Clendinning sur la rue William. L'arrivée de la Phoenix Bridge compense largement cette perte sans parler de l'expansion rapide d'autres compagnies comme la James Robertson Co., ou l'arrivée de nouvelles compagnies comme la J. Waterson & Co. sur la rue Murray. L'industrie du bois et des meubles, pour sa part, est en déclin.

L'industrie chimique (surtout les acides, engrais, huiles et peinture) se porte très bien. Le quartier verra aussi l'émergence de nouveaux secteurs industriels, particulièrement le textile avec la Gault entre autres, et les télécommunications avec la grande usine Northern Electric, de 1906.

Au niveau communautaire, la plupart des équipements collectifs sont déjà construits. Notons cependant que la communauté canadienne-française émergente se dote d'une paroisse (Sainte-Hélène) et de deux écoles. Les écoles anglo-protestantes et anglo-catholiques seront agrandies. Le Young Men's Club de 1888, une garderie et une pouponnière en 1914, sont des acquis importants et innovateurs.

Au niveau résidentiel, la plupart des maisons sont en mauvais état. Elles datent des années 1820 -1870. En 1896, Herbert Ames, un important fabricant de chaussures et l'un des rares philanthropes de son époque, finance une étude qui constate que les conditions de vie aux environs de Griffintown sont très difficiles.

Mais le principal problème de l'époque, ce sont les inondations. La coupe de bois abusive dans la vallée de l'Outaouais depuis les années 1860, provoque une fonte trop rapide de la neige au printemps. Les embâcles poussent l'eau vers



Vue panoramique des bassins Saint-Gabriel réalisés entre 1845 et 1880 pour augmenter l'interface entre le canal et la ville, dont le développement s'étend maintenant vers le nord de l'île.

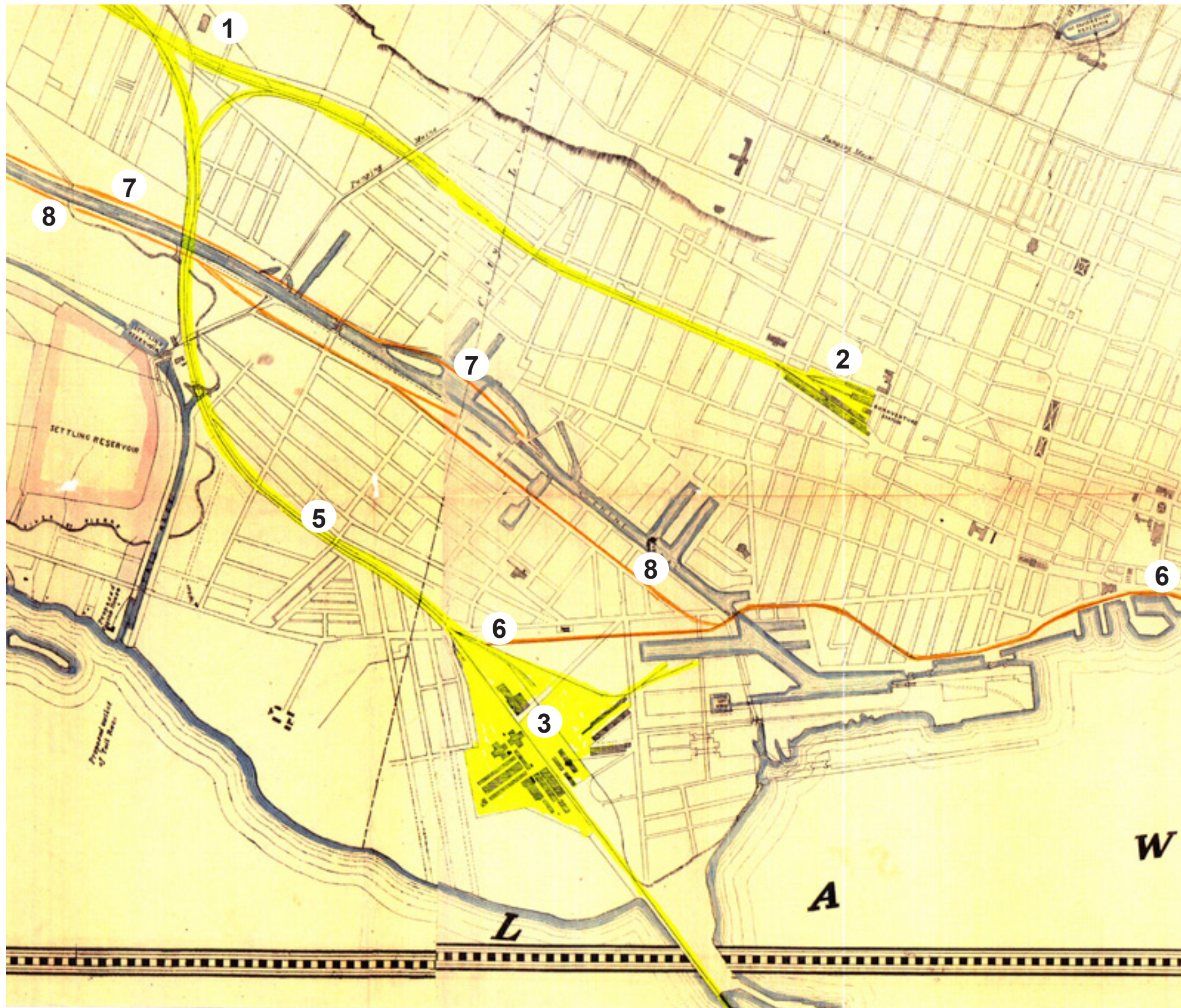
Griffintown. En 1886, lors de la pire des crues, toutes les maisons sont inondées de près de deux mètres d'eau. Le trafic ferroviaire est interrompu et les usines ferment. Les conditions sanitaires sont atroces et la paupérisation des familles recommence. De nouveaux aménagement dans le havre de Montréal permettront de mettre fin au cycle des embâcles et des inondations.

Le recensement de 1911 permet de constater que Griffintown a perdu une grande part de sa population anglo-protestante. Celle-ci a migré vers des nouveaux quartiers. Les Irlandais catholiques sont les principaux résidents du secteur. Les canadiens-français, peu nombreux, se sont éparpillés dans le secteur, surtout vers la frange nord. Au début du siècle, les premières familles juives et italiennes s'installent à Griffintown.



Inondation au square Chaboillez en 1888. L'édifice à la confluence des rues Notre-Dame et Saint-Maurice sera bientôt remplacé par l'édifice Rodier.

Musée McCord



Intégration du rail au sud-ouest montréalais et au canal de Lachine

1. Saint-Henri
  2. Gare Bonaventure (1848-50)
  3. Atelier du Grand Tronc (1854)
  4. Pont Victoria (1860)
  5. Superposition de la voie ferrée sur une partie du lit de rivière Saint-Pierre
  6. Voie de desserte Brennan (1871)
  7. Voie de desserte (vers 1880)
  8. Voie de desserte (vers 1900)
- (Extrait intitulé *Plan Showing the Proposed Enlargement of the Montreal Water Works*, 1873, AVM)





Ce panorama de 1888 nous permet de visualiser l'ampleur du développement industriel dans Griffintown. Des cheminées d'usines s'échappe une «fumée joyeuse» annonçant qu'à Montréal il y a du travail pour tous.

AVM

## 1915-1960 L'APOGÉE DE LA VILLE INDUSTRIELLE



La multiplication des sources d'énergie (électricité et gaz) et des moyens de transport permet aux nouvelles industries de se localiser ailleurs qu'en bordure du canal. De grands ensembles industriels s'installent à proximité des gares et des chemins de fer.

Une voie ferrée surélevée traverse le faubourg Sainte-Anne **(1)** pour relier le pont Victoria à la nouvelle gare centrale **(2)**. La voie ferrée, aménagée dans l'axe de la rue Wellington, coupe le lien entre les rues Peel et de la Commune et sectionne le quartier de Griffintown en deux.

La tracé de la rue Wellington est dévié sur la rue Smith **(3)**. Le pont Wellington est remplacé par un tunnel creusé sous le canal de Lachine au début des années 1930.

À part les emprises ferroviaires et les grandes aires d'entreposage **(4)**, le secteur Griffintown est densément construit. Des quartiers résidentiels entourent le secteur de planification Griffintown.

### UNE DERNIÈRE PHASE INDUSTRIELLE ET UN QUARTIER IRLANDAIS TENACE

À partir des années 1920, l'activité industrielle à Griffintown décline. Malgré cela, certains usines prennent de l'expansion, notamment, la National Breweries, qui reconstruit la Brasserie Imperial (Dawes) en 1909 et la Brasserie Dow en 1924. Ces deux géants dominent alors le quartier. La Canada Paint et la Canada Paper Board, situées à l'ouest des écluses Saint-Gabriel, accroissent aussi leur superficie manufacturière.

Le Drummond McCall, importateur d'acier britannique sur la rue Wellington (l'actuelle rue Smith) est l'une des rares entreprises à s'établir dans le secteur. Les usines sont de plus en plus converties en entrepôts. Plusieurs installations sont démolies, telles l'énorme minoterie Glenora Mills de la A. W. Ogilvie, et le chantier naval d'Augustin Cantin, la Canada Marine Works. Une nouvelle minoterie, la Robin Hood Mills, s'installera sur le site de Cantin. Certaines entreprises vendent leurs bâtiments et déménagent, comme le fait la Northern Electric, qui se déplace du côté sud du canal.

En 1921, le quartier Sainte-Anne, dont Griffintown fait partie, affiche le deuxième plus haut taux de mortalité par tuberculose à Montréal. En 1922, son taux de mortalité infantile est le quatrième plus élevé de Montréal. Vivre à Griffintown est clairement malsain, mais les Irlandais catholiques y demeurent car leurs institutions s'y trouvent. Les autres populations ont, pour la plupart, quitté le quartier.

Les années 1930 sont difficiles pour les résidents. La paupérisation est systématique car les emplois qualifiés sont rares et les mises à pieds nombreuses. L'événement le plus marquant est la décision du nouveau chemin de fer Canadien National de construire une gare centrale et de relier les réseaux transcontinentaux du Canadien Nord et du Grand Tronc par le biais d'un viaduc transportant quatre voies ferrées par dessus une longue série d'entrepôts et de bureaux de deux étages.

La démolition de tous les bâtiments situés entre les rues Dalhousie et Nazareth se fait en 1930 et la construction du nouveau viaduc, en 1931. Ce viaduc prend la forme d'un bâtiment, long d'environ un kilomètre, percé par les rues transversales. La construction commence à la rue Saint-Antoine et continue vers le sud. Le gouvernement fédéral interrompt les travaux au niveau de la rue Wellington car les dettes accumulées durant la nouvelle crise économique sont élevées. Une bonne partie du secteur résidentiel est démoli. Le square Haymarket, entre les rues William et Saint-Paul, est coupé en deux par le viaduc.

En 1931, la Ville de Montréal amorce son projet de réaménagement de la rue Wellington. La rue est déviée sur l'alignement de l'ancienne rue Smith de façon à créer un recul suffisant pour faire passer la rue Wellington dans un tunnel, sous le canal de Lachine. Ainsi, la circulation automobile et celle des tramways n'est plus



Densité de l'occupation du sol de part et d'autre du canal de Lachine vers 1960.  
(SVM)

interrompue par le passage des bateaux sur le canal. Les travaux du Canadien National reprennent en 1938. Le lien avec le pont Victoria et la grande ligne de l'ancien Grand Tronc est complété. La nouvelle Gare centrale, ouverte en 1943, relie la ligne de l'ancien Canadien Nord via le tunnel Mont-Royal. Ces grands projets créent temporairement de l'emploi dans le secteur.

En 1937, le gouvernement provincial adopte la Loi sur les salaires raisonnables et en 1940, le gouvernement fédéral inaugure le Régime d'assurance chômage. La Seconde guerre mondiale met fin à la pénurie d'emplois. La Wartime Board du gouvernement fédéral crée deux nouvelles usines de matériel de guerre entre les rues Saint-Martin et Richmond, au nord de la rue William, près des écluses. Ironiquement, la crise économique et la guerre améliorent les conditions de vie à Griffintown.

Peu de changements ont lieu au cours des années 1950. La Brasserie Dow est agrandie mais le New City Gas, complexe appartenant à la Montreal Light, Heat & Power, a fermé ses portes. Le quartier résidentiel et ses institutions est progressivement démantelé. En 1959, lorsque la voie maritime du Saint-Laurent est ouverte vers l'intérieur du continent, le canal de Lachine est désuet. C'est la fin d'une grande époque.



Plan du secteur en 1949.  
AVM



1. Rue Wellington
2. Édifice Drummond McCall
3. Montreal Wharousing Co.
4. Pont ferroviaire Brennan
5. Bain Gallery
6. Square Gallery
7. Pont Wellington
8. Square Saint-Patrick
9. Église St. Ann
10. Rue de la Montagne
11. Rue Colborne (Peel)

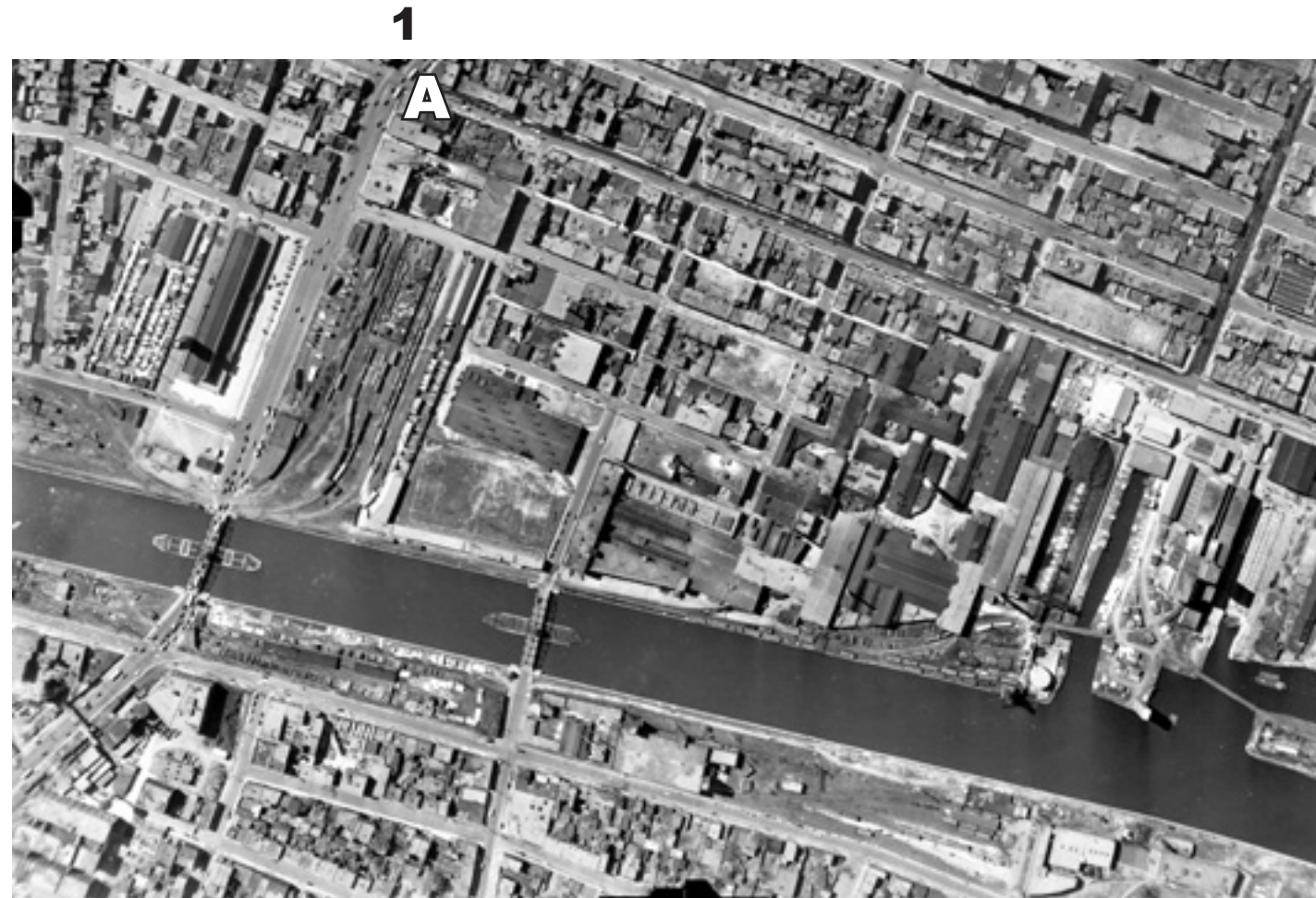
À la convergence du canal, des rues Wellington et de la Montagne, se constituera progressivement le square Gallery, unique pôle civique localisé à la rencontre de la ville et du canal, qui faisait pendant au square Saint-Patrick.

BaNQ, 1927



Hydro-Québec, 1931

1. Viaduc du CN en construction
2. Rue Wellington
3. Percement de la rue Smith
4. Square Gallery
5. Accès au tunnel Wellington en construction
6. Bassins à farine
7. Bassin Peel

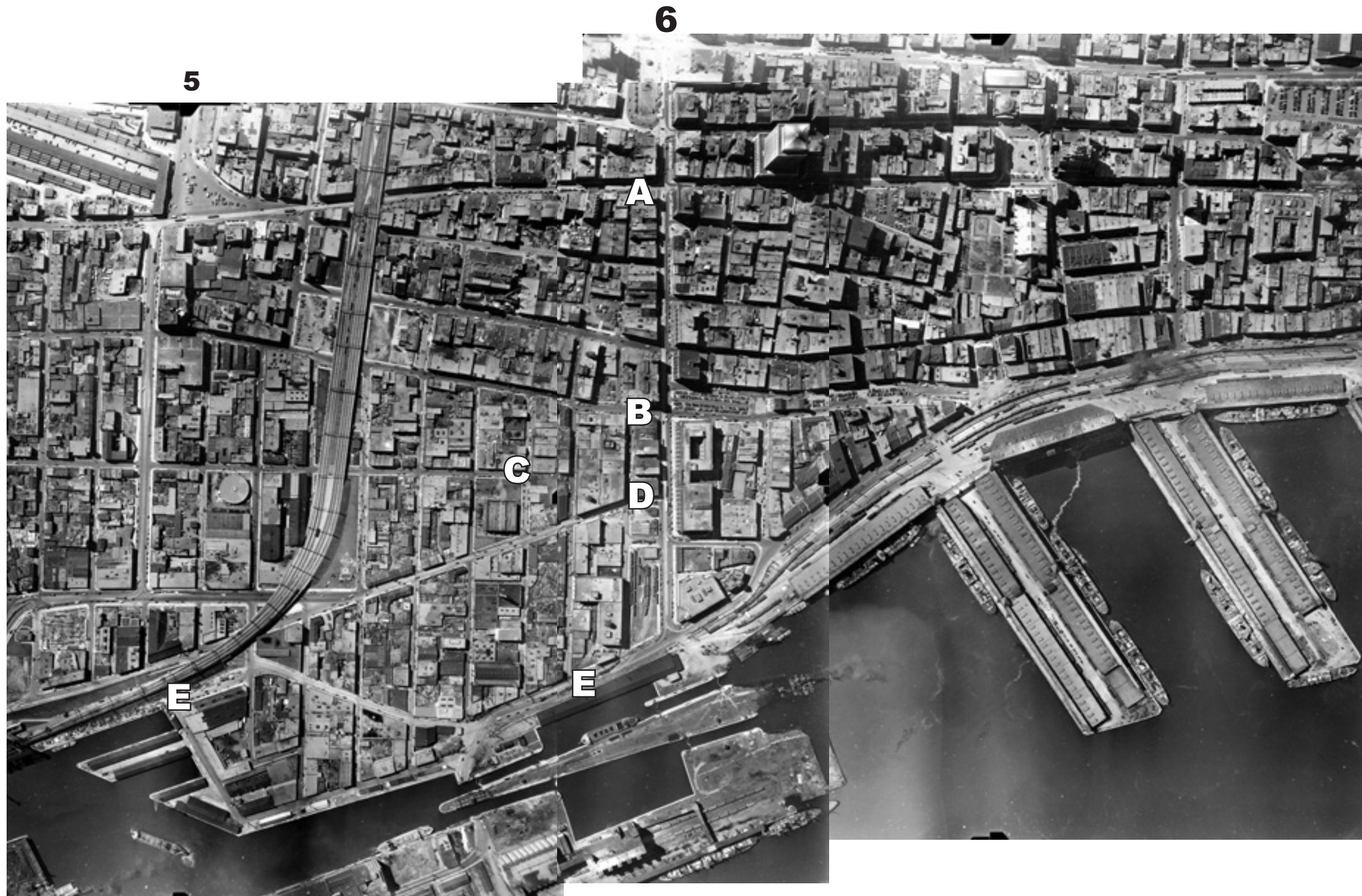


État des lieux en 1948.  
AVM



1. Avenue Atwater
2. Rue des Seigneurs
3. Rue Guy
4. Rue de la Montagne
5. Rue Peel et square Chaboillez
6. Rue McGill et square Victoria

- A. Rue Notre-Dame
- B. Rue William
- C. Rue Ottawa
- D. Wellington
- E. Rue de la Commune





1. Rue McGill
2. Rue Notre-Dame
3. Viaduc du CN en construction
4. Square Chaboillez
5. Rue Saint-Maurice
6. Rue Saint-Paul
7. Marché au foin
8. Rue William
9. Rue Ottawa





1. Rue Peel
2. Viaduc du CN
3. Rue Wellington
4. Rue de la Commune
5. Bassins à farine
6. Bassin Peel

Au début des années 1950, les bassins Peel et à Farine constituent un vaste port intérieur à la jonction du canal de Lachine et du port fluvial. Ici, le viaduc du CN, parallèle à la rue Wellington, devient une frontière entre le canal et le sud de Griffintown.

SVM

## 1960 - 1990 LE DÉCLIN DES INDUSTRIES ET DU QUARTIER RÉSIDENTIEL



La construction de l'autoroute Ville-Marie et de ses bretelles d'accès, entraîne la démolition de plusieurs îlots au nord du secteur **(1)**.

Des ensembles résidentiels sont construits sur l'ancienne cour de triage située au nord de la rue Notre-Dame **(2)**.

L'autoroute Bonaventure est construite sur pilotis, du côté du viaduc ferroviaire et de ses voies ferrées surélevées. De nombreux îlots sont démolis. L'infrastructure forme une barrière entre les parties est et ouest du faubourg Sainte-Anne **(3)**.

Le bassin hydraulique Saint-Gabriel, les canaux de dérivation et les quatre bassins en aval des écluses sont remblayés. Un centre de tri postal de Postes Canada est installé à l'emplacement de ces bassins **(4)**.

Le bassin Peel est partiellement remblayé (5). Le canal est fermé à la circulation maritime en 1972.

Le parc des Écluses, situé à l'embouchure du canal (6), est aménagé en 1990, dans le cadre du projet de réaménagement du Vieux-Port.

### LA DÉGRADATION RAPIDE DE GRIFFINTOWN

En 1963, la Ville de Montréal change le règlement de zonage du secteur qui devient une zone strictement industrielle. L'intervention est futile car les industries se déplacent en dehors de la ville. Les habitations existantes se dégradent, sont systématiquement condamnées par la ville et démolies. De nouvelles habitations ne peuvent être construites dans cette zone. À partir de 1964, le canal de Lachine n'est plus en service. Certaines parties du canal, notamment entre le port et la rue Wellington, sont remblayées. En 1965, on commence à construire l'autoroute Bonaventure à l'est du viaduc du Canadien National. Tous les îlots entre les rues Nazareth et Duke sont démolis.

À la fin des années 1960, la population de Griffintown décline encore. Les écoles et les églises du quartier ferment leur portes. L'église Sainte-Anne est fermée en 1970 et démolie malgré un grand cri de cœur des Irlandais de Montréal. Même le presbytère, que les résidents tentaient de sauver afin d'y loger les aînés du quartier, est démolie. L'église Sainte-Hélène tombe en 1971. La garderie Sainte-Anne, si fièrement construite en 1914 au coin des rues Ottawa et Eleanor, est démolie en 1970. La caserne des pompiers sur la rue Ottawa est épargnée. Griffintown est parsemé d'aires de stationnements et de terrains vacants. Malgré tout, quelques gestes positifs sont posés. Un propriétaire privé décide de reconstruire sa rangée de triplex sur la rue Payette. Puis, la Norton Steel Company décide de financer la restauration des maisons du côté est de la rue de la Montagne, entre Wellington et Ottawa à l'occasion des célébrations de la Confédération canadienne. Vers 1980, la Société d'habitation de Montréal rénove une rangée des plus anciens triplex de Montréal, sur la rue Barré. Vers 1990, le projet philanthrope de la famille Costigan, le Richmond Court, est aussi restauré par la Ville.

Le canal de Lachine, pour sa part, fait partie des propriétés de Parcs Canada qui, en 1978, aménage une piste cyclable le long des berges. Malheureusement, faute de budget et de courage, l'organisme assistera au démantèlement de deux ponts ferroviaires historiques et de plusieurs usines, sans intervenir. Le Centre de tri postal, peu compatible avec le milieu, est construit sur les anciens bassins 1 et 2.



Cette photo du secteur de Griffintown, vers 1980, montre l'autoroute Bonaventure en premier plan, les nombreux terrains qui servent d'aires de stationnement et les bassins du canal qui ont été remblayés (le bassin Peel et les bassins Saint-Gabriel). Vers 1992.

## 1990 - 2006 LA MISE EN VALEUR DU CANAL ET LE REDÉVELOPPEMENT URBAIN



Entre 1997 et 2002, le lieu historique national du canal de Lachine, long de 14 km, est aménagé entre le Vieux-Port et Lachine **(1)**. Le bassin Peel est en grande partie déblayé **(2)**. Le canal est ouvert à la circulation maritime récréative.

Plusieurs anciens ensembles industriels qui bordent le canal, tels les édifices Redpath et Belding-Corticelli, sont convertis en habitations **(3)**. De nouveaux ensembles résidentiels sont construits le long du canal **(4)**.

Le terrain appartenant à Postes Canada ainsi que plusieurs autres terrains de plus petite taille, sont vacants et disponibles au développement immobilier. **(5)**.

En 1996, l'École de technologie supérieure (ÉTS) recycle l'édifice de l'ancienne brasserie O'Keefe, située à l'angle des rues Notre-Dame Ouest et Peel, pour installer ses locaux **(6)**. Au cours des années suivantes, l'institution construit à proximité de nouveaux pavillons.

Trois importants projets de redéveloppement sont en cours de réalisation à l'est du secteur : le Quartier International **(7)**, le faubourg des Récollets **(8)** et la Cité Multimédia **(9)**.

### UNE PREMIÈRE TENTATIVE DE REDRESSEMENT

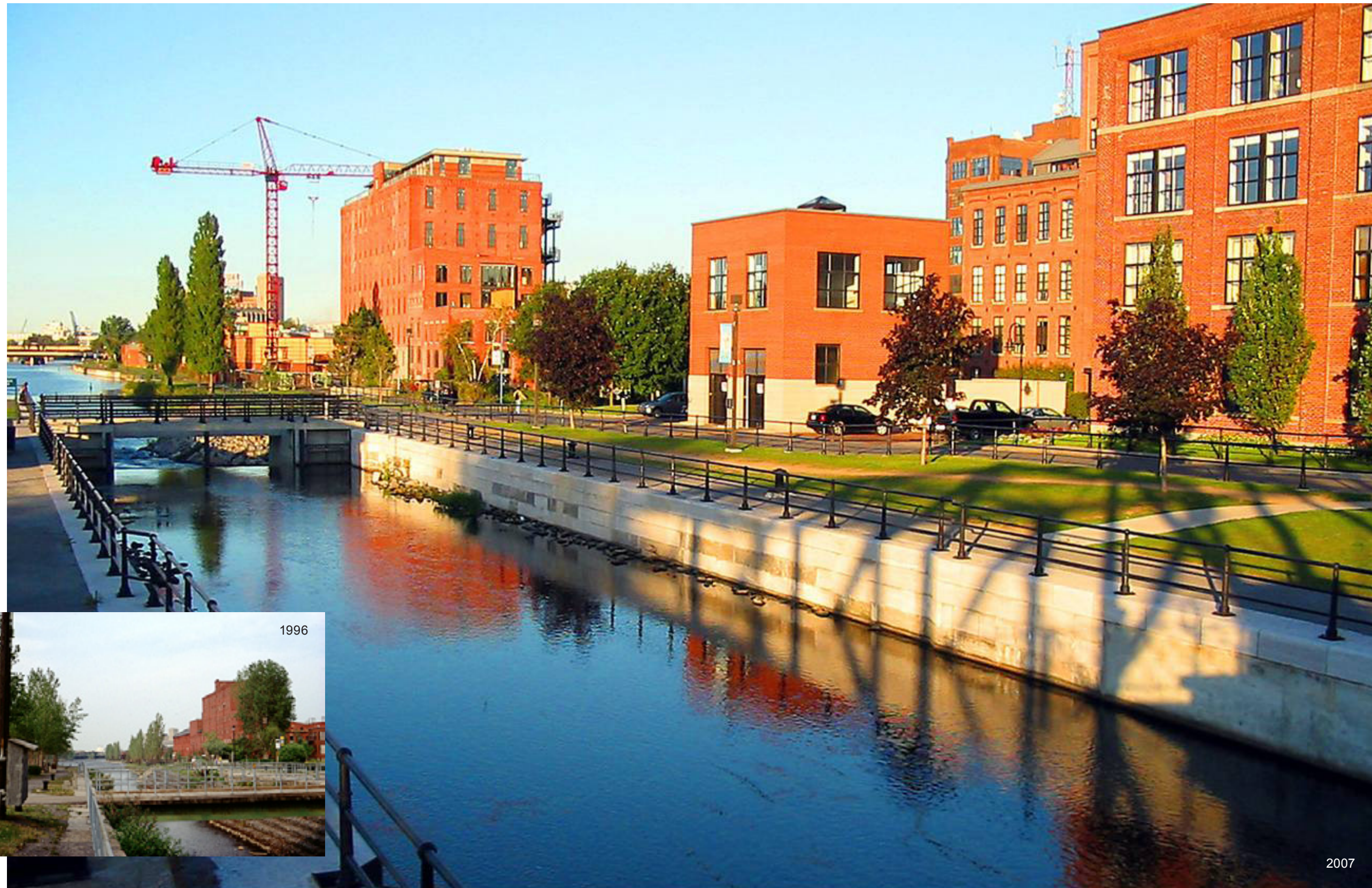
En 1992, Montréal fête son 350<sup>e</sup> anniversaire. Les nouveaux plans directeurs d'arrondissement sont publiés. Ces documents introduisent des concepts de développement durable, de patrimoine et d'urbanité au sein des principes de planification à la Ville. Le gouvernement fédéral offre à Montréal le parc des écluses, excave les écluses de la rue Mill et restaure le canal de Lachine, du port jusqu'à la rue Peel.

En 2002, le canal de Lachine est finalement ouvert à la navigation de plaisance. L'axe maritime a dorénavant un rôle à jouer. L'usine de la sucrerie Redpath, du côté sud du canal, est recyclée en habitations. Ce sont des interventions qui incitent le développement du secteur de planification détaillée de Griffintown, situé directement en face, du côté nord.

L'autre dynamique importante depuis 1990 est la mise en valeur de toute la partie est de l'ancien territoire de Griffintown, entre les rues McGill et Duke. Les projets municipaux du Faubourg des Récollets et de la Cité Multimédia, en partenariat avec le secteur privé, remportent un succès foudroyant tout en respectant le patrimoine bâti et la trame des rues traditionnelle. L'implantation de l'École de Technologie Supérieure dans une partie de la Brasserie Dow-O'Keefe, à l'angle des rues Notre-Dame et Peel, est aussi un projet prometteur.



Pont des Seigneurs, 2007.  
Ateliers B.R.I.C., 2007

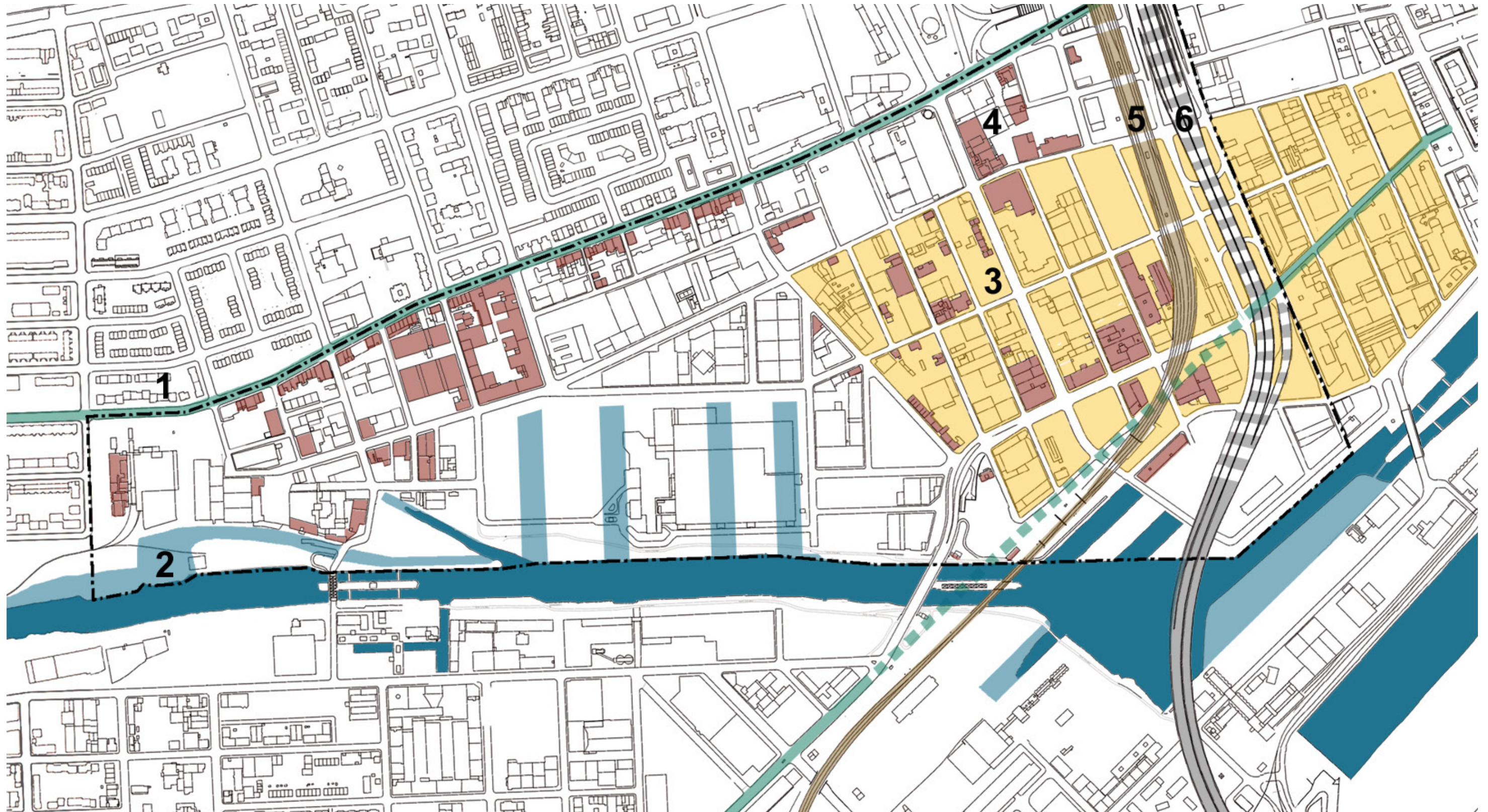


Les écluses Saint-Gabriel réaménagées, entre 1996 et 2001, dans le cadre du Projet de mise en canal de Lachine, fruit d'une collaboration entre Parcs Canada et la Ville de Montréal.  
Photo 2007, Ateliers B.R.I.C

## PLAN SYNTHÈSE

L'étude de l'évolution du tissu urbain du secteur de planification Griffintown permet d'identifier les composantes significatives et structurantes persistantes qui devraient être mises en valeur lors de la revitalisation du secteur. Le plan synthèse illustre les six composantes repérées :

1. Les rues **Notre-Dame** et **Wellington** sont des tracés fondateurs. Ce sont les premiers chemins qui ont servi à relier les établissements, à desservir les terres agricoles et à ordonner le lotissement des premiers faubourgs.
2. Le **canal de Lachine** est aussi un tracé fondateur ayant structuré le développement du tissu urbain. Son premier tracé, datant de 1825, permet aux navires d'éviter l'obstacle des rapides de Lachine. Par la suite, le canal détermine l'emplacement des industries qui profitent de l'énergie hydraulique. Le canal est creusé, élargi et doté de plusieurs **quais, bassins et canaux de dérivation**.
3. Le plan de Louis Charland pour le fief de Nazareth, à partir duquel se développe Griffintown et le quartier Sainte-Anne, est le tout **premier lotissement orthogonal** de Montréal.
4. Plusieurs bâtiments du secteur ont disparu. Les **ensembles bâtis de valeur patrimoniale** méritent d'être protégés (en rouge sur le plan synthèse).
5. Le **viaduc ferroviaire** est un ouvrage d'art datant des années 1940, composé de segments variés, portés par des pilotis, des arcades ou des bâtiments.
6. L'**autoroute Bonaventure**, datant des années 1960, est une intervention déstructurante, à partir de la rue de la Commune, car elle forme une barrière entre les deux parties du faubourg historique.







**Deuxième partie**

# **Analyse et recommandations de la Direction de la culture et du patrimoine**

# 1 PRINCIPALES COMPOSANTES D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

Les principales composantes d'intérêt patrimonial du secteur de planification détaillée géoréférencées comprennent, principalement :

## LES AXES HISTORIQUES STRUCTURANTS

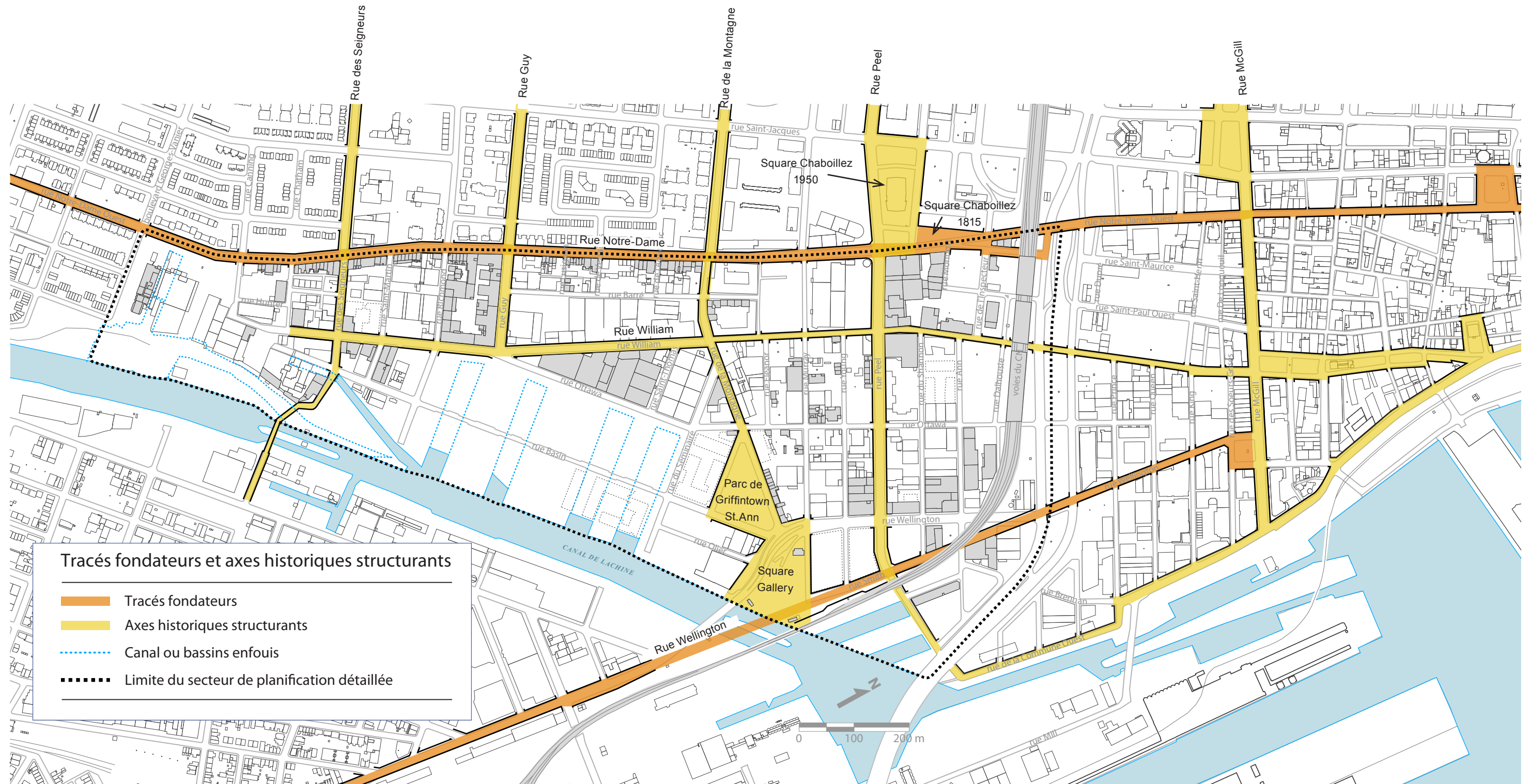
- Les rues Notre-Dame et Wellington correspondent, en partie, aux anciens tracés fondateurs que furent Upper et Lower Lachine Road. Les tracés fondateurs furent les premiers chemins reliant les établissements, desservant les terres agricoles et ordonnant le lotissement des premiers faubourgs.
- Les rues des Seigneurs, Guy, William, Peel et de la Montagne, qui constituent, avec les tracés fondateurs, l'armature principale de la trame urbaine mise en place dès le début du XIX<sup>e</sup> siècle.
- La rue des Seigneurs reliait autrefois le secteur au fort de la Montagne. La rue Guy relie le canal au chemin de la Côte-des-Neiges et au mont Royal.
- La rue William relie le bassin hydraulique des écluses Saint-Gabriel à la place d'Youville, où se trouvait jadis le Parlement de la Province du Canada (1843-1848), faisant ainsi symboliquement le lien entre le pouvoir économique et politique.
- La rue Peel constitue un parcours important entre le parc du Mont-Royal, le cœur du centre-ville (square Dorchester et place du Canada), Griffintown et le canal de Lachine. Il n'en fut pas toujours ainsi. Ce n'est qu'au début des années 1950 que le nouveau square Chaboillez sera créé dans un axe nord-sud pour lier les anciennes rues Windsor et Colborne et constituer la rue Peel telle qu'elle est aujourd'hui. En 1963, le planétarium Dow est érigé au centre du square, créant un nouveau pôle civique, qui sera ultérieurement déstructuré par les accès de l'autoroute Ville-Marie. Enfin, le lien entre les rues Peel et de la Commune sera rétabli dans le cadre de la première phase de projet de mise en valeur du canal de Lachine (1996-2001).
- La rue de la Montagne, qui prend naissance dans l'ancien axe de lotissement agricole des Sulpiciens bifurque en diagonale pour croiser perpendiculairement la rue Wellington.
- La rue de la Montagne montre encore aujourd'hui la division du fief Nazareth et de l'ancienne ferme Saint-Gabriel.
- Le canal de Lachine est un axe historique structurant. Son premier tracé, datant de 1825, permet aux navires d'éviter l'obstacle des rapides de Lachine. Creusé et élargi par la suite, le canal, avec les écluses, détermine l'emplacement des industries qui profitent de l'énergie hydraulique. Le canal de Lachine est indissociable de ses composantes bâties, des ouvrages d'art et d'ingénierie qui s'y greffent et des particularités topographiques du terrain. Le canal structure aussi l'organisation de la grille de rues et du lotissement.



Le quartier Saint-Anne, tel que représenté dans l'atlas Lionais de 1880, permet de saisir les continuités et les singularités des plans de Charland (1806) et d'Ostell (1845) :

- continuité est-ouest des rues William, Wellington, de la Commune/Saint-Léon;
- rotation de la trame d'Ostell en fonction du tracé du canal de 1843-46;
- singularité donnée à chaque trame par les largeurs des rues.

BAnQ



## LA GRILLE DE RUE

Le secteur comprend le tout premier lotissement orthogonal de Montréal, l'un des plus anciens d'Amérique du Nord, projeté dès 1806 par Louis Charland pour le fief de Nazareth. C'est à partir de cette trame que se développent Griffintown et le quartier Sainte-Anne. De l'autre côté de l'actuelle rue de la Montagne, la ferme Saint-Gabriel est lotie par John Ostell en 1845. Les changements de direction de la grille de rue sont une caractéristique essentielle de Griffintown. La grille s'organise en fonction des lotissements de l'ancienne ferme Saint-Gabriel, de celle de l'ancien fief Nazareth, des tracés fondateurs et des axes historiques structurants (rues et canal). Elle génère des formes urbaines et architecturales diversifiées et parfois singulières.

## LES ESPACES PUBLICS

Le square Chaboillez, bien que situé hors secteur, doit être mentionné pour son effet structurant dans le développement est-ouest de la ville. Jacques Viger, à titre d'inspecteur des rues de la ville, définit sa première forme dès 1815. Lieu de convergence de petits cours d'eau, il devient lieu d'articulation du Vieux-Montréal, de Griffintown et du faubourg Saint-Joseph. Réaménagé au début des années 1950, le square est alors relié directement au centre-ville par la mise en continuité des rues Peel et Colborne. Les accès et sorties de l'autoroute Ville-Marie ont déstructuré le quadrant nord-est de cet espace public à la fin des années 1960. Le square Sainte-Anne est un ancien noyau institutionnel situé à l'extrémité ouest du quartier. L'ancienne église Sainte-Anne en était le monument le plus remarquable. Quelques vestiges témoignent de sa présence sur le site, l'église ayant été démolie en 1971, suite à un incendie.

Nommé en l'honneur de Daniel Gallery, conseiller municipal du quartier de 1898 à 1910, le square Gallery aménagé à la fin du XIXe siècle, possédait autrefois un bain public remplacé par un chalet de parc en 1932. Ce square important pour la communauté irlandaise de Griffintown, formait avec l'église Sainte-Anne et les institutions qui la jouxtaient, le seul noyau de quartier donnant sur le canal de Lachine.



Au début des années 1980, l'ajout d'un corps de bâtiment du côté gauche de l'édifice Drummond McCall altère l'intelligibilité du lieu.  
VM.2012



Photomontage montrant l'interdépendance des actions sur les axes historiques structurants, les lieux publics, les ouvrages d'arts et les édifices patrimoniaux : l'édifice de le Drummond Mc Call (Paco Corp) au coin des rues Wellington et Dalhousie en 1980 et le viaduc du CN en 1983 encadrant la perspective de la rue Wellington vers le canal et le pont ferroviaire.

## LES OUVRAGES D'ART ET D'INGÉNIERIE

Certains sont repérables sur le terrain, souvent à l'état de vestiges, d'autres sont enfouis. Mentionnons à titre d'exemple, les vestiges des moulins (sœurs Hospitalières de l'Hôtel-Dieu) dans le secteur Peel-Wellington-de la Commune, les équipements dont le canal de Lachine est doté, à savoir, les quais, bassins (Saint-Gabriel, Peel), les canaux de dérivation et les écluses, les vestiges du parc archéologique de la Pointe des Seigneurs, des ponts (des Seigneurs et Wellington), une tour d'aiguillage des trains et un viaduc ferroviaire qui relie la gare Centrale au pont Victoria. Ce dernier, datant des années 1930 est composé de segments variés portés par des pilotis, des arcades ou des bâtiments.



Le viaduc du CN et la rue University, vers 1950  
AVM



La déstructuration du tissu urbain de part et d'autre du viaduc du CN a désolidarisé cet ouvrage d'art de son contexte. La réhabilitation des viaducs a été réalisée avec succès dans d'autres grandes villes mettant en valeur leur monumentalité singulière.  
VM, 2012



Viaduc du Canadien National, rues Dalhousie, Nazareth, Ottawa, William, Saint-Paul Ouest, Saint-Maurice.  
VM, 2012

## LES BÂTIMENTS

Le corpus de bâtiments d'intérêt patrimonial du secteur forme trois pôles, l'un résidentiel et institutionnel (autour du square Sainte-Anne et des rues limitrophes) et deux autres industriels (le long du canal et aux abords du bassin Peel et entre la rue Peel et l'autoroute Bonaventure). L'intérêt patrimonial du corpus est élevé. Il conjugue des valeurs historiques, architecturales et contextuelles. Les bâtiments d'intérêt patrimonial présentent une grande diversité de typologies qui témoignent de l'histoire sociale, culturelle et économique du quartier. Le corpus de bâtiments présente aussi des typologies rares dans le secteur, parfois même à Montréal. Son potentiel de recyclage est élevé.



Anciennes banques à l'intersection des rues Notre-Dame Ouest et des Seigneurs.  
Ville de Montréal, 2012 (photo Denise Caron)



L'édifice principal de la New City Gas Co qui abritait les gazomètres érigés en 1848 sous la direction de l'architecte John Ostell.  
Ville de Montréal, 2012 (photo Denise Caron)





L'édifice Rodier à la rencontre des rues Notre-Dame et Saint-Maurice marque avec le viaduc l'entrée du Vieux-Montréal.  
VM, 2012



L'édifice Lachine Rapids Hydraulics & Land Co. (1896) à la rencontre des rues de la Montagne et du Séminaire rend intelligible la  
triangularité de la trame.  
VM, 2012

## LES RESSOURCES ARCHÉOLOGIQUES

À ce jour, plusieurs sites archéologiques ont été recensés dans le secteur de planification détaillée, ils sont pour la plupart identifiés au plan d'urbanisme adopté en 2004. Ces sites doivent être expertisés en amont des projets. Des vestiges archéologiques ont aussi déjà été mis en valeur in situ dans le secteur, ceux, notamment, de la Montreal Warehousing Co, de l'église Sainte-Anne, de la Pointe-des-Seigneurs (minoterie Ogilvie) ainsi qu'une partie des murs des bassins 3 et 4. En raison du fort potentiel archéologique du secteur, d'autres découvertes sont à prévoir dans le cadre des travaux à venir. L'archéologie apporte aussi une contribution essentielle à la planification urbaine puisqu'elle fournit de précieuses informations telles que les tracés d'origine des rues, leur largeur, la structure de la trame urbaine et l'implantation des bâtiments à différentes époques.



Vestige de l'église St. Ann  
VM, 2012



Site de la Pointe-des-Seigneurs, vestiges de la minoterie Ogilvie (Glenora Mills).  
VM, 2012

La Glenora Mills vers 1910.  
BANC

## 2 BÂTIMENTS PRÉSENTANT UN INTÉRÊT PATRIMONIAL

La sélection des bâtiments figurant sur la carte du patrimoine bâti est appuyée par les documents suivants : le repérage des bâtiments d'intérêt patrimonial réalisé par la firme Patri-Arch, *Planification détaillée du secteur Griffintown : Analyse du cadre bâti*, réalisé en mars 2007 pour le compte de la Ville de Montréal; l'*Évaluation du patrimoine urbain de l'arrondissement du Sud-Ouest* réalisée par la Direction du développement urbain du Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine dans le cadre de la réalisation du Plan d'urbanisme adopté en 2004; le Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Sud-Ouest.

La carte montre tous les bâtiments répertoriés dans le règlement d'urbanisme de l'arrondissement Sud-Ouest. La carte identifie aussi les bâtiments d'intérêt patrimonial pour lesquels des permis de démolition ont été accordés.

### CRITÈRES D'IDENTIFICATION DES BÂTIMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

Les principales valeurs considérées par la firme Patri-Arch aux fins de la sélection des bâtiments d'intérêt patrimonial sont les valeurs documentaire (ancienneté, histoire, rareté), architecturale (architecture, concepteur, usage, intégrité) et contextuelle (implantations, gabarits, participation à la définition de formes urbaines). Le rôle de repère joué par un bâtiment dans l'environnement urbain (gabarit, éléments signalétiques, positionnement stratégique) est aussi pris en compte. La rareté des typologies, des formes urbaines ou des expressions architecturales affirmées dans le secteur Griffintown, le long du canal de Lachine et, plus largement, sur l'île de Montréal constitue également un critère d'évaluation et de sélection.

### LIMITES DU PROCESSUS DE SÉLECTION DES BÂTIMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

Les intérieurs des bâtiments et les éléments de culture matérielle (outils, équipements, machineries) n'ont pas été pris en compte dans le processus de sélection. La sélection, qui ne saurait être exhaustive, est proposée à la lumière des connaissances actuelles et au regard de l'aspect extérieur actuel des bâtiments (des dégarnissages sélectifs des parements de façades peuvent être requis pour valider ou invalider l'intérêt patrimonial d'un bâtiment). D'autres expertises pourraient permettre d'identifier d'autres bâtiments d'intérêt patrimonial et de moduler la valeur patrimoniale de ceux déjà sélectionnés.

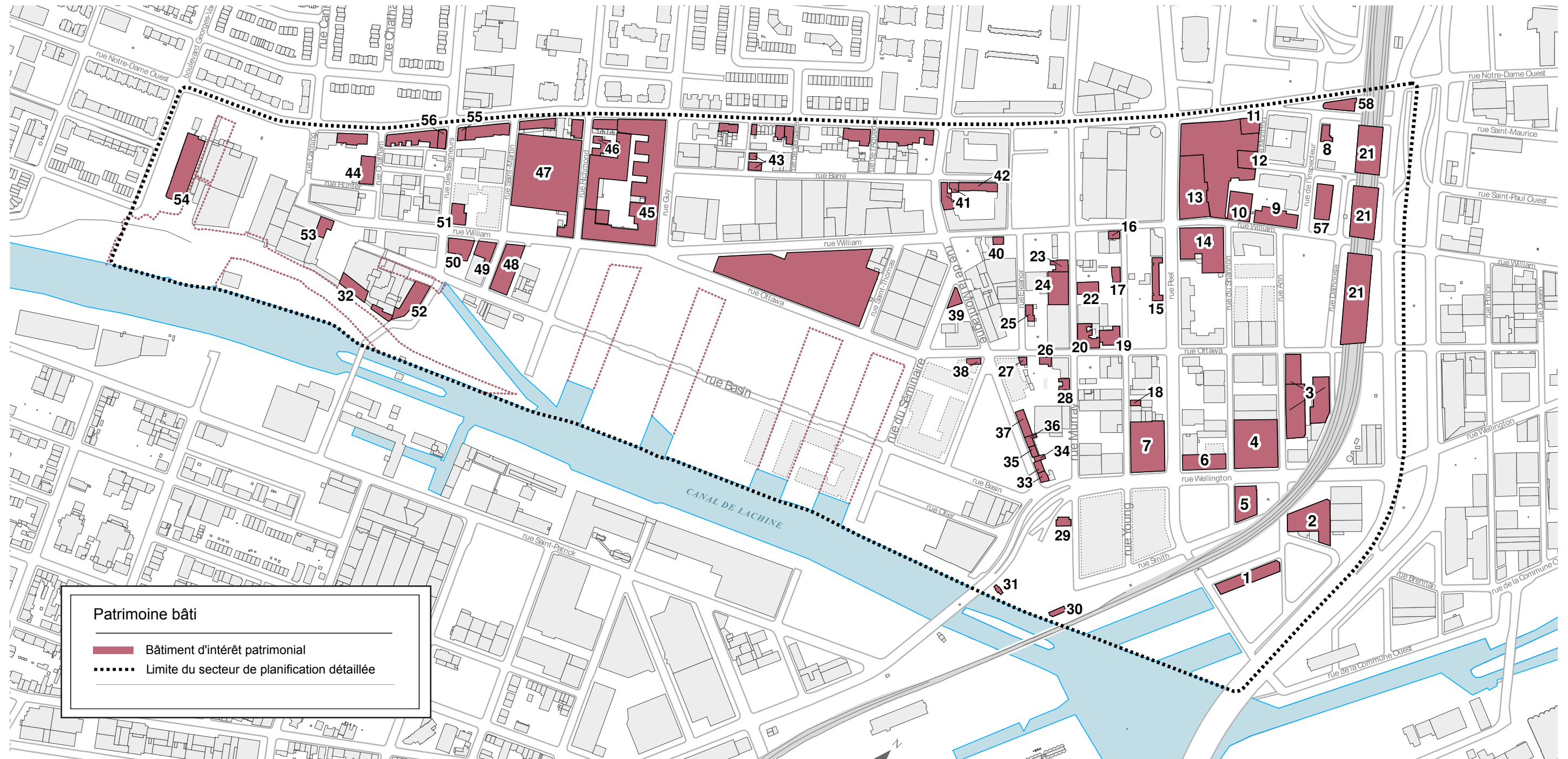
Les bâtiments ne figurant pas sur la carte du patrimoine bâti ne sont pas nécessairement dépourvus d'intérêt. Certains peuvent revêtir un intérêt architectural, servir de repère, être porteur d'un sens particulier pour la communauté, ou encore, jouer un rôle important au regard des usages et dans l'économie locale de Griffintown.

### Griffintown liste des bâtiments d'intérêt patrimonial

1. Ancienne Crathern and Caverhill, 1065, rue de la Commune Ouest et 1000, rue Brennan
2. Ancienne Drummond McCall Company Limited, 930, rue Wellington
3. Ancienne new City Gas Company of Montreal, 141-195, rue Ann et 172, rue Dalhousie
4. Ancienne A. Hollander & Son Ltd. 995-1005, rue Wellington
5. 1000, rue Wellington
6. 173, rue Peel
7. Ancienne Henderson Barwick inc. 170-186, rue Peel
8. Ancien presbytère Sainte-Hélène, 926-938, rue Saint-Maurice
9. Ancienne Gault Brothers Company, 350, rue de l'Inspecteur
10. Ancienne Walter Lowney Co. of Canada, 1015, rue William
11. Anciens bureaux de la National Breweries Ltd. 984-990, rue Notre-Dame Ouest
12. Ancien entrepôt frigorifique de la William Dow Brewery Co., rue Monfort
13. Ancienne William Dow Brewery Co., 485, rue Peel
14. Ancien garage de la William Dow Brewery Co., 333, rue Peel
15. 288-316, rue Peel
16. 1130, rue William
17. 300-312, rue Young
18. Ancien poste de police no 7, 217-219, rue Young
19. Poste d'incendie no 3, 1139, rue Ottawa
20. *Bloc O'Connell*, 1151-1161 et 1165-1169, rue Ottawa; 259-269, rue Murray
21. Viaduc du CN, rues Dalhousie, Nazareth, Ottawa, William, Saint-Paul Ouest
22. Ancienne Canadian Cycle & Motor Company (CCM), 301, rue Murray
23. 318-322, rue Murray
24. Ancienne J. Watterson & Son., 290-316, rue Murray
25. Ancienne St. Ann's Day Nursery, 287, rue Eleanor
26. Maison John-Moore, 1200-1206, rue Ottawa
27. Maison Martin-Riley, 1224-1226, rue Ottawa
28. 218-222 et 226-230, rue Murray
29. Ancien chalet du Square Gallery, 128, rue Murray
30. Poste de contrôle du CN, 1230, rue Smith
31. Poste de police, 944, rue Saint-Paul Ouest
32. Édifice Rodier, 912-132, rue Notre-Dame Ouest
33. 161-165 et 167-173, rue de la Montagne
34. Mount Temple Place, 175, rue de la Montagne
35. 181-185, rue de la Montagne
36. 187-191, rue de la Montagne
37. 193-215, rue de la Montagne
38. Ancienne Oka Sand and Gravel, 248, rue de la Montagne
39. Ancienne Lachine Rapids Hydraulic and Land Company, 290-300, rue de la Montagne
40. 1240-1248, rue William
41. 375-399, rue de la Montagne et 1288-1290, rue Barré
42. 1244-1286, rue Barré
43. 1459-1461 et 1465-1467, rue Barré; 455-459, rue Lusignan
44. Ancienne Canada Paint Co. 1957, rue Hunter et 395, rue Chatham
45. Ancienne Northern Electric and Manufacturing Co., 364-490, rue Guy
46. Appartements The Court, 425-433, rue Richmond
47. Ancienne Farand et Delorme, 385 et 433, rue Saint-Martin
48. Ancienne Canadian Bag Co., 1744, rue William
49. 1806-1810, rue William
50. Ancienne Caledonia Iron Works, 1840-1844, rue William
51. Ancienne Robin and Sadler Company, 1845, rue William
52. Ancienne Ogilvie Flour Mills, 50, rue des Seigneurs
53. 1990, rue William
54. Robin Hood, 2110, rue Notre-Dame Ouest
55. Ancienne Banque de Montréal, 924, rue Notre-Dame Ouest
56. Ancienne Merchant's Bank, 940, rue Notre-Dame Ouest
57. Poste de police, 944, rue Saint-Paul Ouest
58. Édifice Rodier, 912-132, rue Notre-Dame Ouest



Poste de contrôle du Canadien National, 1230, rue Smith.



À la liste de bâtiments de la page précédente s'ajoutent ceux de la rue Notre-Dame Ouest:

984-1000; 1300-1306; 1308-1310; 1312-1318; 1322-1330; 1332-1338; 1340-1344; 1370-1374; 1376-1378; 1380-1382; 1384; 1420-1422; 1426-1430; 1456; 1510-1512; 1514-1516; 1518-1520; 1522-1524; 1600-1612; 1620; 1636-1638; 1640-1642; 1644-1646; 1648-1650; 1652-1654; 1700; 1726-1732; 1734-1748; 1750-1752; 1800-1812; 1820-1824; 1842-1844; 1850; 1870-1872; 1874; 1876-1880; 1886-1888; 1892-1900; 1904-1918; 1960-1962; 1964-1968; 1970-1974; 1980-1982; 1984-1986  
 De même que les 1457-1485, rue Ottawa et 1380-1390, rue William.

NOTE : Les adresses des bâtiments sont fournies à titre indicatif seulement

## BÂTIMENTS PRÉSENTANT UN POTENTIEL DE MISE EN VALEUR STRATÉGIQUE

Ces bâtiments identifiés présentent un intérêt patrimonial élevé et apportent une contribution significative à la qualité du paysage urbain. Pour cette raison, leur mise en valeur doit être soutenue par des interventions judicieuses sur le domaine public.



Le viaduc du CN au coin des rues Dalhousie et Ottawa en 2012.  
VM, 2012



Le viaduc du CN au coin des rues Dalhousie et Ottawa en 1984.  
1984 (Photos Gabriel Bodson)



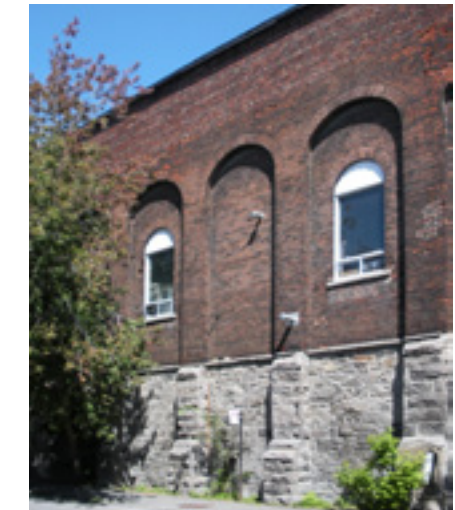


L'édifice Rodier aujourd'hui.  
VM, 2012



La désaffectation du secteur et l'hypertrophie du réseau viaire favorisent la fermeture du rez-de-chaussée de l'édifice Rodier.  
AVM, vers 1980

### LA NEW CITY GAS



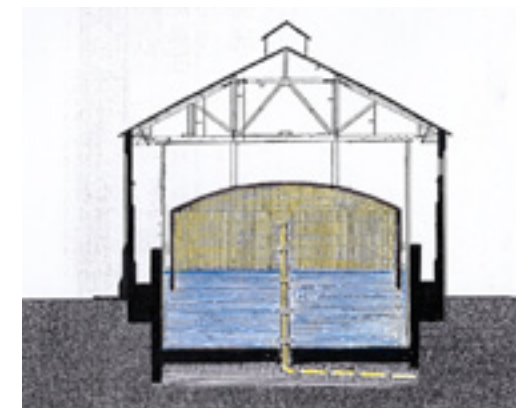
Rue Ann, la composition des murs de l'édifice des gazomètres est rythmée par pilastres et arcades porteurs, qui transmettent au sol les charges de la vaste toiture.

Photos : G. Bodson , 1983 et 08-2010



Les fermes de la toiture de l'édifice abritant les gazomètres datent de 1849 ont une portée de 80 pieds.

Photos : J.Laberge et P. Bouffard, 07-2010



Hypothèses de restitution de la coupe de l'édifice du gazomètres, autour de 1920 .

Dessin de base : Panzini Architectes, 10-2009



Intérieur de la base du gazomètre nord.

Photo : Denise Caron, 08-09-2010

### 3 PATRIMOINE ARCHÉOLOGIQUE

La présentation des composantes archéologiques recensées et du potentiel archéologique du secteur sur une carte synthèse reprend et actualise les données intégrées au Plan d'urbanisme de 2004. Le document *Griffintown – Arrondissement Sud-Ouest de Montréal, Étude de potentiel archéologique et planification des interventions archéologiques au terrain* réalisé par Ethnoscop inc. en 2007 constitue à cet effet une source documentaire importante.

Pratiquement tous les types de patrimoine mentionnés à la rubrique des composantes patrimoniales significatives se retrouvent à l'état de vestige archéologique. En conséquence, le patrimoine archéologique est pleinement intégré à l'analyse du territoire et aux recommandations de mise en valeur qui en découlent.

#### LIMITES DU PROCESSUS D'IDENTIFICATION DES RESSOURCES ET DU POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE

La carte du patrimoine archéologique représente l'état actuel des connaissances, acquises, le plus souvent, sur le domaine public. Elle ne prétend aucunement à l'exhaustivité. En effet, à titre d'exemple, le potentiel archéologique des propriétés privées et les vestiges, bâtis ou de culture matérielle à l'intérieur des bâtiments n'ont pas été pris en compte dans l'identification des ressources et du potentiel archéologique.

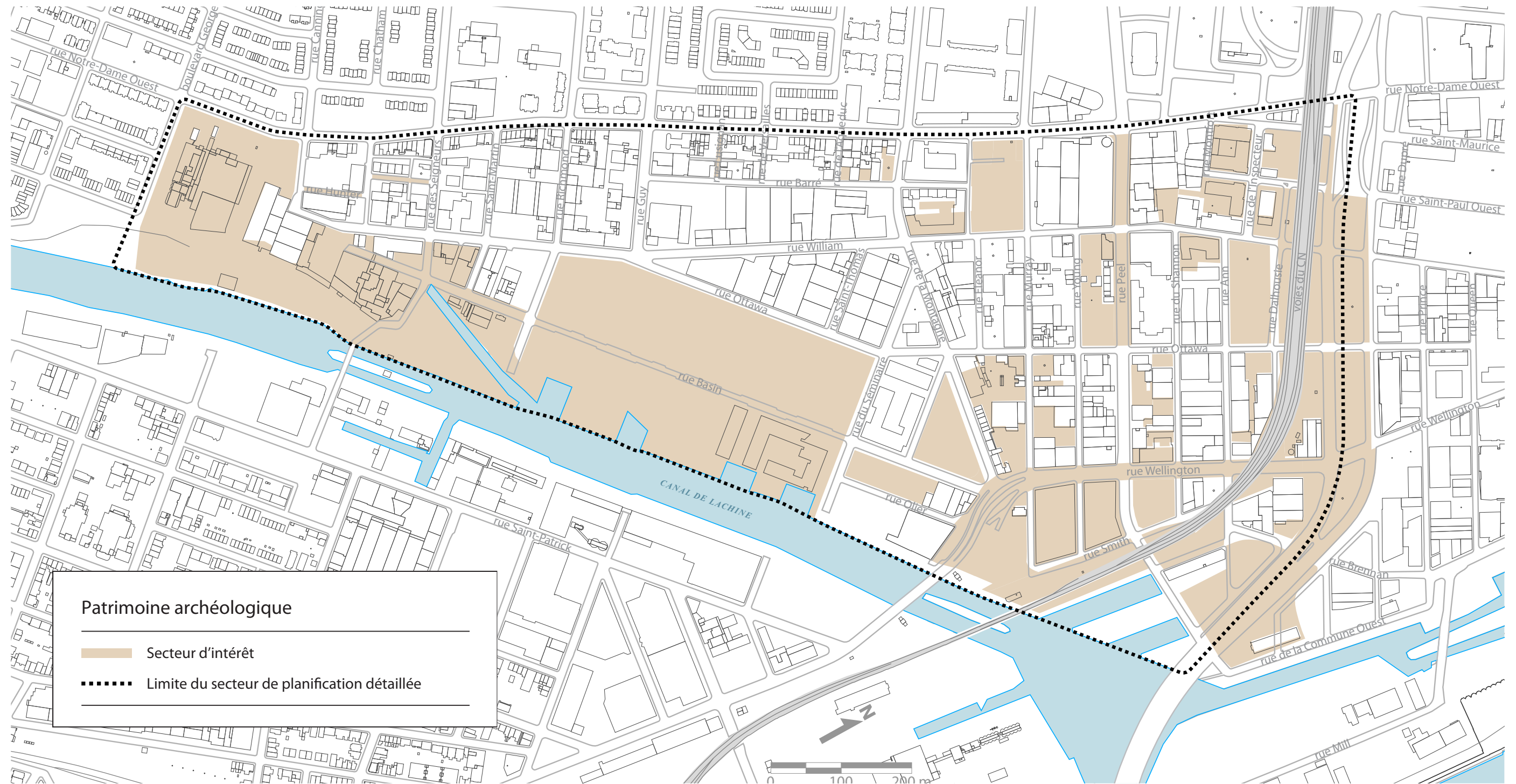


56 Mur ouest du bassin n°3.  
Photo : SACL inc., 2011



Turbine et caisson métallique de la Caledonian Iron Works Co., Pointe-des-Seigneurs  
Photo : SACL inc., 2009





# 4 ORIENTATIONS GÉNÉRALES DE MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE

Les orientations proposées se fondent sur l'approche cohérente mise en place dans les vingt dernières années pour l'encadrement du développement de bâtiments, secteurs et quartiers historiques dont Griffintown est le prolongement. Mentionnons à ce titre le Vieux-Montréal, la rue de la Commune, la Cité du Multimédia (partie est du Griffintown original), le Quartier International de Montréal, les abords du canal de Lachine, les bassins Peel, la Pointe des Seigneurs, le recyclage de la Redpath et de la Corticelli. La proximité de Griffintown avec les secteurs préalablement mentionnés et les liens structurants qu'ils entretiennent, souvent dans une continuité historique, commandent des orientations qui s'appliquent parfois à des éléments ou portions de territoires situés hors du périmètre du secteur de planification détaillée. Plus spécifiquement, l'application de ces orientations au développement et à la mise en valeur de Griffintown implique, notamment, de :

## PROCÉDER À UN DÉVELOPPEMENT PROGRESSIF DU TERRITOIRE

Éviter les démolitions massives, saisir les opportunités de développement graduellement et au fur et à mesure, veiller à ce que les gestes posés ne compromettent pas le potentiel de développement de sites vacants et le recyclage et la mise en valeur de bâtiments. Aussi, envisager la mise en valeur du domaine public comme un élément permettant d'initier et d'orienter le développement.

- Conserver une vue d'ensemble sur l'état du corpus de composantes d'intérêt patrimonial, s'assurer de conserver une masse critique de bâtiments et une représentativité des typologies.
- Adopter des mesures de gestion déterminant plus précisément l'intérêt patrimonial de chaque bâtiment identifié et fournissant des orientations au regard des interventions envisagées.
- Adopter des mesures de gestion encadrant les démolitions
- Planifier la mise en valeur du domaine public, en faire un outil structurant assurant un développement cohérent.

## RETISSER LES LIENS ENTRE LES DEUX PARTIES DU FAUBOURG

Les voies d'accès à l'autoroute Ville-Marie ont déstructuré la forme de l'ancien square Chaboillez et isolé Griffintown du centre-ville. La reconfiguration du square et du domaine public environnant de même que le rétablissement de l'intégrité et la mise en valeur des tracés fondateurs Upper et Lower Lachine Road sont essentiels pour structurer la trame urbaine aux confluent de Griffintown, du centre-ville et du Vieux-Montréal. Par ailleurs, l'importante emprise de l'autoroute Bonaventure et les murs aveugles du viaduc ferroviaire du CN sont des barrières physiques et visuelles.

- Mettre en valeur l'ancien tracé fondateur Upper Lachine Road (rue Notre-Dame) et retisser les liens entre les deux parties de Griffintown et avec le Vieux-Montréal et le centre-ville en déplaçant les voies d'accès à l'autoroute Ville-Marie, en révisant la géométrie et l'aménagement de la rue Notre-Dame entre les rues Peel et le viaduc du CN de manière à rétablir la configuration du square Chaboillez, et en assurant un développement optimal des terrains vacants environnants.
- Rétablir l'intégrité de l'ancien Lower Lachine Road (rues Wellington et Smith) entre le canal de Lachine et le square des frères Charon en réaménageant la rue Smith et en rétablissant le tronçon manquant du tracé fondateur entre les rues Ann et Wellington.
- Transformer l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain dans une perspective favorisant la perméabilité des quartiers à l'est et à l'ouest.
- Recycler et mettre à profit les espaces intérieurs du viaduc ferroviaire en rétablissant les baies vitrées de manière à dynamiser l'activité urbaine environnante.
- Construire le front du canal de Lachine en continuité avec celui de la rue de la Commune.

## RÉTABLIR LES LIENS ENTRE GRIFFINTOWN ET LE CANAL DE LACHINE ET EN ASSURER L'ACCÈS

La présence des grandes infrastructures de transport (canal, voie ferrée) a orienté la disposition des structures de production et de manutention que sont les usines, quais, bassins, et autres. Cette plus-value, fonctionnelle à l'époque, a le potentiel de devenir aujourd'hui une plus-value situationnelle et culturelle. Dans la trame urbaine, le canal et ses bassins font figure d'espaces publics et doivent être ceinturés de quais, rues et espaces publics qui en assurent l'accès. Le canal est peu perceptible et parfois difficilement accessible dans Griffintown. Des composantes du canal telles que des bassins et des canaux sont remblayés.

- Dégager le canal de 1825 et mettre en valeur le réseau hydrographique et hydraulique de la Pointe-des-Seigneurs en poursuivant, notamment, le réaménagement du parc archéologique et en réouvrant le canal de fuite.
- Dégager les anciens bassins et canaux.
- Favoriser une perméabilité entre le quartier et le canal, notamment en prolongeant certaines rues vers le canal et ses bassins.
- Aménager les espaces publics et privés, retisser leurs liens formels et les relier au canal.
- Mettre en valeur les abords du bassin Peel en tirant profit des caractéristiques uniques du site (canal, bassins, silos, installations portuaires, bâtiments, vestiges archéologiques composant un paysage urbain unique à Montréal).



L'emprise du square Chaboillez original (Jacques Viger, 1815) reste encore lisible dans la surlargeur de la chaussée de la rue Notre-Dame. À l'arrière plan l'édifice Rodier, dont la forme en pointe a été déterminé par le réseau hydrographique ancien, forme avec le viaduc une porte d'entrée vers le Vieux-Montréal.  
Ville de Montréal (Photo Gabriel Bodson)



Géométrie du nouveau square Chaboillez dans un axe nord-sud qui visait à faire le lien entre le centre-ville et Griffintown par la rue Peel. Vers 1950.  
AVM



Le nouveau square Chaboillez et le planétarium Dow en 1967.  
AVM

## METTRE EN VALEUR LE DOMAINE PUBLIC

La trame urbaine et son cadre bâti structurent l'organisation spatiale et la lecture de la ville. La différenciation quantitative et qualitative des espaces publics (petite rue, grande rue, place, parc, bassin, canal, etc.), oriente la distribution des fonctions et des densités du bâti. Une lecture cohérente du secteur requiert la préservation des repères bâtis et la clarté de l'organisation spatiale commande aussi de restaurer ou d'affiner les formes des squares, des places et des parcs, d'assurer leur accès et de les mettre en valeur par un cadre bâti de qualité.

- Préserver l'intelligibilité de la trame urbaine ainsi que ses repères bâtis.
- Préserver l'intégrité et porter une attention particulière à la mise en valeur des bâtiments en pointe aux jonctions des rues Notre-Dame et Saint-Maurice (Rodier), de la Montagne et du Séminaire (Lachine Rapids Hydraulic & Land Co., Wellington (ancien tracé de la rue Smith) et Ann (Drummond McCall) dont la volumétrie exprime les particularités de la trame urbaine de Griffintown.
- Encadrer les projets de manière à ce que les nouvelles constructions consolident et expriment les effets particuliers de la géométrie de la trame de rue.

- Établir les implantations et les hauteurs en fonction des largeurs de rue.
- Établir les hauteurs et les densités en fonction de la hiérarchie du réseau viaire.
- Réviser la configuration des approches du pont Wellington et la configuration de la jonction des rues Wellington et de la Montagne afin d'améliorer la qualité de l'environnement urbain.
- Optimiser la mise en valeur du square Gallery et rétablir des liens physiques et visuels entre le quartier et le canal.
- Réviser la configuration du square Gallery et le réaménager en conservant un usage public à l'ancien chalet de parc.
- Réaménager le square Sainte-Anne en consolidant et en mettant en valeur les vestiges de l'ancienne église et le doter d'un cadre bâti de qualité.
- Poursuivre l'aménagement du parc archéologique de la pointe des Seigneurs.
- Mettre en valeur les espaces sous le viaduc du CN.
- Réaménager la rue Smith.
- Mettre en valeur le patrimoine archéologique dans les projets d'aménagement ou de réaménagement du domaine public (parcs, places, rues et autres).



Quai du bassin à farine.  
VM, 2012



Rue de la Montagne  
VM, 2012



Parc de Griffintown St. Ann  
VM, 2012

## METTRE EN VALEUR LES CARACTÉRISTIQUES ARCHITECTURALES ET URBAINES DISTINCTIVES DU SECTEUR AINSI QUE SON PATRIMOINE ARCHÉOLOGIQUE

Le corpus de bâtiments d'intérêt patrimonial présente un potentiel de recyclage élevé. La grande diversité de typologies du corpus permet l'accueil de différentes fonctions et favorise donc la mixité des usages. L'intégration des bâtiments et des projets de développement qui conservent et rehaussent les caractéristiques de la trame urbaine comprend aussi le développement des sites vacants et la consolidation des îlots en fonction des caractéristiques essentielles du secteur. La mise en valeur harmonieuse du patrimoine archéologique est une autre occasion de rehausser le caractère distinctif des lieux.

- Porter une attention particulière à la mise en valeur des bâtiments présentant un potentiel de mise en valeur stratégique :
  - les deux banques de la rue Notre-Dame à l'intersection de la rue des Seigneurs qui encadrent une entrée importante du secteur.
  - l'édifice Rodier, entre les grandes portes du viaduc du CN, qui se détache dans le paysage urbain tel une figure de proue et qui singularise ce lieu comme porte d'entrée du Vieux-Montréal.
  - le viaduc du Canadien National, dont le recyclage (espaces sous les arcades) et le réaménagement (espaces ouverts sous les piliers) peut dynamiser l'environnement urbain, assurer la perméabilité des circulations dans le secteur et permettre un enchaînement fluide des espaces publics.
  - les bâtiments de la New City Gas, qui doivent être bien dégagés et l'aménagement des rues adjacentes optimisant sa mise en valeur.
  - le poste d'incendie no 3, à l'intersection des rues Young et Ottawa qui doit maintenir son rôle de repère signalétique conféré par son architecture, sa localisation et les perspectives visuelles offertes par le cadre bâti et les espaces libres.
  - l'ancien édifice de la Drummond McCall.
  - l'édifice Caverhill, dont la mise en valeur doit être optimisée par le développement ou l'aménagement des sites adjacents et par le viaduc et les bassins.
  - la tour d'aiguillage du CN, en bordure du canal, qui doit conserver son rôle de repère signalétique et son rôle didactique, informant sur l'interaction des infrastructures ferroviaires, du pont et du canal.
  - le chalet de parc, dont la mise en valeur est tributaire de celle du square Gallery et du réseau de voirie.

- Recycler les bâtiments d'intérêt patrimonial et préserver les ouvrages d'art
- Calibrer l'échelle des nouvelles insertions en fonction des composantes du cadre bâti d'intérêt patrimonial. Dans les îlots à consolider, les implantations et les gabarits de nouveaux bâtiments doivent être conditionnés par la grille de rue et par le bâti existant.
- Les bâtiments existants et les formes urbaines doivent inspirer la création contemporaine.
- Effectuer les études de potentiel archéologique des îlots et des emprises publiques lorsque les données sont manquantes ou qu'un complément d'information est requis. Pour les lieux où des études existent déjà, la réalisation d'interventions archéologiques est à prévoir.



Poste d'incendie no 3  
VM, 2012



Tour d'aiguillage du CN  
VM, 2012

## RECONNAÎTRE LA CONTRIBUTION FONDAMENTALE DU PATRIMOINE À LA QUALITÉ DU MILIEU DE VIE, AU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, AU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET À L'ATTRACTIVITÉ TOURISTIQUE

La diversité des formes urbaines et des expressions architecturales du cadre bâti de Griffintown offre de nombreuses stratégies de mise en valeur encourageant la diversification des usages et stimulant la création contemporaine. Une diversité d'usages, donc de services à la population, anime les rues et conforte le sentiment de sécurité au centre-ville. Elle favorise également la multiplication des acteurs de développement. De plus, la conservation est un principe fondamental du développement durable. Le recyclage des bâtiments d'intérêt patrimonial de Griffintown leur confère un avantage économique concurrentiel au regard d'autres bâtiments du centre-ville. La mise en valeur du patrimoine participe ainsi au maintien du caractère distinctif de Griffintown ce qui, compte tenu de sa proximité du centre-ville, accroît le potentiel d'attractivité du quartier et pourrait en faire une destination privilégiée tant par les citoyens que par les visiteurs.

- La mise en œuvre de l'ensemble des grandes orientations ci-haut mentionnées concourt à l'atteinte de cet objectif.

## AFFIRMER L'INTÉRÊT PATRIMONIAL EXCEPTIONNEL DE GRIFFINTOWN

Bordé par le canal de Lachine, désigné *Lieu historique national par le gouvernement fédéral*, à proximité du Vieux-Montréal, décrété *arrondissement historique* par le gouvernement du Québec, et du Vieux-Port, le quartier Griffintown s'est développé d'une manière singulière et présente un intérêt pan-montréalais comme le confirmait, en 2004, le Plan d'urbanisme. Les récentes discussions sur l'avenir du quartier ont par ailleurs clairement démontré un grand intérêt, une grande sensibilité au patrimoine et une ferme volonté d'appropriation du quartier par les citoyens pour l'habiter, le valoriser et le faire connaître.

L'intérêt patrimonial de la majorité des bâtiments recensés, résidentiels, institutionnels, commerciaux et industriels se mesure à l'échelle du quartier. L'on pressent toutefois l'intérêt pan-montréalais de certains de ceux-ci, qui ont parfois marqué l'évolution de l'habitat montréalais dans les années 1860 jusqu'aux années 1920 ou qui témoignent éloquemment de l'évolution des technologies industrielles. À ce titre, la New City Gas, dont l'intérêt déborde largement la région montréalaise, se distingue du corpus.

La *Loi sur le patrimoine culturel du Québec* qui entrera en vigueur en octobre 2012 et qui remplacera la *Loi sur les biens culturels du Québec*, élargit les pouvoirs des municipalités en matière de reconnaissance et de gestion du patrimoine. Dans ce contexte, la Ville de Montréal procède à l'élaboration d'un cadre d'application de la Loi et, plus largement, à la définition de stratégies de reconnaissance publique de sites témoignant de l'histoire du secteur, contribuant au caractère distinctif du paysage urbain, présentant une valeur symbolique, rappelant des usages anciens, révolus ou ayant toujours cours. La réflexion sur l'application de la Loi concerne aussi la reconnaissance de personnes et de pratiques à caractère civique, religieux ou social. Les enjeux liés à la commémoration, pour ne mentionner que ceux-ci, requièrent la contribution des citoyens et de plusieurs expertises pour valider l'intérêt du lieu, de l'objet ou du sujet commémoré, cibler les véhicules appropriés, notamment la toponymie, les plaques commémoratives, l'art public et les modes de commémoration les plus actuels faisant appel à la médiation culturelle et tablant sur la participation citoyenne.

Une stratégie de diffusion des connaissances doit aussi être développée, avec le concours de la Ville de Montréal et des organismes associatifs issus, entre autres, des milieux communautaire et culturel.

- Intégrer le patrimoine de Griffintown dans la réflexion en cours sur la stratégie d'attribution de statuts patrimoniaux.
- Amorcer une réflexion collective sur les meilleurs moyens de rappeler et de raviver la mémoire de l'histoire de Griffintown.
- Amorcer une réflexion collective sur les stratégies de diffusion des connaissances sur le quartier.

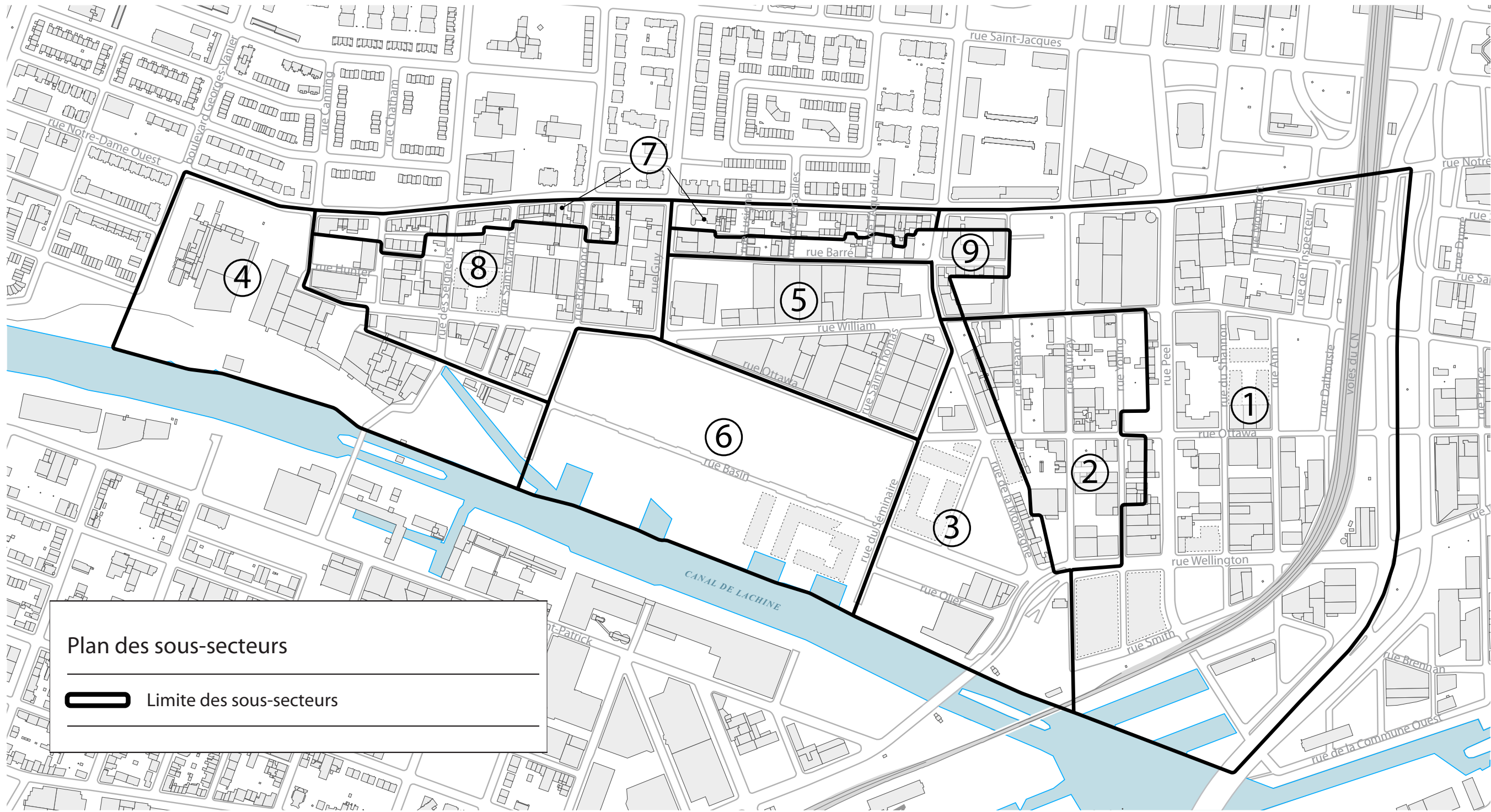


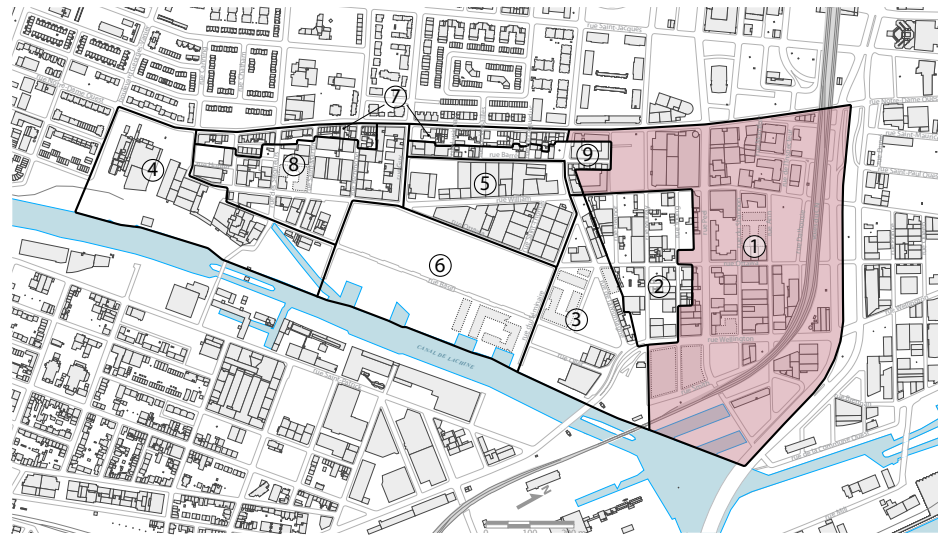


L'édifice de la New City Gas Co. vu depuis la rue Ottawa.  
VM, 2012

## 5 ORIENTATIONS SECTORIELLES DE MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE

Une carte du secteur de planification détaillée délimitant neuf sous-secteurs a été élaborée afin de présenter leurs spécificités, d'identifier leurs composantes et caractéristiques patrimoniales principales ainsi que de proposer des orientations de mise en valeur spécifiques. Ces sous-secteurs ne constituent pas des unités de paysage à proprement parler puisqu'ils ne présentent pas des caractéristiques homogènes. Les sous-secteurs sont plutôt délimités en fonction des enjeux afférents à leur mise en valeur. L'analyse et les orientations s'appliquant à chaque sous-secteur sont colligées dans des fiches distinctes.





La rue Peel vers le sud depuis la rue Notre-Dame.  
 VM, 2012



La rue Peel et le square Chaboillez vers le nord.  
 VM, 2012

## SOUS-SECTEUR 1

- 1654 Le fief Nazareth, est offert à Jeanne Mance, co-fondatrice de Montréal
  
- 1801-1817 Suite à l'adoption de la Loi pour abattre les murs de fortifications, en 1801, l'arpenteur-architecte Louis Charland, inspecteur des rues et chemins du district de Montréal, travaille sur le plan dit des Commissaires. Celui-ci vise à définir les emprises publiques des grandes rues et places publiques pour relier adéquatement l'ancienne cité de Montréal aux faubourgs qui se sont développés autour de l'enceinte, dont le fief Nazareth.
  
- 1804-06 Mary Griffin demande à Louis Charland de concevoir un plan de lotissement pour le fief Nazareth. Le plan de Charland propose une trame de rues orthogonales relativement étroites, définissant des îlots rectangulaires orientés nord sud, tout en intégrant le tracé diagonal de la rue Wellington, ancien chemin Lower Lachine qui conduisait à Lachine par les basses terres.
  
- 1808 Profitant du réseau hydrographique, Thomas Dunn installe une brasserie là où se développera ultérieurement la brasserie Dow-O'Keefe.

- 1815 Jacques Viger, inspecteur des rues et chemins depuis 1813, est mandaté pour procéder à la délimitation d'un ensemble de voies et du square Chaboillez. Ce square, à la confluence des ruisseaux Saint-Martin, Prud'homme et Saint-Pierre, devient un lieu d'articulation important entre le Vieux- Montréal, le faubourg des Récollets, Griffintown et le faubourg Saint-Antoine.
  
- 1820-1825 Construction du canal de Lachine qui amorce le développement du secteur.
  
- 1843-1850 Le gouvernement de la Province du Canada (Canada-Uni) procède au réaménagement du canal de Lachine : le tirant d'eau est doublé, le canal est élargi et redressé.
  
- 1846-1848 Fondation et construction de la New City Gas Company, qui fabrique et distribue du gaz à des fins d'éclairage.
  
- 1848 Première liaison ferroviaire sur l'île de Montréal réalisée par la Montreal & Lachine Railroad, entre le village de Lachine à la gare Bonaventure à Montréal. Établi dans les terres basses et relativement plates de l'île, ce lien ferroviaire servira principalement au transport des marchandises.
  
- 1871 Percement de l'antenne ferroviaire Brennan qui permettra de lier les quais du port au quai du canal de Lachine et aux cours de triage de Pointe-Saint-Charles : naissance de l'intermodalité.

- 1931 Construction du tunnel Wellington et percement de la rue Smith.
  
- 1938-1943 Expropriations et travaux de construction du viaduc ferroviaire du CN qui s'est engagé dès 1911 dans un vaste projet comprenant la construction de d'une gare centrale, d'un hôtel et de son siège social dans ce qui devient le nouveau centre-ville autour du square Dominion.
  
- 1963 Le zonage de Griffintown est révisé afin de ne permettre que les usages industriels.
  
- 1964-1966 Construction de l'autoroute Bonaventure.
  
- 1965-1970 Fermeture du canal de Lachine et remblayage des écluses et de nombreux bassins du port intérieur (bassin Peel).
  
- 1992-1996 Fermeture de la brasserie O'Keefe et établissement de l'École de technologie supérieure dans le complexe brassicole.
  
- 1998 Rétablissement de la continuité entre les rues Peel et de la Commune.
  
- 1997-2002 Aménagement du *Lieu historique national du canal de Lachine*. Le bassin Peel est en grande partie déblayé et le canal est ouvert à la navigation de plaisance.



Ancienne glacière de la brasserie Dow, rue Monfort.  
VM, 2012



Perspective de la rue William depuis la rue Peel.  
VM, 2012



Le viaduc du CN vu depuis la convergence de la rue Smith (A) et du passage de l'antenne ferroviaire Brennan (B).  
VM, 2012

## PRINCIPALES COMPOSANTES ET CARACTÉRISTIQUES PATRIMONIALES

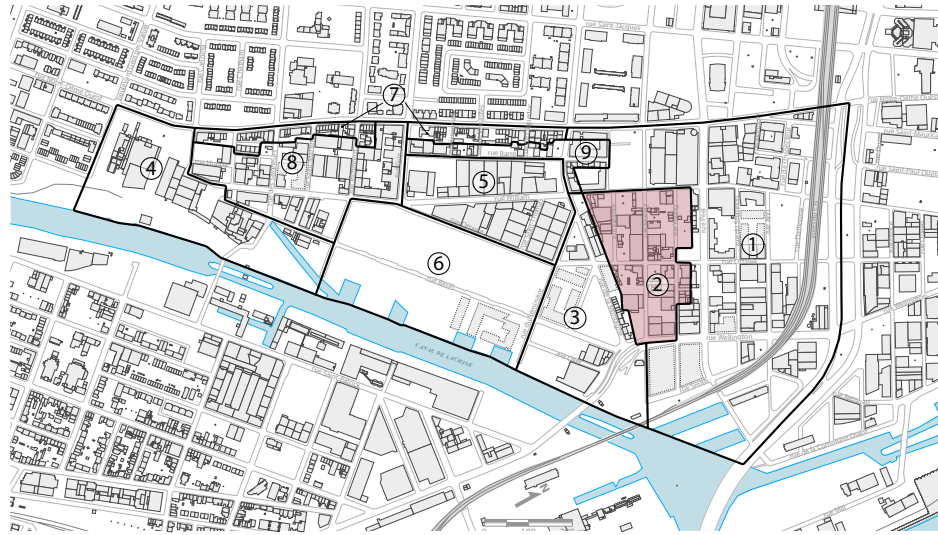
- Le rôle de lien entre le centre-ville et le canal joué par ce sous-secteur.
- Sa relation étroite avec le square Chaboillez.
- Sa relation avec le faubourg des Récollets à travers les viaducs ferroviaires et les emprises autoroutières.
- Le viaduc ferroviaire comme ouvrage d'art et les espaces singuliers qu'il crée.
- Plusieurs bâtiments patrimoniaux dont le complexe de la New City Gas et l'ancienne brasserie Dow.
- Le bassin Peel.
- La rue Peel comme axe reliant le canal à la montagne.
- La rue Smith (portion de l'ancien Lower Lachine Road) et les rues Peel, William et Notre-Dame comme axes historiques structurants.
- La trame urbaine orthogonale tracée du plan de Louis Charland.
- Les vues sur le centre-ville.

## PRINCIPALES ORIENTATIONS DE MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE

- Conserver un dégagement le long du viaduc ferroviaire pour favoriser sa mise en valeur et requalifier les espaces situés en dessous.
- Déterminer la vocation de la voirie de manière à favoriser la mise en valeur optimale de la New City Gas et de l'édifice Rodier.
- Reconfigurer et requalifier le domaine public autour de l'édifice Rodier pour lui permettre de jouer son rôle de porte d'entrée à la ville.
- Mettre en valeur le complexe de la New City Gas, le viaduc ferroviaire et les vues sur le centre-ville en aménageant un espace public animé dans l'îlot bordé par les rues Dalhousie, William, Ann et Ottawa.
- Favoriser une densification des abords de la rue Peel et aménager le domaine public en conséquence (élargissement de trottoirs, mobilier, etc.).
- Mettre en valeur les espaces singuliers sous le viaduc ferroviaire dans le secteur de la rue Smith.
- Mettre en valeur les vestiges archéologiques du moulin situé à proximité de l'autoroute Bonaventure et de la rue de la Commune.
- Réaménager la rue Smith pour rétablir le tracé du Lower Lachine Road.
- Intégrer l'ancien édifice de la Crathern Caverhill dans le redéveloppement de la tête des bassins à farine (bassin Peel).
- Favoriser le recyclage, la restauration et la mise en valeur des bâtiments d'intérêt patrimonial.



Le centre-ville vu depuis l'allée centrale de la New City Gas.



## SOUS-SECTEUR 2

- 1654 Jeanne Mance acquiert le territoire de l'ancien fief Nazareth Sa limite ouest est encore visible dans le tracé en angle de la rue de la Montagne.
- 1806 Le territoire fait partie d'un plan de lotissement de l'arpenteur-architecte Louis Charland. Celui-ci trace une trame de rues orthogonales comportant des îlots rectangulaires sans ruelles. La rencontre de cette trame avec la limite du fief crée une géométrie singulière sur quelques îlots.



Ancien poste de police no 7, 217-219, rue Young.  
VM, 2012

### PRINCIPALES COMPOSANTES ET CARACTÉRISTIQUES PATRIMONIALES

- La trame urbaine orthogonale du plan de Charland.
- L'échelle et le bâti du faubourg de deux ou trois étages où cohabitent des typologies industrielles et résidentielles.



Rue Murray.  
VM, 2012

### PRINCIPALES ORIENTATIONS DE MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE

- Favoriser le recyclage, la restauration ou la mise en valeur des bâtiments d'intérêt patrimonial.
- Limiter les hauteurs et établir des règles d'insertion afin de maintenir l'atmosphère faubourienne de ce secteur.
- Maintenir des caractéristiques d'ensemble en termes d'implantation, volumétrie et architecture.
- Consolider les îlots en éliminant les espaces vides sur rue pour les remplacer par de nouvelles constructions intégrées à leur contexte.



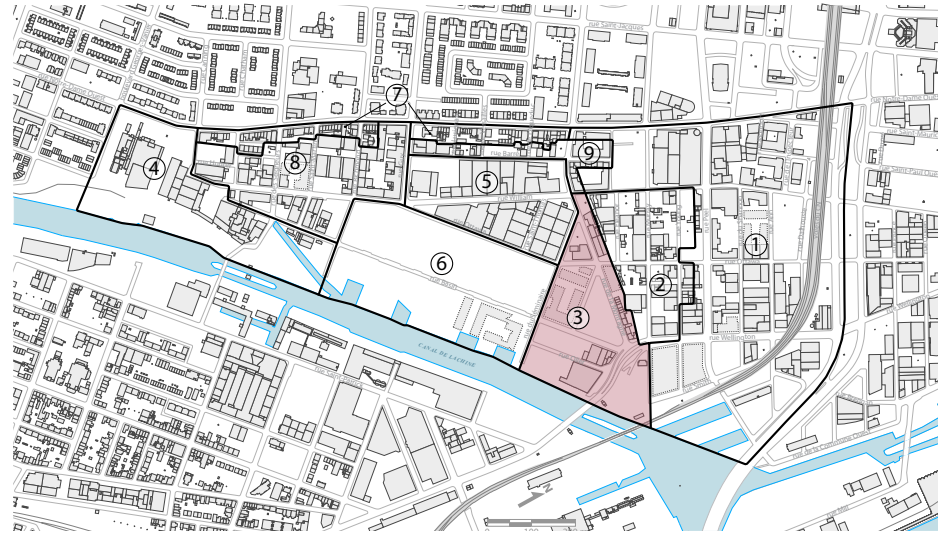
Bloc O'Conneil à l'angle des rues Murray et Ottawa.  
VM, 2012



Vue du poste d'incendie no 3 depuis la rue Young vers le sud.  
VM, 2012 (photo Anne-Marie Dufour)



Poste d'incendie no 3 à l'angle des rues Ottawa et Young.  
VM, 2012



### SOUS-SECTEUR 3

- XVII<sup>e</sup> siècle C'est approximativement le tracé de la rue de la Montagne qui constitue la limite entre le fief Nazareth, offert à Jeanne Mance, co-fondatrice de Montréal, et la ferme Saint-Gabriel concédée aux Sulpiciens en 1666.
- 1820-1825 Construction du premier canal de Lachine navigable. Son croisement avec le chemin Lower Lachine amène la construction d'un pont et fait de ce lieu un passage obligé. Une première chapelle y est donc construite et une petite agglomération s'y développe.
- 1845 À la demande des sulpiciens, John Ostell prépare le lotissement de la partie nord-est de la ferme Saint-Gabriel. Ce plan orthogonal est régulé par le nouveau tracé du canal de sorte qu'entre la rue de la Montagne et la rue Séminaire, il y a une rotation de 45 degrés des rues nord-sud, le canal agissant comme axe structurant.
- 1852 Les sulpiciens font construire l'église Sainte-Anne selon les plans de l'architecte John Ostell. Cette desserte de l'église Notre-Dame deviendra un lieu significatif de la communauté irlandaise installée dans Griffintown.



Le chalet du Square Gallery érigé selon les plans de l'architecte D.J. Spence en 1931-32.  
 1984 (photo G. Bodson)

- 1871 Percement de l'antenne ferroviaire Brennan qui permet désormais de lier les quais du port à la zone du canal de Lachine et aux cours de triage de Pointe-Saint-Charles. Comme le tracé de cette liaison ferroviaire est dans l'emprise de la rue Wellington, le pont du même nom, affecté jusque là aux piétons et véhicules hippomobiles, est déplacé vers l'ouest. C'est entre l'approche de ces deux ponts et la rue de la Montagne qu'est établi le square Gallery entre 1890 et 1898, qui comporte alors aussi un bain public aujourd'hui disparu.
- 1896 Construction de l'édifice de la *Lachine Rapids Hydraulic & Lands Company* à l'intersection des rues de la Montagne et du Séminaire : la transformation de l'énergie hydraulique pour la fabrication de l'électricité dont le réseau de distribution permet à l'industrie de s'implanter loin du lieu de production de l'énergie.
- 1931 Construction du tunnel Wellington (rendant le square Gallery moins accessible) et percement de la rue Smith.
- 1932 Construction du chalet du square Gallery.
- 1938-1943 Le CN complète les expropriations et travaux construction du viaduc qui traversera Griffintown. Dans sa partie sud, le viaduc rompt la continuité entre les rues Peel et de la Commune.



Chalet du square Gallery aujourd'hui.  
 VM, 2012

- 1963 Le zonage de Griffintown est révisé afin de ne permettre que les usages industriels.
- 1971 Démolition de l'église St. Ann à la suite d'un incendie: Griffintown perd ainsi son principal pôle civique.





Les ponts ferroviaires du CN et de l'antenne Brennan ainsi que le poste de contrôle.  
1984 (photo G. Bodson)

## PRINCIPALES COMPOSANTES ET CARACTÉRISTIQUES PATRIMONIALES

- La forme triangulaire de certains îlots générée par la jonction entre deux trames urbaines, le plan d'Ostell à l'ouest et le plan de Charland à l'est.
- La rue Smith (portion de l'ancien Lower Lachine Road).
- Le parc Griffintown St. Ann et les vestiges de l'église.
- Le square Gallery et son chalet.
- Le front bâti faubourien sur la rue de la Montagne.
- Des bâtiments présentant un potentiel de mise en valeur stratégique, dont le bâtiment en pointe de la *Lachine Rapids Hydraulic & Land Co.* et le chalet du square Gallery.
- Le pont Wellington et le pont ferroviaire.

## PRINCIPALES ORIENTATIONS DE MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE

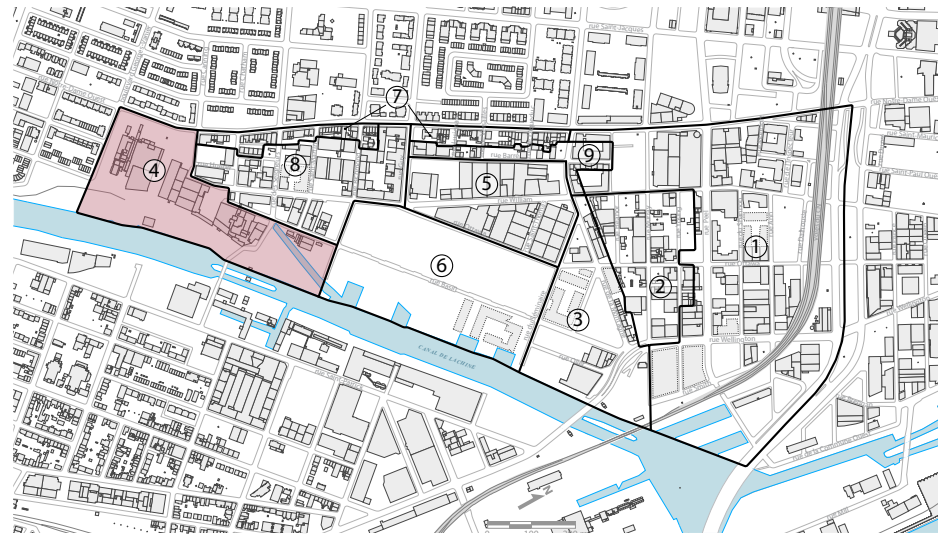
- Revoir l'aménagement du parc Griffintown St. Ann dans une perspective de mise en valeur des vestiges de l'ancienne église.
- Porter une attention particulière à la qualité de l'encadrement bâti autour du parc Griffintown St. Ann.
- Aménager le domaine public aux abords de l'édifice de la Lachine Rapids Hydraulic & Land Co. pour favoriser sa mise en valeur et renforcer sa position stratégique.
- Apporter des améliorations à l'accès au pont Wellington de manière à améliorer la qualité de l'environnement urbain.
- Aménager le square Gallery en considérant son potentiel archéologique, favoriser un usage public pour son chalet et retisser ses liens avec son milieu, particulièrement avec le canal de Lachine
- Renforcer le caractère structurant du cadre bâti à l'intersection des rues de la Montagne et Wellington en prenant en compte la dimension patrimoniale des bâtiments qui s'y trouvent déjà.
- Favoriser le recyclage, la restauration et la mise en valeur des bâtiments d'intérêt patrimonial.



Maisons sur la rue de la Montagne, face au parc de Griffintown St. Ann.  
VM, 2012



Ancienne Oka Sand and Gravel à l'intersection des rues de la Montagne et Ottawa.  
VM, 2012



## SOUS-SECTEUR 4

XVII <sup>e</sup> siècle	Un chemin correspondant au tracé de la rue des Seigneurs relie deux grandes propriétés des sulpiciens, alors seigneurs de Montréal : la ferme Saint-Gabriel et le fort de la Montagne.
1820-1825	Un premier canal navigable divise la ferme Saint-Gabriel en deux. Le pont des Seigneurs devient un lieu de passage obligé.
1840	Le gouvernement reconnaît les droits seigneuriaux des sulpiciens sur l'île de Montréal, mais les oblige à lotir et à se départir de la ferme Saint-Gabriel avant 1860; Par conséquent, on assiste à une libération de la tenure des terres à de nouvelles possibilités d'utiliser l'énergie hydraulique.
1843-1850	Le gouvernement de la Province du Canada (Canada-Uni) procède au réaménagement du canal de Lachine : le tirant d'eau est doublé, le canal est élargi et redressé de part et d'autre des écluses Saint-Gabriel.

1846	Ouverture du chantier naval Augustin Cantin en amont des écluses Saint-Gabriel.
1845	À la demande des sulpiciens, l'arpenteur-architecte John Ostell prépare le lotissement de la partie nord-est de la ferme Saint-Gabriel. Ce plan orthogonal est régulé par le nouveau tracé du canal.
1850	L'arpenteur-architecte Henri-Maurice Perrault réalise la première esquisse du lotissement hydraulique, conçu pour l'exploitation de l'énergie, de part et d'autre des écluses Saint-Gabriel. Le redressement du canal en 1843-1850 rend le tronçon du canal de 1825 désuet. Il devient alors un canal d'amenée servant à l'exploitation de l'énergie hydraulique au nord des écluses Saint-Gabriel.
1850-1880	Ce lotissement génère une concentration d'industries manufacturières faisant des environs des écluses Saint-Gabriel l'un des premiers centres industriels au Canada, caractérisé par ses nombreux canaux d'amenée et de fuite et ses bâtiments d'envergure (Glenora Mills, Belding Corticelli, Redpath).



Ensemble de photographies montrant la séquence des lieux entre l'ancienne montée des Seigneurs et les écluses Saint-Gabriel.  
1992

1. La rue des Seigneurs depuis la montée des Seigneurs.
2. À la hauteur de la rue Notre-Dame, deux édifices monumentaux marquent le passage vers le secteur des écluses Saint-Gabriel.
3. Rue William.
4. Canal de fuite.
5. Pont des Seigneurs.
6. Écluses et pont des Seigneurs.



VM, 2012



VM, 2012



VM, 2012



VM, 2012



2007 (photo : Atelier B.R.I.C.)

## PRINCIPALES COMPOSANTES ET CARACTÉRISTIQUES PATRIMONIALES

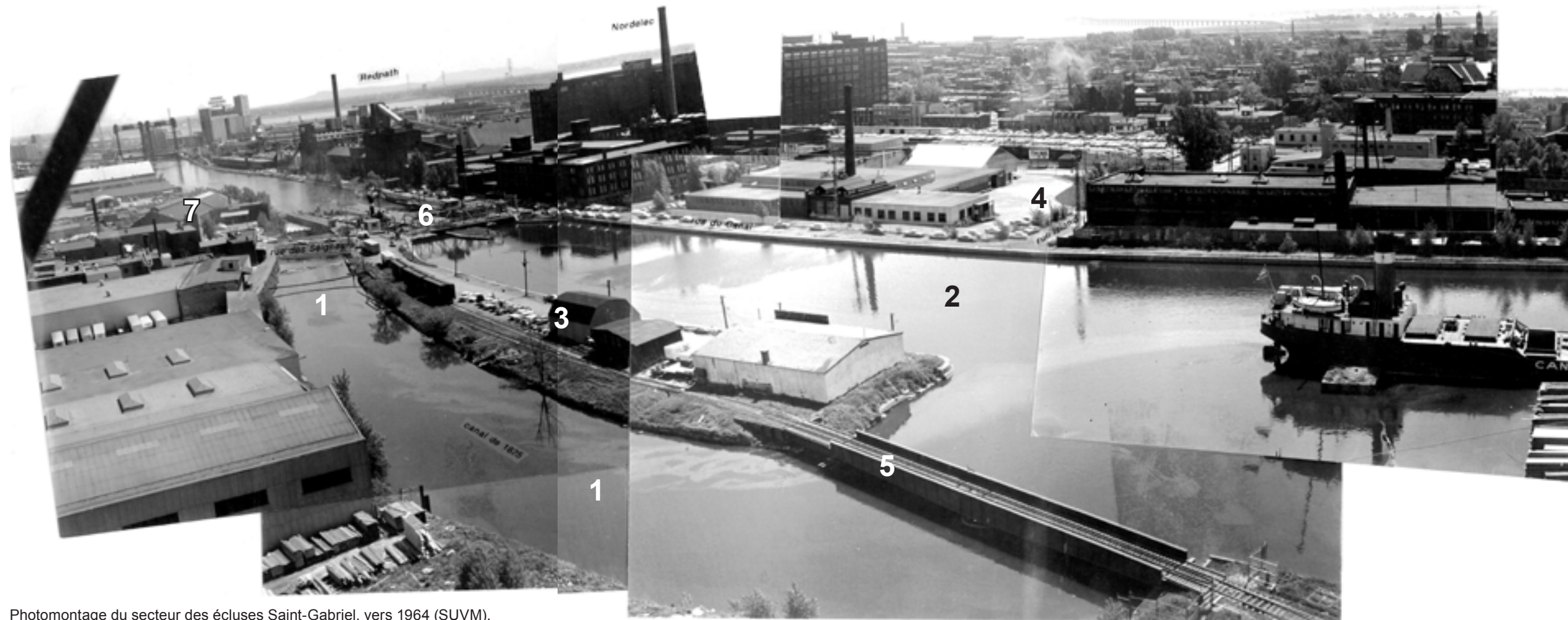
- La rue des Seigneurs comme axe fondateur.
- Le pont des Seigneurs comme élément marquant du paysage.
- Le canal de Lachine : son tracé initial et ses bassins aujourd'hui enfouis, son tracé actuel et les écluses Saint-Gabriel.
- Le lotissement hydraulique de part et d'autre des écluses Saint-Gabriel.
- Les complexes industriels d'envergure formant l'un des premiers centres industriels au Canada, le plus imposant étant Glenora Mills.
- Les vestiges de l'exploitation de l'énergie hydraulique, notamment un système de canaux et conduits pour la production d'énergie motrice destinée à la fabrication industrielle.
- L'appartenance de ce sous-secteur à un pôle historique important constitué autour des écluses Saint-Gabriel et qui offre un vis-à-vis comparable de l'autre côté du canal (notamment le bassin des Prêtres, Belding Corticelli, Redpath).

## PRINCIPALES ORIENTATIONS DE MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE

- Poursuivre la mise en valeur du secteur des écluses Saint-Gabriel avec Parcs Canada notamment par la remise en eau du canal de 1825, l'aménagement de l'île (rue Island) et du chemin de hallage de façon à favoriser l'accès et la réappropriation publique de ce lieu.
- Favoriser l'accès au canal de 1825 depuis les rues Basin et William.
- Compléter l'aménagement du parc archéologique de la Pointe des Seigneurs, amorcé par la Ville de Montréal en 2006, et mettre en valeur le canal de fuite.
- Mettre en valeur les vestiges archéologiques significatifs sur les domaines public et privé.
- Mettre en valeur les bâtiments patrimoniaux.
- Identifier les valeurs patrimoniales des sites de la minoterie Robin Hood et de l'ancien chantier naval Augustin-Cantin et planifier leur développement en s'appuyant sur celles-ci.

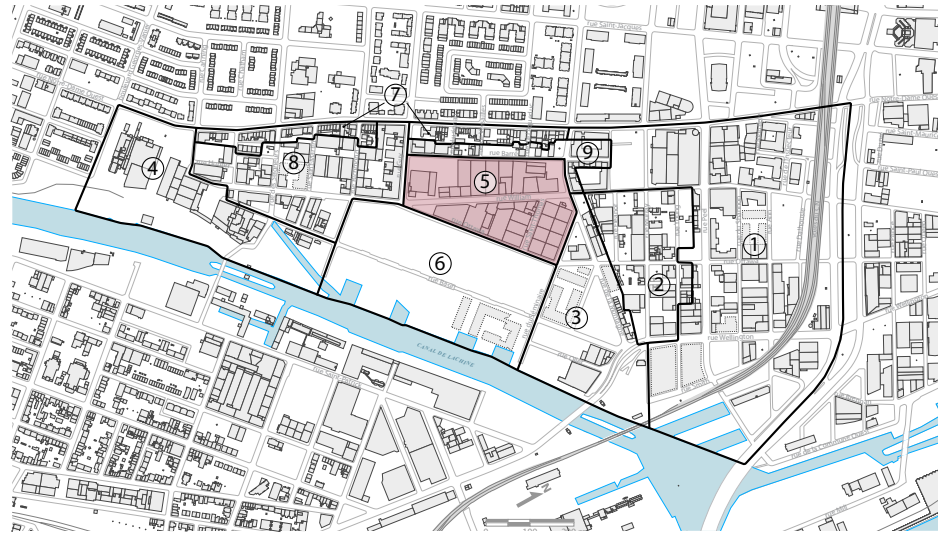


Emplacement approximatif du canal de 1825 (le trait noir en indique le profil) remblayé vers 1965 pour constituer un stationnement de camions.  
VM, 2012



Photomontage du secteur des écluses Saint-Gabriel, vers 1964 (SUVN).

1. Tronçon du canal de 1825 transformé entre 1846 et 1850 en canal alimentant les industries riveraines en pouvoir d'eau. (Remblayé vers 1965)
2. Nouveau tracé du canal à compter de 1850.
3. Création d'une île entre les deux bras de canal.
4. Rue de l'Île (rue Island).
5. Antenne ferroviaire (fin du 19<sup>e</sup> siècle).
6. Écluses Saint-Gabriel.
7. Hall Engineering sur la Pointe-des-Seigneurs.



Carrefour des rues Guy, William et Ottawa.  
VM, 2012

## Sous-secteur 5

- XVII<sup>e</sup> siècle Le territoire faisait partie de l'ancienne ferme Saint-Gabriel appartenant aux sulpiciens. La rue de la Montagne en marque la limite est.
- 1845 John Ostell prépare un plan de lotissement de l'ancienne ferme Saint-Gabriel. La rue William est tracée afin de relier le bassin hydraulique Saint-Gabriel, moteur économique, à la place d'Youville, où se trouvait le parlement de la Province du Canada (Canada Uni). Les rues Guy et de la Montagne assuraient le lien entre le canal et le fort de la Montagne où résidaient les sulpiciens.

### PRINCIPALES COMPOSANTES ET CARACTÉRISTIQUES PATRIMONIALES

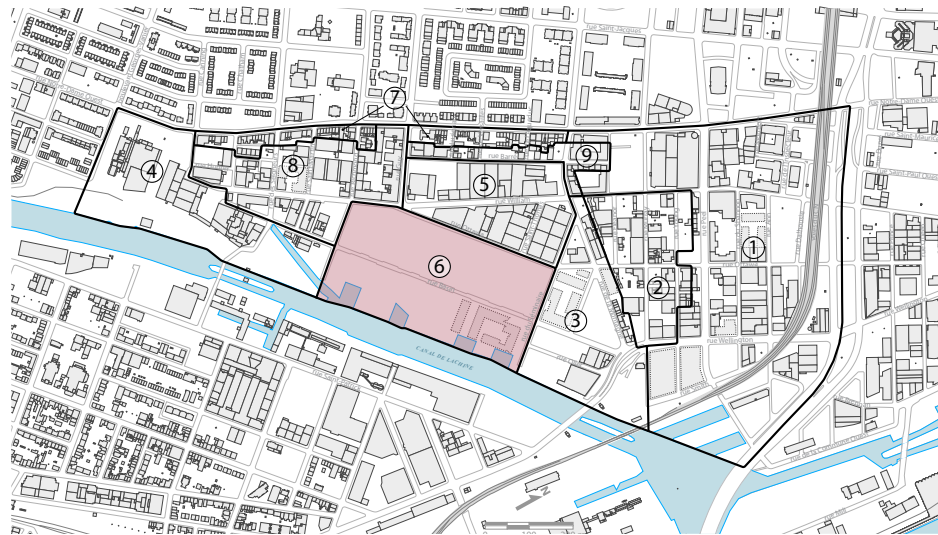
- Les axes historiques structurants : les rues William, Guy et de la Montagne.
- La forme singulière en pointe de certains îlots issus de la rencontre de deux grilles de rues.

### PRINCIPALES ORIENTATIONS DE MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE

- Renforcer la lisibilité des formes architecturales et urbaines en pointe, caractéristiques de Griffintown.
- Favoriser une meilleure accessibilité aux bassins Saint-Gabriel et au canal depuis la rue Notre-Dame.
- Harmoniser les interventions projetées dans ce sous-secteur avec le gabarit et le caractère faubourien de la rue Barré (sous-secteur 9).
- Favoriser le recyclage, la restauration et la mise en valeur des bâtiments d'intérêt patrimonial.



Rue William.  
VM, 2012



Vue du bassin No.4 en 1903, qui fait ressortir la relation immédiate au plan d'eau depuis les quais des bassins. En arrière-plan, la sucrerie Redpath.  
BANC. PA 110343



Une section du bassin No 4, dégagée par Parcs Canada en 2010, fait ressortir la monumentalité des quais et des bassins Saint-Gabriel.  
VM, 2012

## Sous-secteur 6

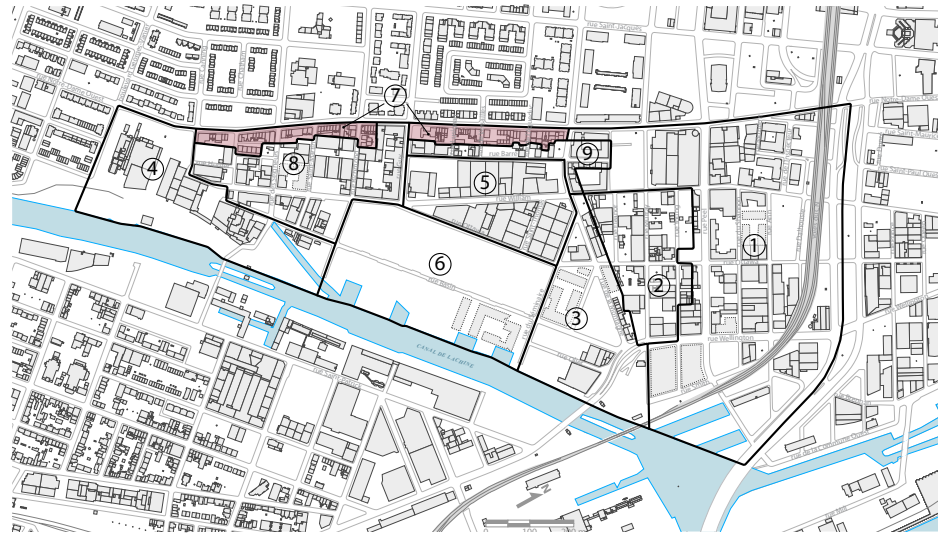
XIX <sup>e</sup> siècle	À partir du milieu du XIX <sup>e</sup> siècle, des bassins sont creusés de façon à maximiser l'espace de manutention des marchandises entre le canal de Lachine et la ville.
1848	Construction du premier bassin dans ce secteur, dénommé le bassin Gabriel, dans le cadre des travaux d'élargissement du canal.
1872	Le bassin est allongé jusqu'en bordure de la rue Ottawa. Ultimement, ce premier bassin est reconfiguré pour former les bassins 1 et 2.
1883	Construction des bassins 3 et 4 sur des sites déjà occupés par des entrepôts, nécessitant leur démolition.
1965 à 1970	Les quatre bassins devenus désuets avec l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent en 1959 sont remblayés avec les déblais provenant de la construction du métro. Postes Canada y érige un centre de tri postal dont la fermeture sera annoncée à la fin de 1996.

## PRINCIPALES COMPOSANTES ET CARACTÉRISTIQUES PATRIMONIALES

- Vestiges des anciens bassins dont les rues-quais créaient une interface continue entre les activités de la ville et celles du canal.

## PRINCIPALES ORIENTATIONS DE MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE

- Les bassins ont eu des fonctions utilitaires (activités de transbordement et manutention qui prenaient place dans ce secteur) et récréatives dans l'histoire du canal. Ces fonctions doivent être reconduites dans le contexte contemporain et en corollaire, l'accessibilité et le caractère public des bassins doivent être maintenus.



## SOUS-SECTEUR 7

1683

La rue Notre-Dame est, l'un des premiers chemins ayant servi à relier les établissements, à desservir les terres agricoles et à ordonner le lotissement des premiers faubourgs. Il sera connu plus tard comme le chemin Upper Lachine, par opposition au premier chemin, le long de la rive, qui s'appellera Lower Lachine. Le chemin Upper Lachine, situé à l'abri des inondations, constitue la route la plus courte entre Montréal et Lachine et devient vite la principale voie de communication vers l'ouest.

1847

L'arrivée du chemin de fer, la Montréal & Lachine en 1847 stimule le développement des abords de la rue Notre-Dame et la construction du terminus Bonaventure situé tout juste à l'ouest de l'actuel square Chaboillez.



Vue de la rue Notre-Dame vers le Vieux-Montréal.  
VM, 2012





Rue Notre-Dame au coin de la rue Richmond.  
VM, 2012



Rue Notre-Dame.  
VM, 2012

## PRINCIPALES COMPOSANTES ET CARACTÉRISTIQUES PATRIMONIALES

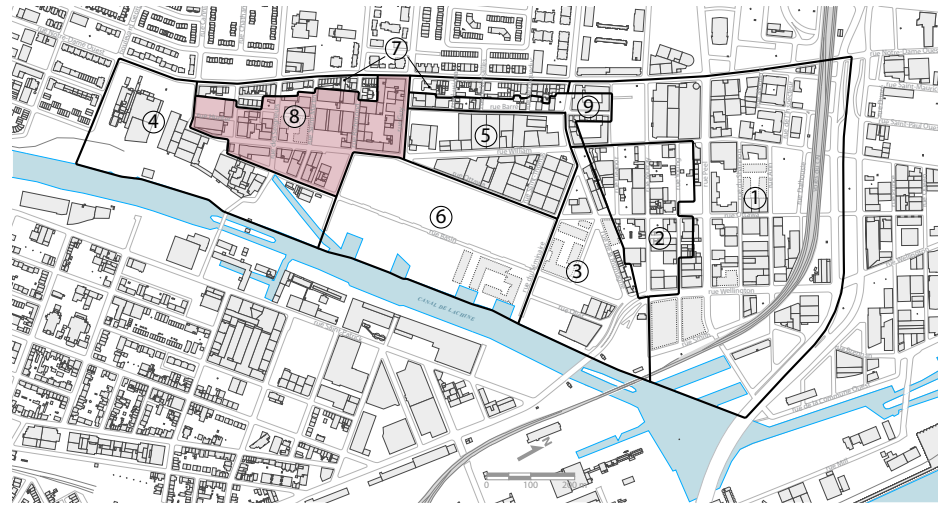
- L'ancienneté de cette rue menant au Vieux-Montréal.
- Ses intersections nombreuses avec des petites rues anciennes offrant une bonne perméabilité vers Griffintown.
- La qualité architecturale de certains bâtiments marquant des intersections importantes et servant de porte d'entrée au quartier.
- La continuité et l'intégrité du front bâti ancien.
- La qualité architecturale des façades (maçonnerie, boiseries, etc.).
- La continuité commerciale des rez-de-chaussée.

## PRINCIPALES ORIENTATIONS DE MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE

- Favoriser le recyclage, la restauration et la mise en valeur des bâtiments d'intérêt patrimonial et développer une approche de conservation mettant en valeur la rue Notre-Dame par le biais, notamment, de la restauration des façades et de règles d'insertion.
- Planifier l'aménagement des intersections et des rues qui jouent le rôle de portes d'entrée de Griffintown en fonction de leur caractère spécifique.



Vue de la rue Notre-Dame vers Saint-Henri.  
VM, 2012



## SOUS-SECTEUR 8

XVII<sup>e</sup> siècle Ce secteur faisait partie de l'ancienne ferme Saint-Gabriel appartenant aux sulpiciens.

Milieu du XIX<sup>e</sup> siècle Les sulpiciens entreprennent prioritairement le lotissement des parties les plus stratégiques, celles avoisinant le canal, les bassins, les écluses et les ponts. La rue William est prolongée vers l'ouest, reliant ainsi le bassin hydraulique Saint-Gabriel, moteur économique majeur, à la place d'Youville, où se trouvait le parlement de la Province du Canada (Canada-Uni). Les rues Guy et des Seigneurs assuraient le lien entre le canal et le fort de la Montagne où résidaient les sulpiciens.



L'édifice de la Northern Electric and Manufacturing Co. à l'angle des rues Richmond et William.  
VM, 2012



L'édifice de la Northern Electric and Manufacturing Co. est érigé pour l'essentiel, en 1906, selon les plans de l'architecte W.J. Carmichael. Il occupe plus de 70% de l'îlot délimité par les rues Notre-Dame, Guy, William et Richmond. Il présente une superficie de plancher de 19 720 m<sup>2</sup> articulée en plusieurs corps de bâtiment distribués sur les pourtours d'un ensemble de cours intérieures.

VM, 2012



La rue Saint-Martin depuis la rue Notre-Dame Ouest.  
VM, 2012



La rue Saint-Martin depuis la rue William.  
VM, 2012

## PRINCIPALES COMPOSANTES ET CARACTÉRISTIQUES PATRIMONIALES

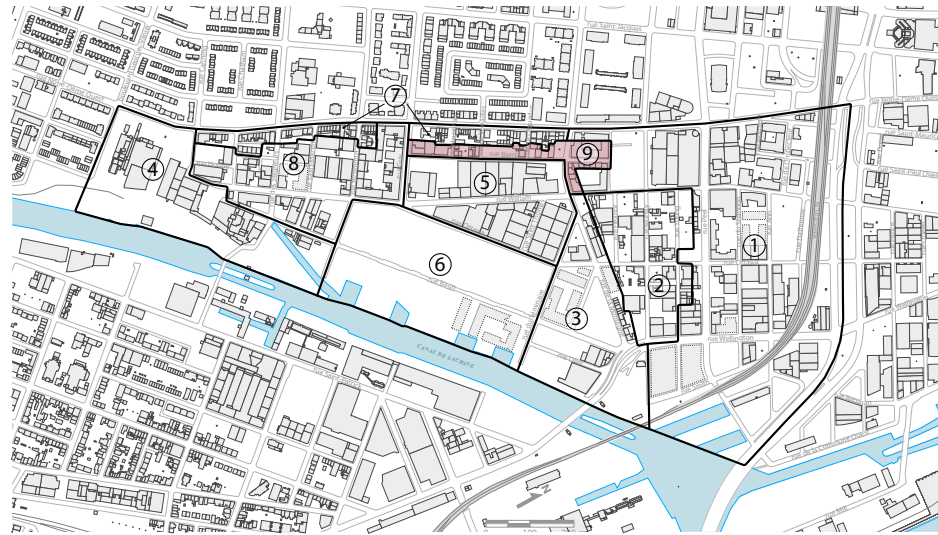
- Les axes historiques structurants, les rues William, des Seigneurs et Guy ainsi que leurs intersections comme pôles majeurs. Plusieurs bâtiments patrimoniaux, dont celui de la Northern Electric and Manufacturing Co.. (1906), une manufacture qui employait près de 1000 personnes.
- Des caractéristiques générales plutôt homogènes en termes d'implantation, volumétrie et architecture.
- Une échelle harmonieuse du bâti en fonction de la largeur des rues.
- Des liens visuels vers des points de repère dans les quartiers avoisinants (clochers, édifice de la Redpath, et ses anciens silos, etc.).
- Une bonne perméabilité du tissu urbain entre la rue Notre-Dame et la rue Basin.

## PRINCIPALES ORIENTATIONS DE MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE

- Favoriser le recyclage, la restauration et la mise en valeur des bâtiments d'intérêt patrimonial.
- Limiter les hauteurs et établir des règles d'insertion afin de maintenir l'atmosphère faubourienne de ce secteur.
- Maintenir les caractéristiques d'ensemble en termes d'implantation, volumétrie et architecture.
- Consolider les îlots en éliminant les espaces vides sur rue pour les remplacer par de nouvelles constructions intégrées à leur contexte.



Perspective de la rue Richmond vers le nord ayant comme point de fuite le clocher de la maison mère des Sœurs Grises, boulevard René-Lévesque Ouest. À gauche le clocher de l'église Saint-Joseph de Montréal.  
VM, 2012



## SOUS-SECTEUR 9

1825 Un premier tronçon de la rue Barré situé entre les rues de l'Aqueduc et Eleonor est tracé dès 1825, il fait partie du noyau qui se développe autour des rues de la Montagne, de l'Aqueduc et Notre-Dame. Ces rues, de même que les rues Versailles et Lusignan, d'une largeur de 36 pieds, sont caractéristiques de celles des faubourgs entourant le Vieux-Montréal dont Griffintown fait partie.

XIX<sup>e</sup> siècle La rue Barré acquiert peu à peu sa forme actuelle jusqu'à la rue Guy, et ce par des acquisitions successives.

### PRINCIPALES COMPOSANTES ET CARACTÉRISTIQUES PATRIMONIALES

- Les bâtiments d'intérêt patrimonial.
- Le gabarit étroit de la rue destiné à l'origine à un bâti faubourien (deux ou trois étages).
- Les rues de l'Aqueduc, Versailles et Lusignan, de petit gabarit, assurant une bonne perméabilité avec la rue Notre-Dame.

### PRINCIPALES ORIENTATIONS DE MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE

- Favoriser le recyclage, la restauration et la mise en valeur des bâtiments d'intérêt patrimonial.
- Limiter les hauteurs et choisir des typologies architecturales appropriées aux gabarits des rues de Faubourg telle que la rue Barré, de manière à assurer la prédominance du front bâti de la rue Notre-Dame.



La rue Barré vers l'est, depuis la rue de la Montagne : ensemble de plex.  
VM, 2012

## 6 RECOMMANDATIONS CONCERNANT LES INTERVENTIONS SUR LES BÂTIMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL ET LES DÉMOLITIONS

Lors d'une demande d'intervention ou de démolition concernant un bâtiment identifié sur la carte du patrimoine bâti, préciser ses valeurs patrimoniales et celles de son site, notamment par le biais d'un énoncé d'intérêt patrimonial, lequel permet d'en moduler l'intérêt et de dégager des orientations d'intervention ou de développement.

Il est recommandé que chaque demande de permis de démolition d'un bâtiment qui n'est pas identifiée sur la carte du patrimoine bâti soit minimalement accompagnée d'une évaluation de son état physique, d'un relevé photographique qui permettra mieux de juger de son intérêt patrimonial et de quelques données de base (année de construction, architecte, etc.). Le potentiel archéologique du bâtiment et du site doit aussi être pris en compte.

Une décision conduisant à une démolition devrait commander un relevé documentaire et photographique complet du bâtiment et du site, réalisé par une firme professionnelle, et le cas échéant, des ressources archéologiques.

Bien qu'elles soient adressées à la Ville au cas par cas, l'analyse des demandes de démolition doit prendre en compte l'ensemble du corpus de bâtiments d'intérêt patrimonial soumis aux pressions du développement immobilier. Le maintien du caractère unique du secteur Griffintown est en effet tributaire de la conservation d'une masse critique de bâtiments des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles. C'est par leur présence que l'on peut rendre compte, avec authenticité, des origines et des principaux moments de l'évolution du quartier, de l'éventail des typologies architecturales, et de la déclinaison des usages qui s'y réfèrent et qui structurent le tissu urbain et social de Griffintown. Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, en bordure de la plus importante route vers l'intérieur du pays, Griffintown est le berceau de la révolution industrielle de Montréal et le cadre de vie des communautés issues des nations fondatrices de Montréal.