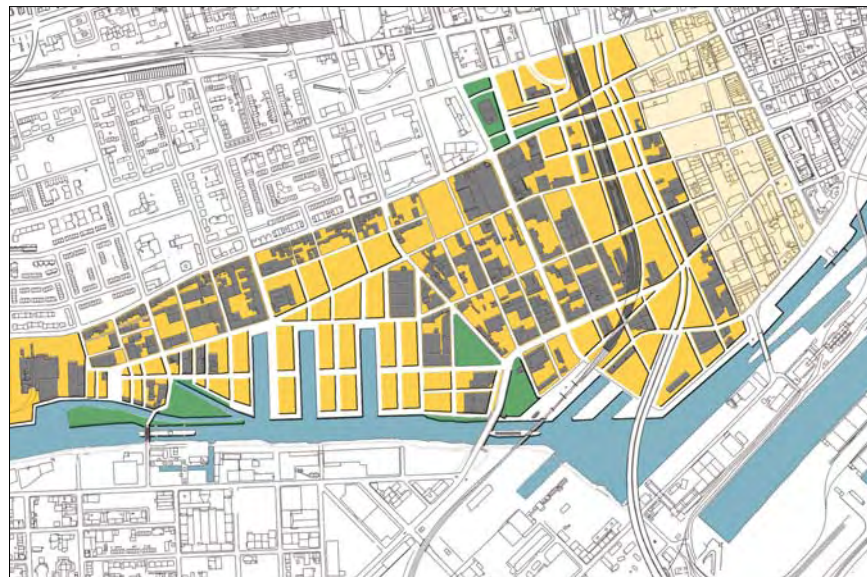


## **Secteur de planification détaillée de Griffintown**

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



**Ville de Montréal**

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



**Ville de Montréal**

**Secteur de planification détaillée de Griffintown**

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

Rapport final  
15 mars 2007

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





**TABLE DES MATIÈRES**

---

**INTRODUCTION 3**

**ANALYSE HISTORIQUE 7**

Les phases de formation du tissu urbain

Plan synthèse

**CONTEXTE ACTUEL 27**

Les atouts du secteur de Griffintown

La revalorisation des quartiers limitrophes

**PRINCIPES D'INTERVENTION 35**

Les objectifs d'aménagement et les principes d'intervention

Recommandations réglementaires

**ANNEXE**

1. Carte de localisation des bâtiments patrimoniaux



## INTRODUCTION



## INTRODUCTION

---

Cette étude porte sur le secteur de Griffintown, un secteur de planification détaillée identifié dans le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, délimité à l'ouest par le boulevard Georges-Vanier, au nord par la rue Notre-Dame, à l'est par l'autoroute Bonaventure et au sud par le canal de Lachine. Ce secteur est exceptionnel car il est riche en histoire et très bien situé. L'un des tout premiers faubourgs montréalais, il borde le lieu historique national du canal de Lachine et se trouve à quelques minutes à pied du Vieux-Port, du Vieux-Montréal, de la Cité Multimédia, du Quartier International et du centre-ville de Montréal.



L'Atelier B.R.I.C. est une firme d'architecture et d'urbanisme qui se spécialise dans les études urbaines et les projets d'aménagement. Son mandat auprès de la Direction du développement urbain de la Ville de Montréal consiste à étudier la forme urbaine du secteur de Griffintown et de définir les principes d'intervention qui assureront la cohérence et la continuité historique de son développement futur et à garantir la pérennité des gestes publics et privés entamés dans les secteurs limitrophes.

Afin de compléter la documentation nécessaire à la préparation de ce rapport, la Ville a octroyé deux autres mandats à des consultants distincts. Ces ouvrages complémentaires portent sur l'historique du quartier et l'analyse du potentiel de mise en valeur de son cadre bâti.

L'étude historique du secteur est réalisée par David B. Hanna, directeur des programmes d'études supérieures en études urbaines à l'UQAM. L'évolution de Griffintown est résumée en sept périodes historiques. Une caractérisation détaillée des activités, des événements et des lieux significatifs du secteur est ensuite présentée, à quatre dates stratégiques de son histoire : 1845, 1880, 1912 et 1964.

L'étude patrimoniale est réalisée par la firme Patri-arch, consultants en patrimoine et en architecture. Il s'agit d'une analyse détaillée du cadre bâti ancien du secteur comprenant des fiches qui décrivent l'architecture et l'histoire des bâtiments possédant une valeur patrimoniale particulièrement importante. Ces deux études formulent aussi des recommandations quant à la préservation des composantes patrimoniales du secteur.

D'autres documents ont servi à la réalisation de ce rapport, notamment les études préparées par la Division des projets urbains de la Ville de Montréal au cours des vingt dernières années, portant sur la croissance et la transformation des faubourgs historiques montréalais.

Le comité de suivi de la Ville de Montréal, pour l'élaboration des trois mandats réalisés en parallèle, était composé de Stéphane Conant, de la Direction du développement urbain, Anne-Marie Dufour, Gabriel Bodson et Julie Boivin du Bureau du patrimoine, de la toponymie et de l'expertise, et Sylvain Villeneuve, conseiller en aménagement de l'Arrondissement Sud-Ouest. L'ensemble du travail a été effectué entre novembre 2006 et mars 2007.

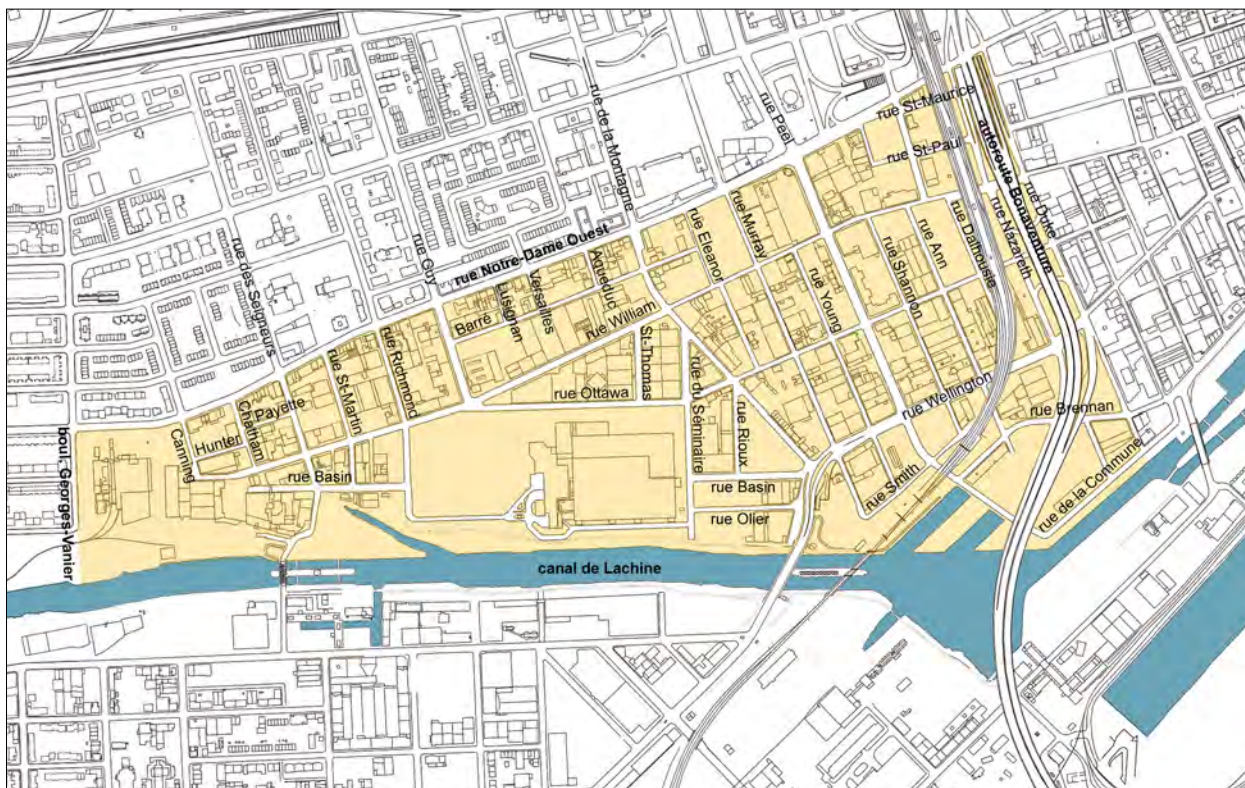
Le présent document est divisé en trois parties :

La première partie décrit **les phases de formation du tissu urbain** qui se développe dans les environs du secteur de planification de Griffintown, depuis le XVII<sup>ème</sup> siècle. Un plan synthèse identifie quelles traces significatives des rues, du lotissement, des espaces publics ou du cadre bâti de ces périodes distinguent encore aujourd'hui le secteur.

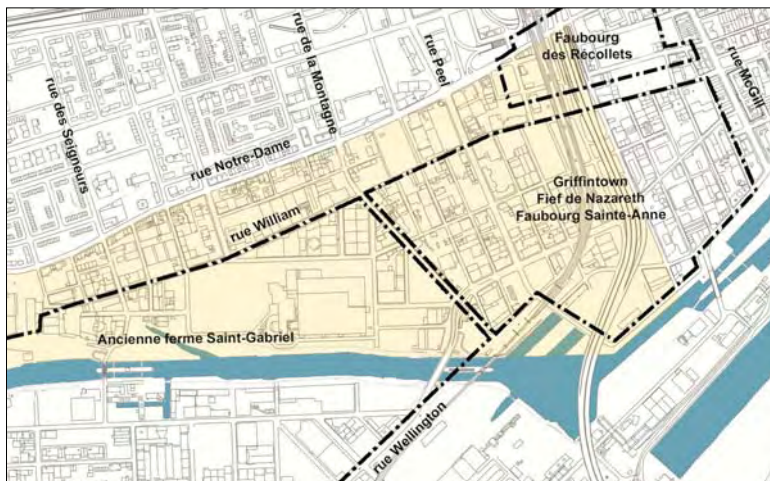
La seconde partie porte sur **le contexte urbain actuel** du secteur de Griffintown, doté de plusieurs atouts qui lui confèrent un fort potentiel de développement. La revalorisation récente des quartiers historiques limitrophes au secteur de Griffintown incitent, par ailleurs, sa croissance dans une optique de continuité historique.

La troisième partie aborde les **objectifs d'aménagement et les principes d'intervention** utiles à l'élaboration des projets de développement futurs dans le secteur. Les objectifs d'aménagement visent la préservation des composantes significatives et structurantes qui caractérisent le secteur. Les principes d'intervention, visent à atteindre les objectifs d'aménagement, sont expliqués et ensuite illustrés à l'aide d'interventions comparables projetées ou réalisées à Montréal et à l'étranger.





Plan du territoire à l'étude



**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**



## 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.

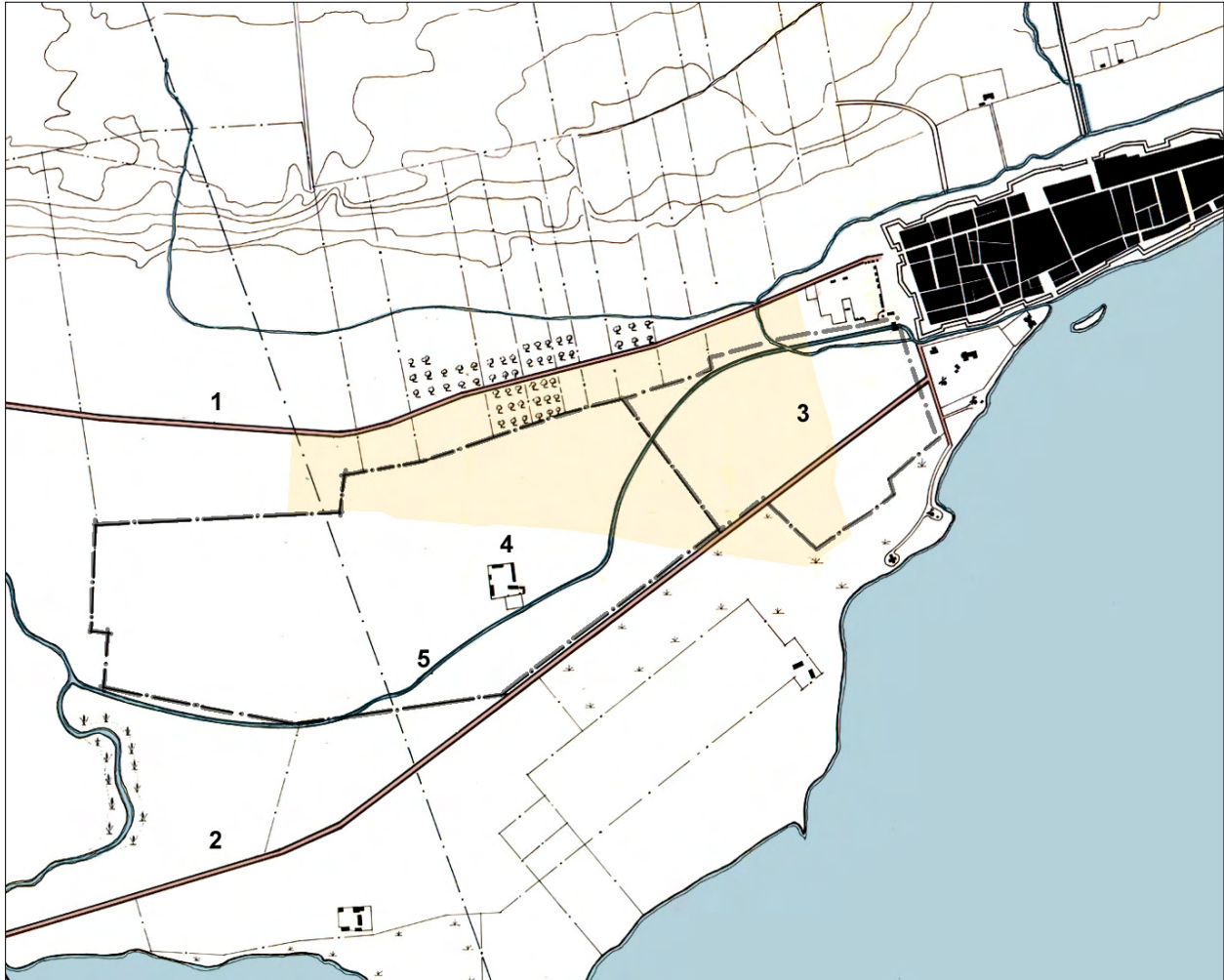
Les traces historiques sont des éléments de composition urbaine qui ont, au fil des ans, formé l'identité et le caractère tout à fait unique de Griffintown. L'analyse des traces historiques peut éclairer la planification du développement futur du secteur de diverses façons. Elle permet de découvrir l'origine 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, ne serait-ce qu'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 en 1990.

- 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.

1645 - 1800 La colonisation du territoire



- 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 Sœurs 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 XVIII<sup>ème</sup> 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 associé, Patrick Langan, le soin de gérer ses affaires à Montréal. Cet événement marque le début d'une autre étape de l'histoire de Griffintown

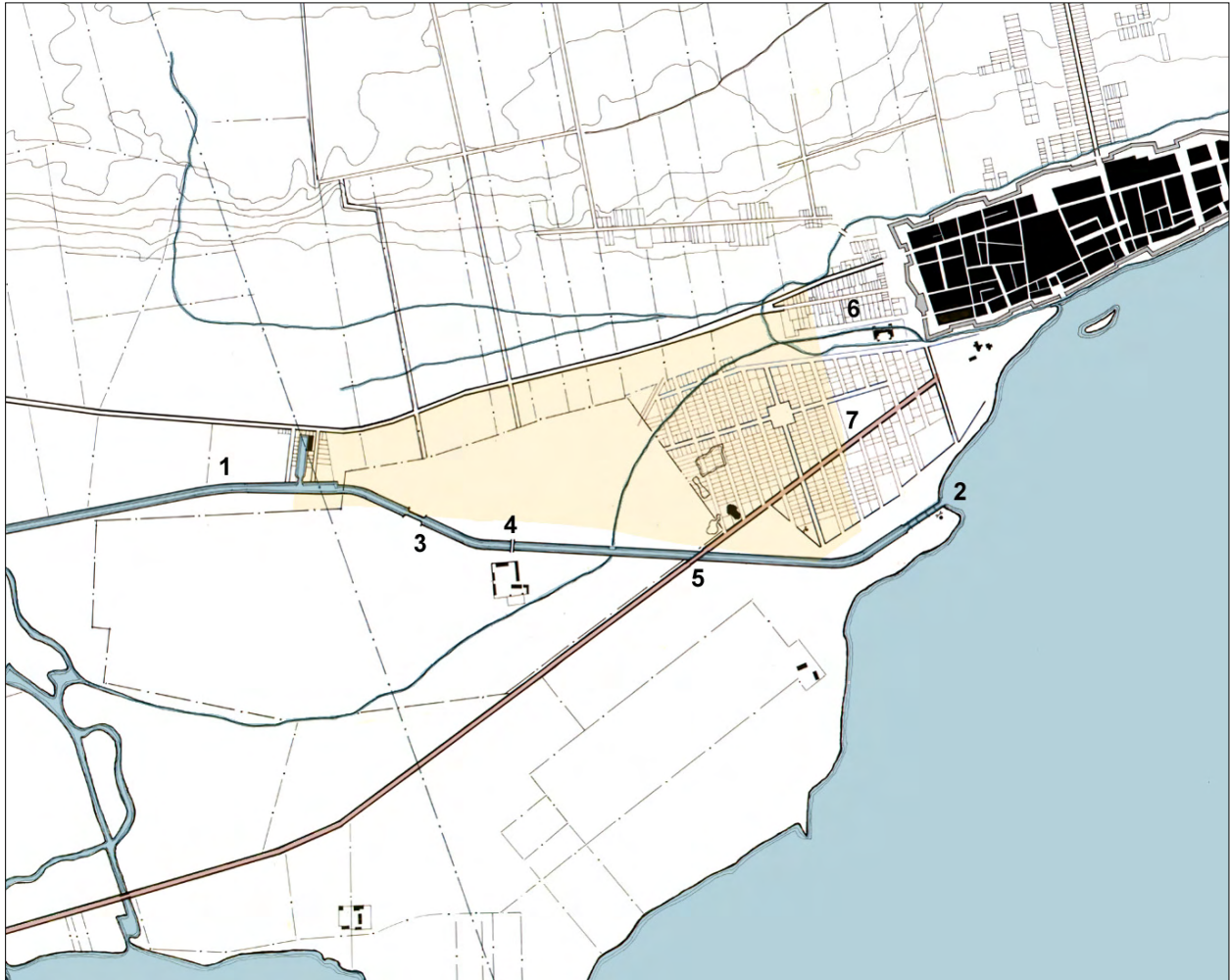


Gravure de 1847 : le fort de la Montagne sur le domaine des sulpiciens (site actuel du Grand Séminaire, rue Sherbrooke) M971.171 McCord.



Plan de 1733, montrant la rivière Saint-Pierre, le lac Saint-Pierre et des segments de canal proposés entre Ville-Marie et Lachine G.-J. Chaussegros de Léry.

## 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) (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.

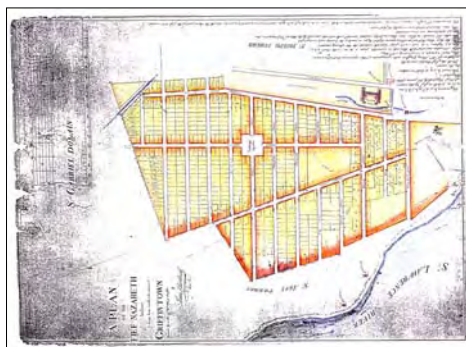
L'histoire urbaine de Griffintown commence vers 1800. Thomas McCord ne développe pas son territoire. Alors que McCord est en Grande-Bretagne, son associé Patrick Langan, fait une vente frauduleuse du fief à Mary Griffin, épouse de Robert Griffin, un manufacturier de savon.

Entre 1804 et 1810, les fortifications de Ville-Marie sont démolies. Dorénavant, tout développement urbain de Griffintown peut être raccordé 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.

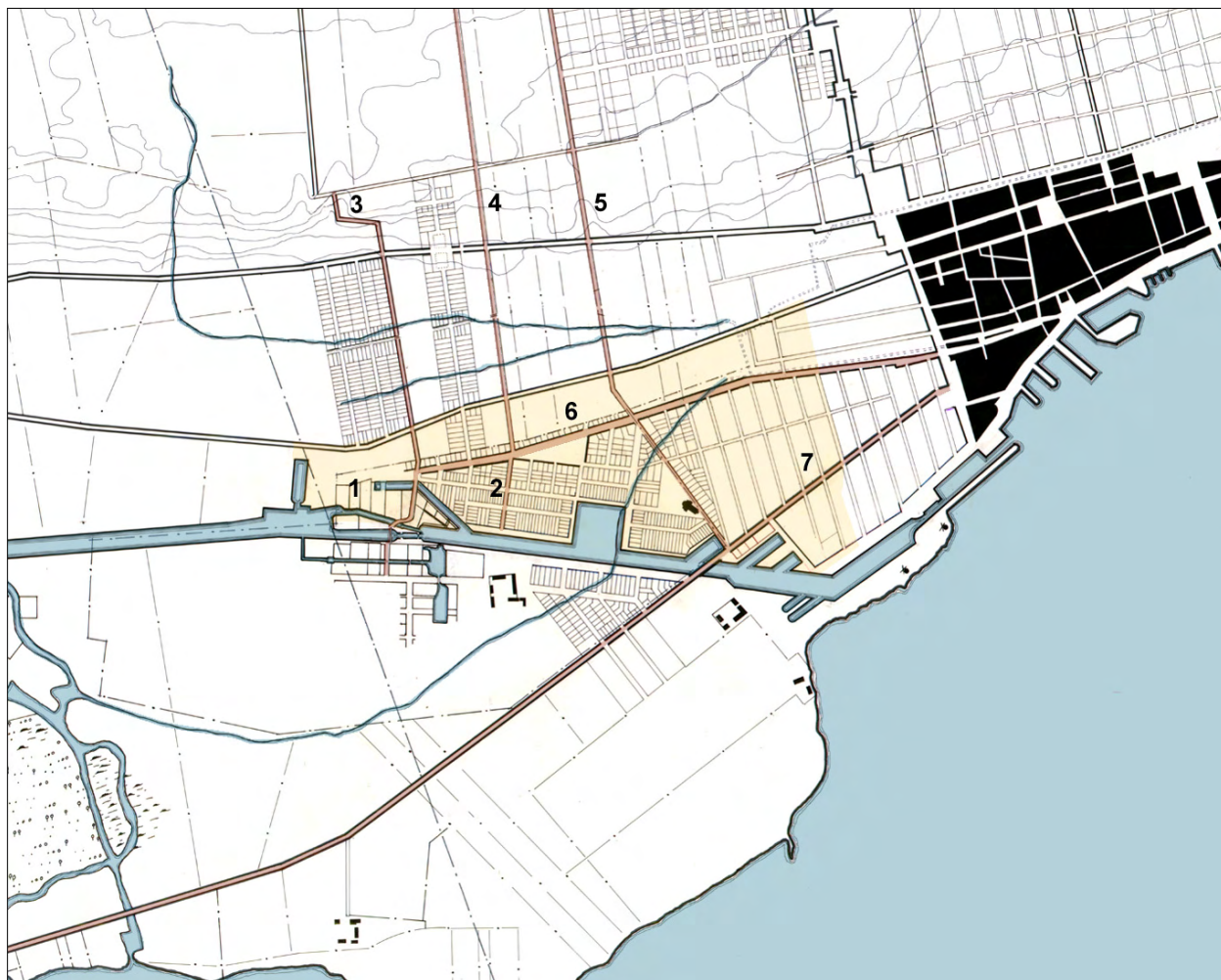


Plan de lotissement de Griffintown  
Louis Charland, 1806



Le plan des Commissaires de 1801 avec, en rouge, le remplacement des fortifications par une ceinture de boulevards et de places constituant des raccords avec les faubourgs. F. Gagné, *Ville de Montréal*, 1990.

## 1845 - 1880 L'exploitation de l'énergie hydraulique

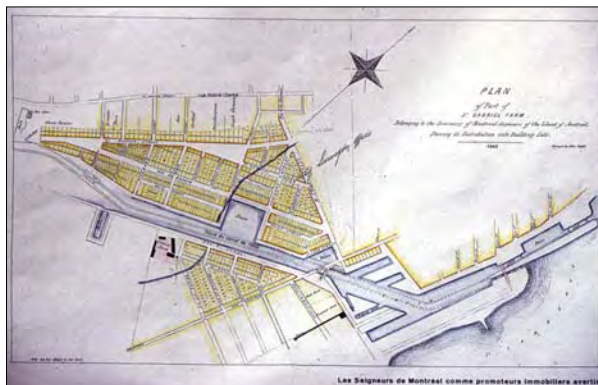


- L'abolition du régime seigneurial par la Couronne britannique, en 1840, rend possible la libre tenue des terres et l'exploitation des moulins, jusqu'alors réservé aux seigneurs. Le capitalisme industriel est amorcé : le canal est agrandi, entre 1843 et 1846, des bassins et des canaux d'alimentation 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.



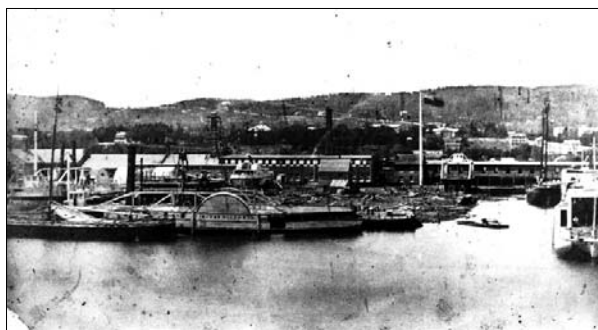
Plan de lotissement de la partie nord-est de l'ancienne ferme. *Part of St. Gabriel Farm, John Ostell, 1845*



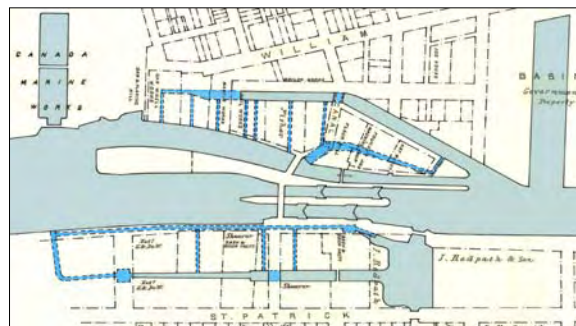
Plan de lotissement du fief Nazareth, *H.-M. Perreault, Plan of Fief Nazareth, commonly called Griffintown, 1854*

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 vapeurs 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.



La société Canada Marine Works d'Augustin Cantin, vers 1855. *MP-0000.138 Musée McCord*



Le chantier naval d'Augustin Cantin et les lots hydrauliques devant les écluses Saint-Gabriel. *Plan de 1879*

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.

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.



Usine de fabrication de scies du secteur. *Campbell & Jones, Canal Basin Saw Works, 1858* M930.50.7.92 Musée McCord



La Montreal Warehousing Co. sur les bassins à farine du canal de Lachine, vers 1875. *MP-0000.11* Musée McCord

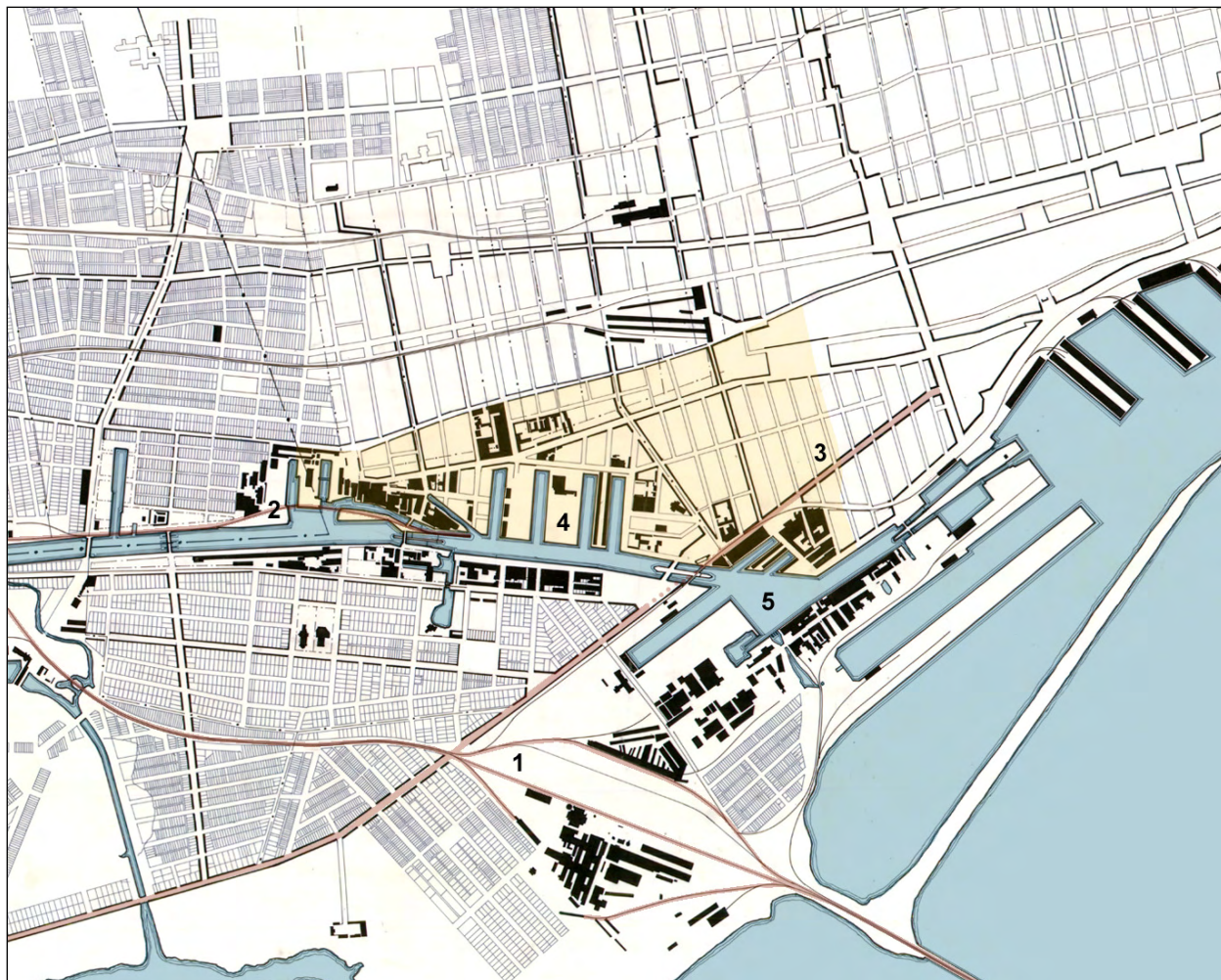
En 1873, la Grande Crise provoque de nombreuses mises à pieds dans les usines de Griffintown. Seul le démarrage de travaux publics sur le canal offre un peu de travail à la population de journaliers, surtout irlandais. En 1875, fatigués des mauvaises conditions de travail, les ouvriers font la grève, 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.



## 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 des machines à vapeur.
- 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 reconstruit, ce qui est fait en 1889. Quant au port de Montréal, les installations sont complètement refaçonnées de 1896 à 1914. Le 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 Montréal centre et ouest. 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 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. Depuis le début du siècle, les premières familles juives et italiennes s'installent temporairement à Griffintown.





Le secteur figure au premier plan de cette gravure de 1888. *McCord M4824*



La rue de la Montagne, l'église Sainte-Anne et le bassin no.1, en 1896. *Notman no.2942*



## 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.
- 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, certaines 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 particulièrement difficiles pour les résidents. La paupérisation est systématique car les emplois qualifiés sont rares et les mises à pieds sont nombreuses. L'événement le plus marquant à ce moment, 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, deux de ses constituantes, 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 anglo-protestant est démoli. Le vieux 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 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



Vue du secteur et des bassins du canal de Lachine en 1896, *Notman*



Photo aérienne montrant le viaduc ferroviaire, vers l'est, en construction au cours des années 1940 *Canadian Airways Limited.*



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 ferroviare 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 une autoroute 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, sans même connaître leur grande valeur historique. 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).



## 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 y 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**

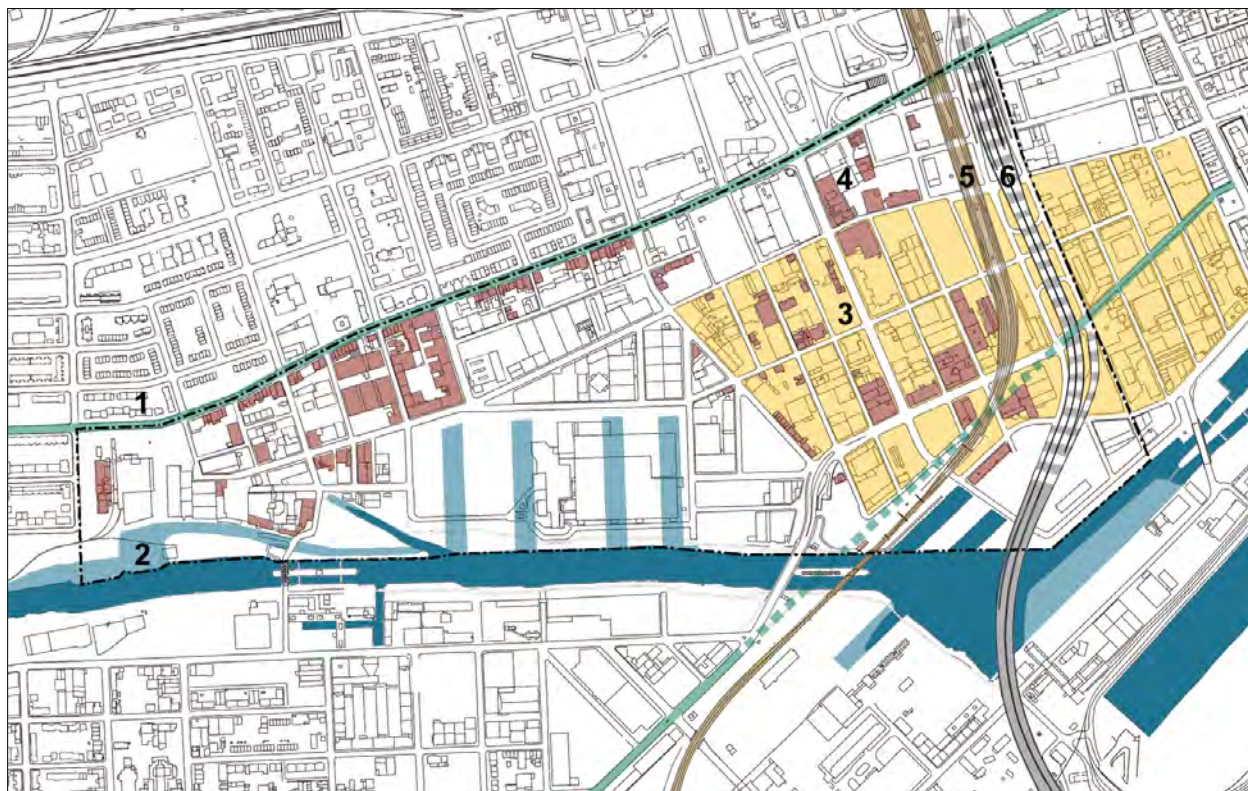
En 1992, Montréal fête son 350<sup>e</sup> anniversaire. Les nouveaux plans directeurs d'arrondissement sont publiés. Ces documents présentent des concepts de développement durable, de patrimoine et d'urbanité au sein des principes de planification à la Ville. Le gouvernement fédéral offre à Montréal 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.



## 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.



**CONTEXTE ACTUEL**





## LE CONTEXTE ACTUEL

Présentement, le secteur de Griffintown compte plusieurs terrains vacants utilisés comme aires d'entreposage ou de stationnement. Le quartier est peu construit et peu habité. Cependant, ces dernières années, de petits bâtiments mixtes ont été rénovés avec fierté. D'anciens bâtiments industriels ont été recyclés en ensembles d'habitations ou en espaces à bureaux. L'espace public, les places, les chaussées et les trottoirs sont en mauvais état. Pourtant, le potentiel de développement du secteur est très important.

Ce chapitre illustre les atouts physiques et historiques exceptionnels du site et explique comment les quartiers limitrophes du secteur, autrefois dans un état similaire à celui de Griffintown, ont été revalorisés par des projets d'aménagement d'envergure et de qualité.

## LES ATOUTS DU SECTEUR DE GRIFFINTOWN

Les principaux atouts du secteur de Griffintown sont les suivants :

- La présence du canal de Lachine, une figure emblématique montréalaise.
- La possibilité de multiplier les plans d'eau dans le secteur en dégagant les anciens bassins.



Le canal de Lachine et le centre-ville, depuis le quai des Lofts Redpath  
*Ville de Montréal, 2006*

- L'accès à un vaste espace vert et aux plans d'eau exceptionnels du canal de Lachine.



Le canal de Lachine vers l'est, à partir des écluses Saint-Gabriel  
*Ville de Montréal 2006*

- La proximité du Vieux-Port, du Vieux-Montréal et du centre-ville.



Griffintown, le centre-ville et la Cité Multimédia. *Ville de Montréal, 2006*

- Le caractère maritime unique du lieu.



Les écluses Saint-Gabriel, vers l'est. *Ville de Montréal, 2006*

- La richesse du patrimoine urbain et la qualité de certains ensembles bâtis qui confèrent à Griffintown un caractère unique à Montréal.



Le secteur de la Pointe-des-Seigneurs. *Ville de Montréal, 2006*



- Le potentiel de développement immobilier des terrains sous-utilisés.
- La mixité des activités déjà présentes dans le secteur.



Terrains à construire près de la rue Peel. *Ville de Montréal, 2006*

- La présence d'activités urbaines liées à l'École de technologie supérieure.



L'ÉTS, à l'angle des rues Notre-Dame et Peel. *Ville de Montréal, 2006*

- La qualité du développement récent des secteurs voisins. Ces derniers ont misé sur leur caractère historique.



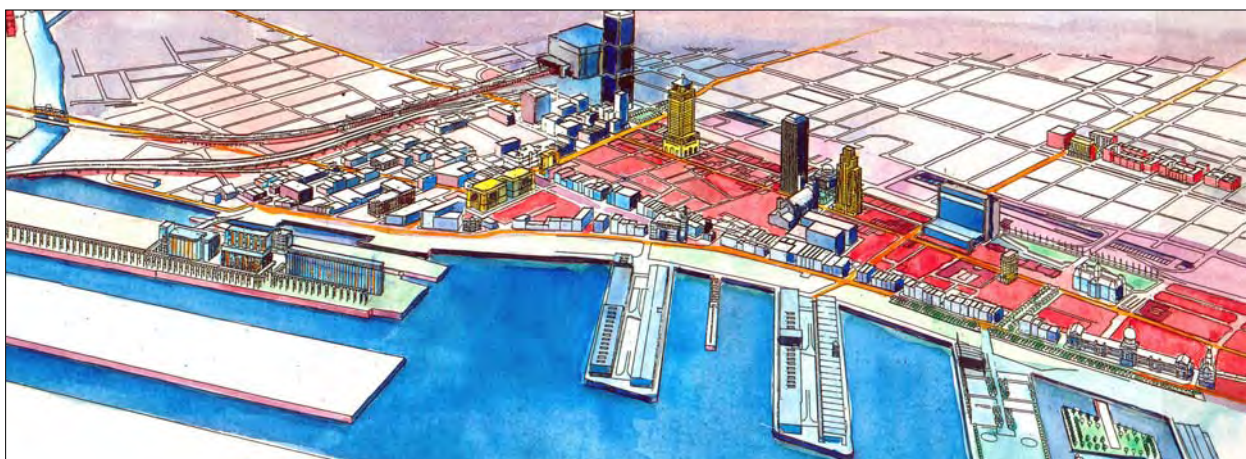
Le quai de la Commune, *Ville de Montréal, 2006*

## LA REVALORISATION DES QUARTIERS LIMITOPHES

L'environnement immédiat du secteur de Griffintown a été mis en valeur à la suite de la réalisation de projets d'aménagement portant sur le domaine public, lesquels ont eu des impacts positifs sur les projets de développement immobilier privés.

### Aménagement du domaine public

Au cours des années 1990, trois importants projets d'aménagement du domaine public sont réalisés sur le territoire avoisinant le secteur de Griffintown : les projets du Vieux-Port, du Vieux-Montréal et du canal de Lachine. Le premier projet comprend l'aménagement de la rue de la Commune et d'une esplanade riveraine ainsi que la réfection des quais. Le second porte sur la restauration du cadre bâti institutionnel de la vieille ville ainsi que l'aménagement de ses places publiques. Le projet du canal comprend la restauration de l'ensemble des écluses, l'excavation du bassin Peel et des bassins à farine, l'ouverture de la voie d'eau à la navigation de plaisance et l'aménagement du parc archéologique de Pointe-des-Seigneurs. Ces interventions publiques ont fait l'objet d'une planification d'ensemble à long terme. Leur réalisation a généré des effets positifs sur la valeur foncière des propriétés privées et sur leur potentiel de développement, longtemps après le parachèvement des travaux.



Les repères et espaces publics du Vieux-Montréal, ses faubourgs ouest, le canal et le Vieux-Port, *Alan Knight, 1996*



Structuration des espaces publics bordant le canal de Lachine, de la rue McGill jusqu'à Saint-Henri, *Ville de Montréal, 1997*





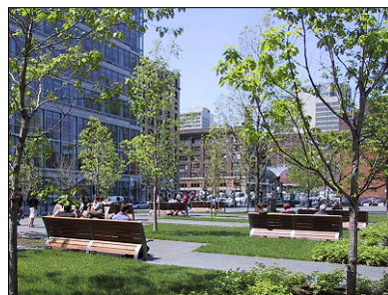
**Le Vieux-Port**, avant et après l'excavation des bassins du canal et la restauration des écluses en 1992. *Ville de Montréal*



**Le canal de Lachine**, le bassin Peel avant et après qu'il soit remblayé et son déblaiement tel qu'envisagé en 1997. *Ville de Montréal*



**Le Vieux-Montréal** ceinturé par les rues de la Commune, McGill et St-Antoine, réaménagées entre 1991 et 2007. *Ville de Montréal*



La **place Jacques-Cartier** sur la rue de la Commune, le **square Victoria** sur la rue McGill et la **place Riopelle** sur la rue Saint-Antoine font partie des espaces publics nouveaux ou réaménagés en bordure du Vieux-Montréal. *Ville de Montréal*



### Aménagement du domaine privé : développement immobilier

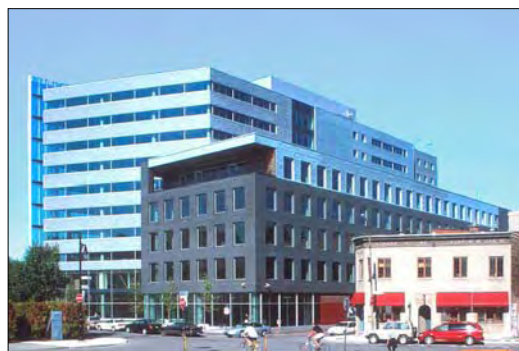
Les investissements sur l'espace public favorisent le redéveloppement des propriétés privées attenantes. Les quartiers situés directement à l'est du secteur de Griffintown ont connu plusieurs projets immobiliers structurants faisant partie des ensembles de la Cité Multimédia et du Quartier International. L'aménagement du domaine public a aussi favorisé la mise en valeur de sites exceptionnels laissés à l'abandon, à l'ouest du secteur de planification de Griffintown. Près du marché Atwater, les anciennes usines Stelco, Canadian-Bag, Belding-Corticelli et Redpath sont recyclées et forment aujourd'hui des ensembles d'habitation de grande qualité. Sur la rive sud du canal, la requalification de l'édifice industriel Le Nordelec est actuellement projetée.



Le recyclage des usines Stelco et Belding-Corticelli, entre le marché Atwater et le secteur de Griffintown.



L'ancienne usine Redpath, située en face du secteur de planification de Griffintown, en 2001 et après sa conversion en logements.



Le recyclage d'un bâtiment existant et la construction de nouveaux bâtiments dans la Cité du Multimédia, à l'est du secteur.

## Les faubourgs à l'ouest de la rue McGill

Au cours de la dernière décennie, les faubourgs directement à l'ouest du Vieux-Montréal ont fait l'objet d'importants projets de revalorisation. La rue McGill, réaménagée depuis peu, borde la nouvelle Cité Multimédia. Le développement de cette dernière s'est fait en relation avec les caractéristiques du tissu urbain et des bâtiments patrimoniaux existants. Le faubourg des Récollets situé du côté sud de la rue Notre-Dame est aussi en phase de redéveloppement. Enfin, plus au nord, le Quartier International est un projet de restructuration d'envergure reconnu pour la qualité de ses aménagements publics et de son architecture. Les plans ci-dessous, montrent que le secteur de planification de Griffintown, séparé aujourd'hui de ces lieux d'intervention par l'emprise imposante de l'autoroute Bonaventure, partage l'histoire ainsi que la forme urbaine de ces anciens faubourgs. Le développement du secteur de Griffintown devrait donc adopter une vision d'ensemble et s'inscrire en continuité avec les principes d'aménagement qui ont servi à préserver et à mettre en valeur le patrimoine urbain de ces quartiers historiques.



La continuité de la trame urbaine jusqu'à la rue McGill.  
*Plan of St. Ann's Ward, Cadastral Office of Montreal, 1880*



Les limites actuelles du secteur, du faubourg des Récollets et de la Cité Multimédia sur le plan de 1880.

### Principes d'aménagement ayant permis la restructuration des faubourgs limitrophes :

- Planification d'ensemble tenant compte de la transformation éventuelle de l'autoroute Bonaventure en boulevard permettant la liaison des rues situées de part et d'autre.
- Construction de bâtiments qui délimitent l'espace des rues de la trame urbaine existante ;
- Consolidation et restructuration du réseau des espaces publics ;
- Aménagement des emprises de rue de manière à favoriser les déplacements piétons ;
- Conservation et réhabilitation des édifices anciens afin de les adapter à de nouveaux usages ;
- Construction de nouveaux bâtiments harmonisés au cadre bâti existant en terme de hauteur, de traitement architectural (composition et matériaux), de types de lots (traversants ou non) et de position des bâtiments dans la trame urbaine (bâtiment d'angle ou non) ;
- Construction d'un front bâti plus important en bordure de la rue de la Commune et de l'autoroute ;
- Adoption d'une mixité de fonctions à l'échelle du bâtiment individuel et de l'îlot.





## **PRINCIPES D'INTERVENTION**



## PRINCIPES D'INTERVENTION

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

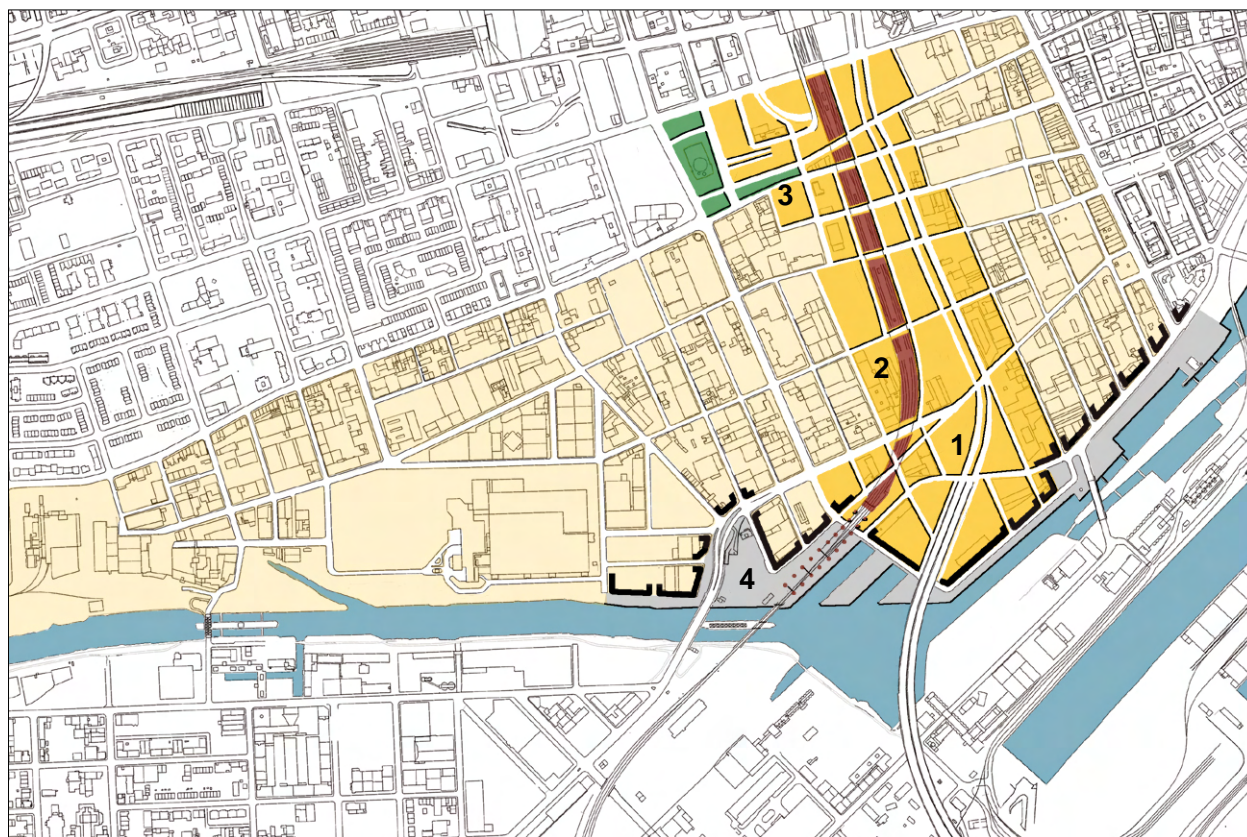
### Objectif 4. Miser sur les qualités patrimoniales du quartier

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

## OBJECTIF 1

### Retisser les liens entre les deux parties du faubourg historique

L'importante emprise de l'autoroute Bonaventure et les murs aveugles du viaduc ferroviaire forment une barrière physique et visuelle qui divise le faubourg historique en deux parties. Les principes d'intervention suivants visent à reconstituer la continuité des espaces publics de la trame urbaine située à l'ouest du Vieux-Montréal, entre le canal de Lachine et la rue Saint-Jacques.



## PRINCIPES D'INTERVENTION

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

### Transformer l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain

L'autoroute Bonaventure, surélevée sur pilotis et dotée de multiples bretelles d'accès, interrompt la continuité de la trame urbaine au niveau du sol. La transformation de l'autoroute en boulevard planté d'arbres permettrait la création d'une nouvelle entrée de ville prestigieuse. L'aménagement d'intersections facilement franchissables par les piétons et les cyclistes, rétablirait la continuité des espaces urbains et rapprocherait le secteur de Griffintown du Vieux-Montréal. De plus, les terrains de l'ancienne emprise autoroutière, situés de part et d'autre du nouveau boulevard, seraient disponibles au développement immobilier.

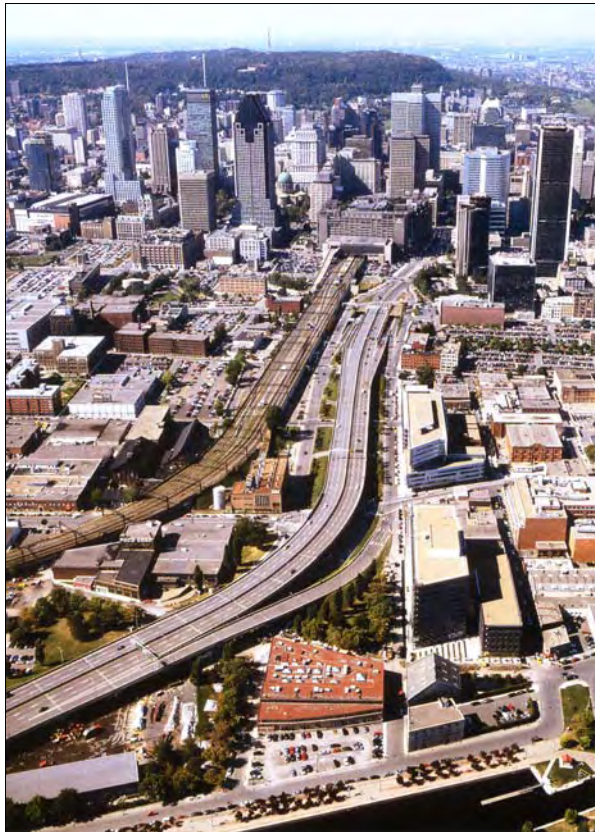


Photo actuelle de l'autoroute surélevée montrant son emprise importante et ses bretelles d'accès. *Ville de Montréal 2006*



Une proposition d'aménagement de boulevard. *Société du Havre, Projet Vision 2025, Ch. Thiffault, 2004*



### Tirer profit de façades et des espaces intérieurs du viaduc ferroviaire

Présentement, le bâtiment du viaduc ferroviaire forme un long mur aveugle car ses ouvertures ont été obstruées. Le bâtiment, bordé d'aires de stationnement, n'a pas de façades sur rue. L'occupation de ses espaces intérieurs et l'installation de fenêtres ou de vitrines sur ses façades donnant sur les rues parallèles et transversales, assurerait son intégration à l'activité urbaine environnante.



Les façades actuelles du viaduc ferroviaire sont aveugles mais le viaduc original, datant de 1932, était pourvu de façades sur rue.



Le viaduc ferroviaire de la Bastille à Paris, avant et après sa restauration et sa conversion en galeries et boutiques 'Viaduc des Arts'.



Deux portions des façades commerciales du Viaduc des Arts, un projet réalisé entre 1988 et 1994.



## Réaménager l'espace public de la rue Notre-Dame

Au niveau de la rue Peel, la rue Notre-Dame est aménagée en fonction des voies d'accès à l'autoroute Ville-Marie. Le déplacement de ces voies d'accès et le développement optimal des terrains vacants situés entre le planétarium et le viaduc ferroviaire permettrait un meilleur encadrement de la rue Notre-Dame. Le réaménagement de l'espace public de la rue Notre-Dame faciliterait les déplacements piétonniers entre le square Chaboillez et le square Victoria, et en occurrence, entre le nouveau campus de l'ÉTS et le Vieux-Montréal.



Vue vers l'est : les voies d'accès à l'autoroute depuis la rue Notre-Dame, devant le square Chaboillez.



Les terrains du côté nord de la rue Notre-Dame et du côté est du square sont vacants. La chaussée est très large.



Proposition d'aménagement du square et de la rue Notre-Dame. G. Bodson, Ville de Montréal, 2004



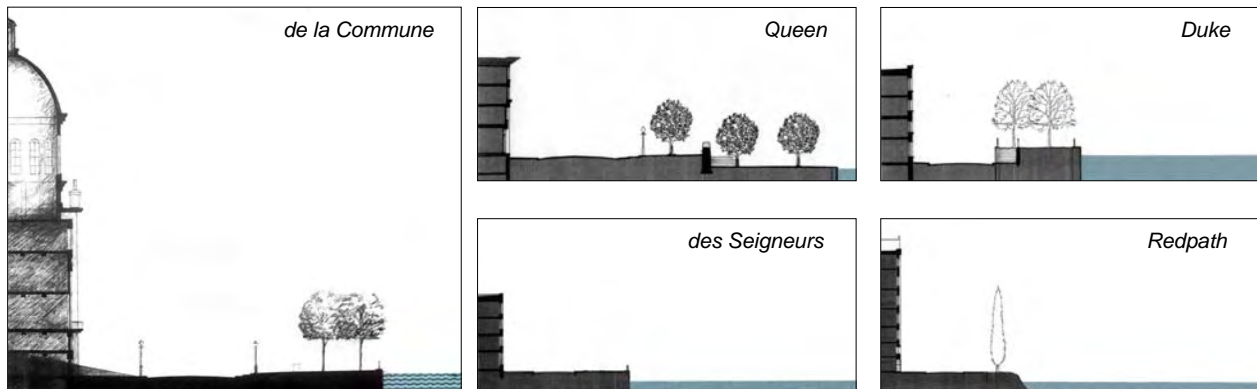
Proposition d'aménagement du square et de la rue Notre-Dame. Dialogues de Griffintown, In Situ, Vlan Paysages, Uniform, A. Knight et A. Paiement, 2006

### Construire le front du canal de Lachine en continuité avec celui de la rue de la Commune

Les travaux de construction de l'autoroute Bonaventure et les travaux de remblaiement du bassin Peel et des bassins à farine ont démantelé la trame urbaine en bordure du canal de Lachine. L'aménagement d'une nouvelle façade continue bordant les plans d'eau du havre et ceux du canal de Lachine, notamment à la tête du bassin Peel, permettrait de remédier à cette fracture. De plus, l'aménagement des rives, entre cette nouvelle façade et les plans d'eau, en espace public linéaire favoriserait les déplacements entre le Vieux-Montréal et le canal. La configuration des espaces publics riverains existants à l'est et à l'ouest de l'autoroute, est variable, comprenant des voies publiques, des allées piétonnes, des pistes cyclables, des alignements d'arbres, des quais, etc.



La silhouette de Montréal et, en premier plan, le canal de Lachine et le Vieux-Port : Les espaces riverains sont publics et leur aménagement est continu, doté de plantations d'arbres et d'un front bâti de gabarit moyen (huit étages ou moins). *Projet de mise en valeur du canal de Lachine réalisé par Globe, pour la Ville de Montréal en 1996.*

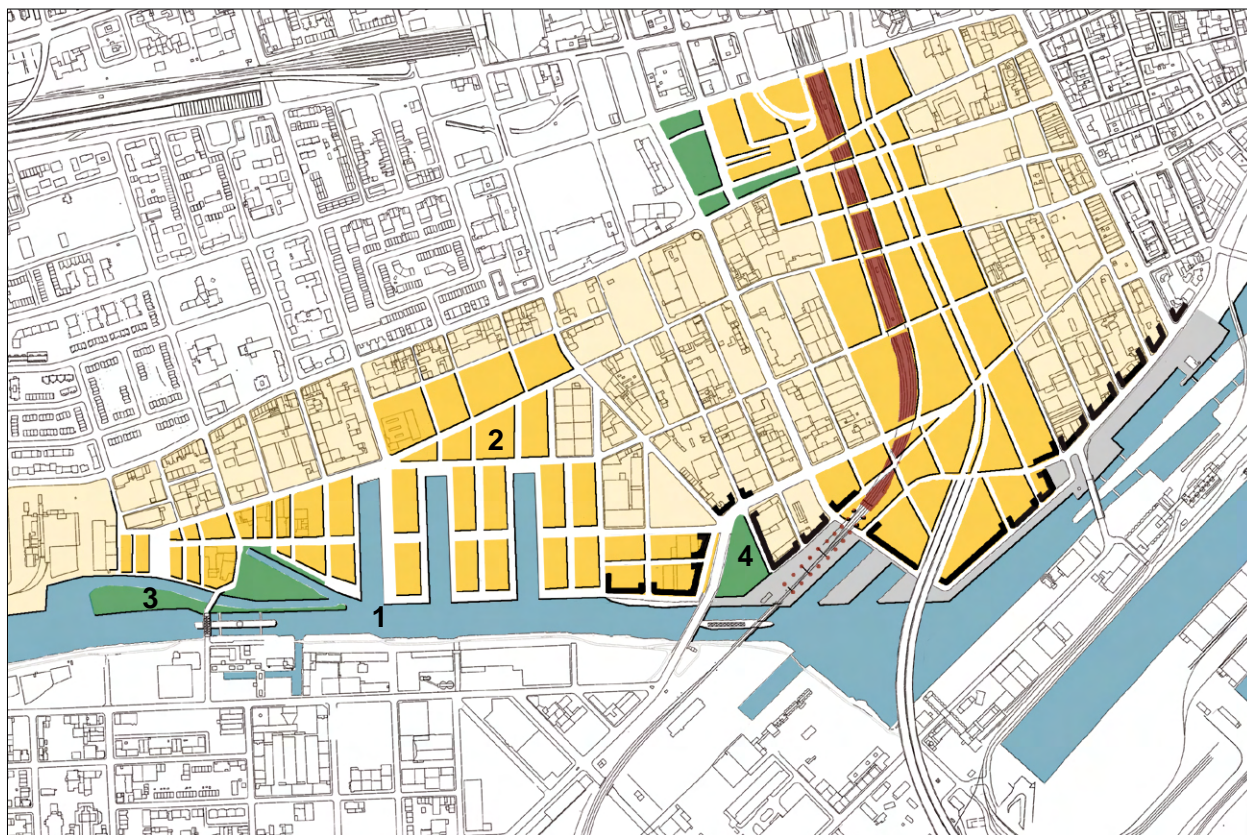


Coupes illustrant différentes configurations des fronts bâtis riverains et des aménagements possibles afin de constituer l'espace public le long des voies d'eau et des bassins. *Ville de Montréal, 1997*



**OBJECTIF 2****Retisser les liens entre le secteur de Griffintown et le canal de Lachine**

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

**PRINCIPES D'INTERVENTION**

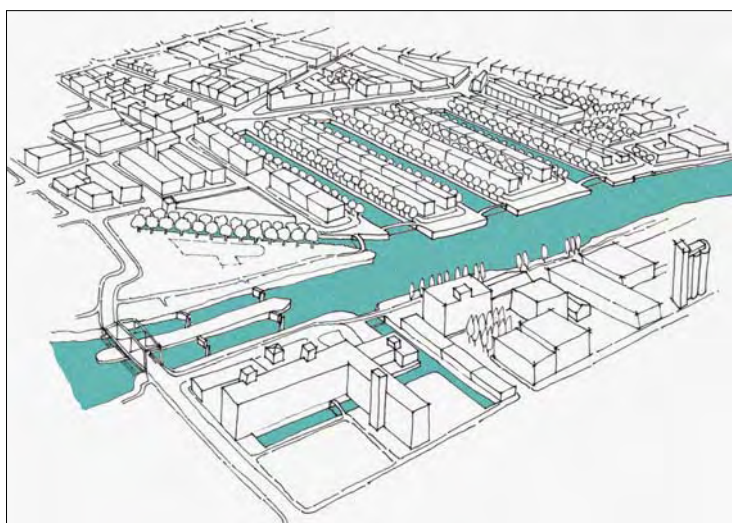
1. Dégager les anciens bassins et canaux.
2. Prolonger les rues du quartier vers le canal de Lachine et ses bassins.
3. Aménager des espaces publics en liaison avec le canal.
4. Réviser la configuration des approches du pont Wellington.

## Dégager les anciens bassins et canaux

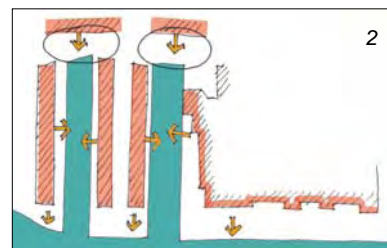
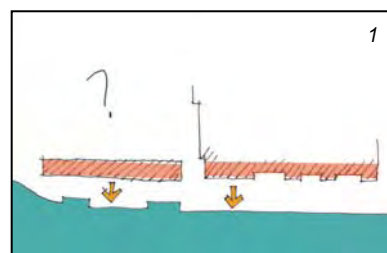
Actuellement, le canal de Lachine est peu visible dans le secteur de Griffintown. Le dégagement des bassins ferait en sorte que l'ensemble du quartier bénéficierait davantage de la présence des plans d'eau du canal. Le déblaiement complet ou partiel d'un ou de plusieurs des quatre bassins, en aval des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

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

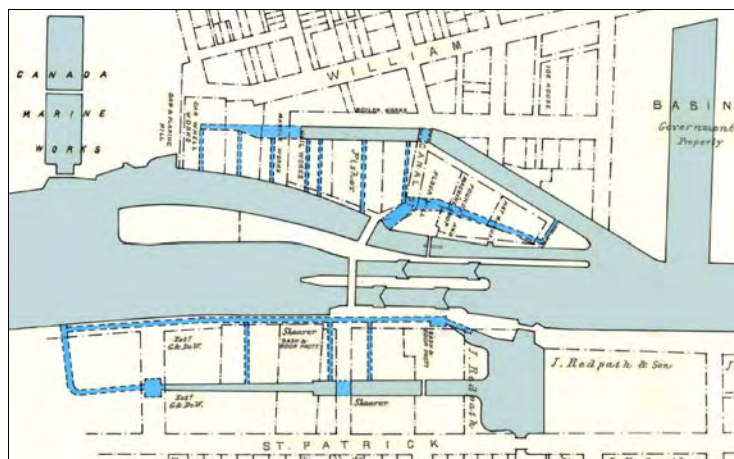
Si les bassins ne peuvent être déblayés avant que le développement immobilier ne soit entamé, il est souhaitable de préserver leur emprise afin de ne pas hypothéquer leur déblaiement futur.



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



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



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



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

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



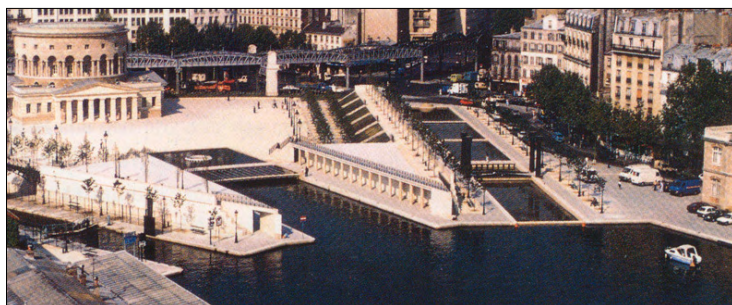
Voie d'accès perpendiculaire à un canal à Hammarby, près de Stockholm, en Suède.



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



Rue bordant le canal Saint-Martin à Paris.



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



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

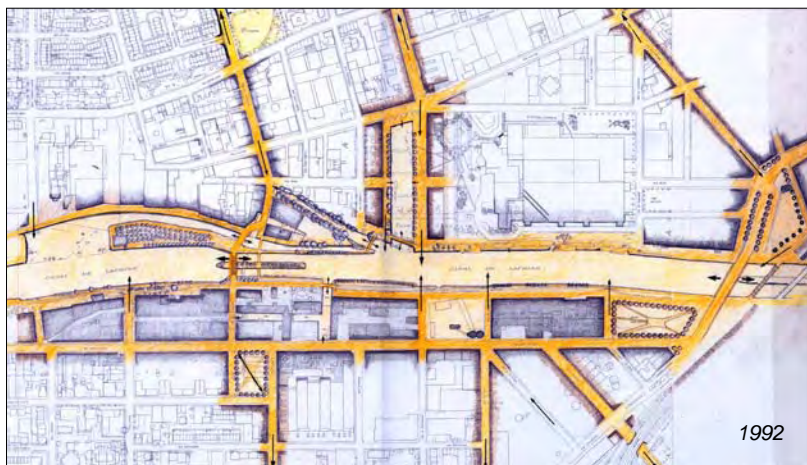


### Aménager des espaces publics en relation avec le canal

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



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



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



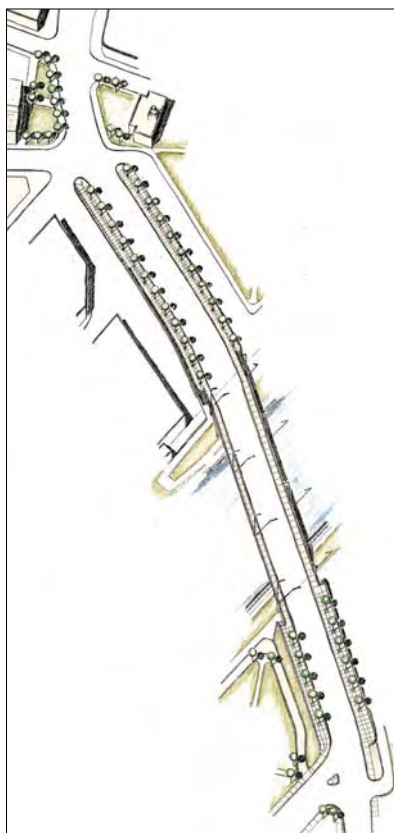
Ce deuxième plan montre le même potentiel en 2006, suite à la fermeture du centre de tri postal de Postes Canada. *G. Bodson, Ville de Montréal.*

## Réviser la configuration des approches au pont Wellington

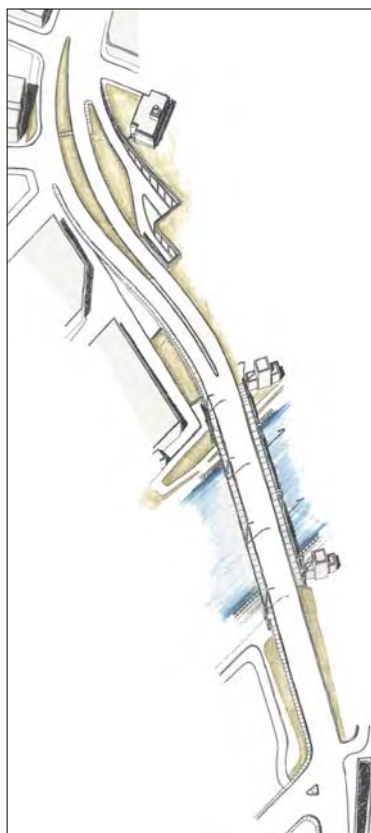
Le concept original du nouveau pont Wellington prévoyait un ouvrage intégré à son milieu urbain et apte à participer à la mise en valeur du canal de Lachine et au redéveloppement des propriétés riveraines. Or, le pont réalisé par le Service des travaux publics de la Ville, en 1994-1995, a contribué à la dévalorisation du secteur environnant, notamment à cause des choix suivants :

- Le choix de privatiser le square Gallery plutôt que de l'aménager et de créer une ouverture sur le canal. Loin de stimuler le développement économique, tel que prévu, cette transaction a dévalorisé ce lieu qui sert maintenant à des fins de stationnement.
- Le choix de maintenir l'accès véhiculaire de l'ancien tunnel plutôt que de le fermer. Le résultat est un espace résiduel à l'approche nord du pont, qui engendre une géométrie sinueuse de la voie et des déplacements confus pour l'ensemble des utilisateurs.
- Le choix d'aménager une voirie qui prévoit la fluidité de la circulation véhiculaire plutôt que le confort et la sécurité de tous les usagers, dont les piétons et les cyclistes. Il n'est pourtant pas utile de faire circuler rapidement les automobilistes vers les bouchons de congestion qui les attendent au pont Victoria.

La configuration actuelle de la jonction des rues Wellington et de la Montagne ne permet pas de liens physiques et visuels entre le quartier et le canal de Lachine. L'implantation d'une intersection à l'approche du pont, permettrait l'accès à la rue Basin, vers l'ouest et à la rue de la Montagne, vers le nord, et ce, dans les deux sens de la circulation de la rue Wellington.



Proposition initiale du Service d'urbanisme de la Ville de Montréal



Pont réalisé selon les plans des Travaux publics, Ville de Montréal



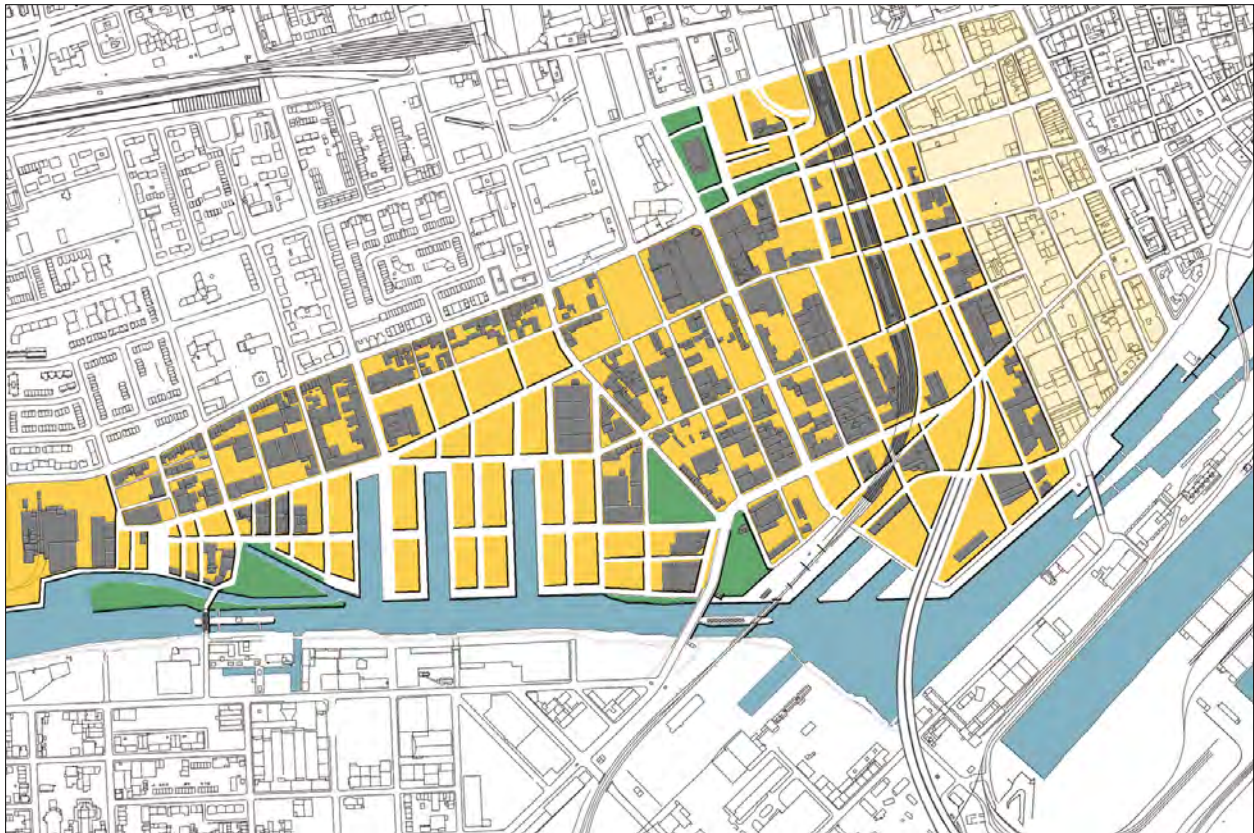
Aspect autoroutier du carrefour actuel



### OBJECTIF 3

#### Mettre en valeur la trame urbaine existante du quartier

La trame de rues du secteur est unique. À l'est de la rue de la Montagne, la trame est héritée d'un plan de lotissement de Louis Charland, datant de 1806. Cette toute première trame orthogonale préfigure la trame urbaine typique de Montréal. Les rues du côté ouest du secteur ne sont pas toutes parallèles, ce qui engendre des îlots de forme triangulaire. Les qualités de ces deux trames sont difficiles à apprécier car une grande partie du cadre bâti des îlots a disparu. Les principes d'intervention suivants visent la consolidation de la trame urbaine originale du secteur.



#### PRINCIPES D'INTERVENTION

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

## Préserver la trame urbaine actuelle ainsi que ses repères bâtis

La trame de rues et certains bâtiments ou ensembles bâtis particuliers jouent un rôle déterminant dans la composition urbaine. La trame et son cadre bâti influencent l'orientation spatiale et la lecture de la ville. Les repères bâtis du secteur de Griffintown épousent la configuration particulière de sa trame de rues. La préservation de ces bâtiments et de leur position dans la trame urbaine existante assure donc la cohérence de l'ensemble du secteur. Les quelques exemples suivants illustrent la fonction urbaine de ces repères.



L'échelle monumentale et le caractère exceptionnel de l'édifice Nordelec ou des silos à grains dans la trame (rues Mill et Guy).



Les portails d'entrée que forment les édifices situés de part et d'autre des rues Peel et des Seigneurs.

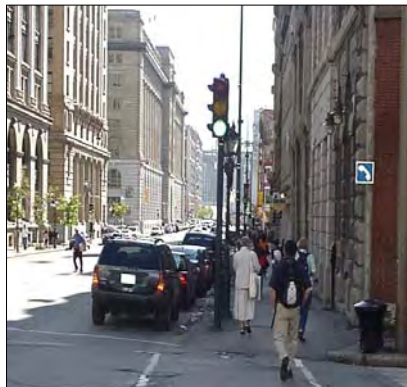


Ces bâtiments d'angle annoncent la configuration exceptionnelle de la trame des rues du secteur de Griffintown. Exemples de la jonction des rues Notre-Dame et Saint-Maurice ; de la Montagne et du Séminaire ; Saint-Patrick et Bridge.



### Aménager les lieux publics et les emprises des rues

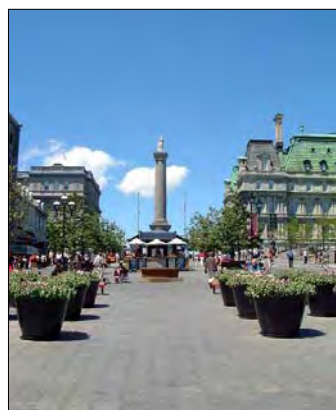
Les infrastructures routières du secteur sont désuètes et généralement en mauvais état. Certaines rues sont trop larges ou dépourvues de trottoirs. Les emprises de rues sont à réaménager, en prévoyant l'enfouissement des fils électriques et l'installation d'un mobilier urbain adéquat : lampadaires, bancs publics, signalisation, bornes, etc. La chaussée, souvent constituée de pavés de granite, est recouverte d'asphalte. La restauration des pavés donnerait au quartier, ou à certains sites clefs du quartier, un caractère historique similaire à celui du Vieux-Montréal.



La rue McGill, avant et après les travaux de réaménagement, en 2006



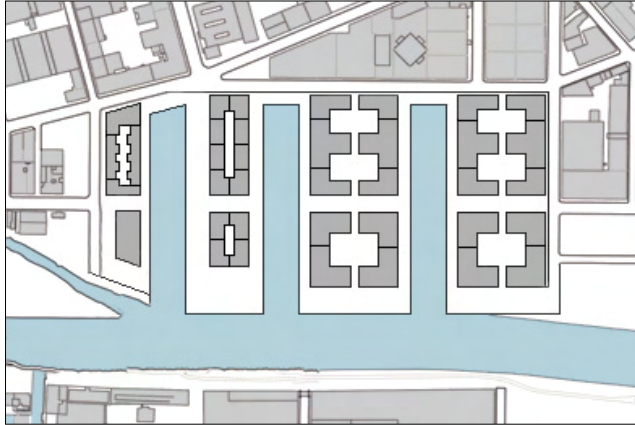
La promenade de la nouvelle rue de la Commune



La place d'Youville, la place Jacques-Cartier, et la place Émilie-Gamelin, des espaces publics récemment réaménagés à Montréal.

### Développer les sites vacants en fonction des caractéristiques du secteur

La construction de bâtiments sur les sites vacants permet l'encadrement des espaces publics que sont les rues, les places et les parcs, lorsque la marge de recul des bâtiments est faible et que leur gabarit est moyen (de trois à huit étages). Le potentiel de développement des sites sous-utilisés dans le secteur est important. Plusieurs terrains servent d'aires d'entreposage, d'aires de stationnement ou sont construits de bâtiments de faible qualité et de petit gabarit (un ou deux étages). Il s'agit de terrains à construire de grande valeur compte tenu de la qualité historique du site et de sa localisation exceptionnelle.



Proposition de développement immobilier sur le site du Centre de tri postal de Postes Canada comprenant le déblaiement de trois bassins. *Ville de Montréal, 2006*



Densification d'un îlot de la Cité du Multimédia par l'insertion de nouveaux immeubles résidentiels parmi d'anciens entrepôts recyclés. *Ville de Montréal, 2006*



De nouveaux bâtiments, construits sur des sites vacants de la Cité du Multimédia, encadrent bien le square des Frères-Charron. *Projet de square des architectes Affleck + de la Riva, 2006*



Ce bâtiment marque bien l'angle de deux rues importantes : McGill et de la Commune *Cardinal et Hardy, 1995*



### Assurer une mixité de fonctions dans le quartier

Certaines rues du secteur de Griffintown sont davantage commerciales, d'autres plus industrielles, mais en général, les îlots de la trame urbaine sont occupés à la fois par des bâtiments industriels, commerciaux, institutionnels et résidentiels. Tandis que certains bâtiments de petite échelle sont rénovés, d'autres, plus grands, sont recyclés. Des bâtiments industriels sont transformés en espaces à bureaux ou en habitations. Lors de la construction de nouveaux bâtiments, la mixité de fonctions dans le secteur doit être assurée afin de préserver sa diversité urbaine caractéristique.



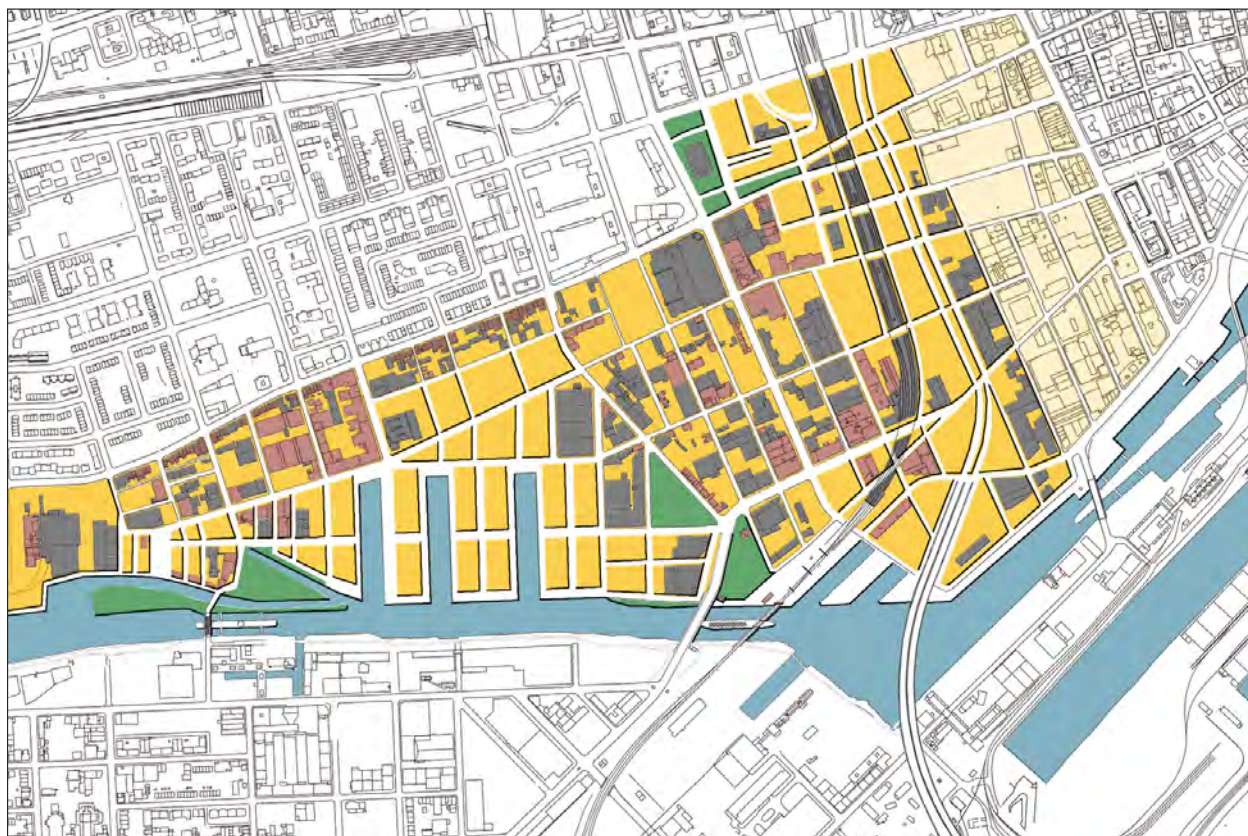
Ces bâtiments des rues Notre-Dame, Ottawa et Guy, industriels ou résidentiels avec commerces au rez-de-chaussée, ont été rénovés ou recyclés.



L'ensemble résidentiel des Lofts Redpath, comprenant un restaurant, et le projet résidentiel Europa, doté d'un rez-de-chaussée commercial, sont des exemples récents de mixité de fonction.

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

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

**PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT**

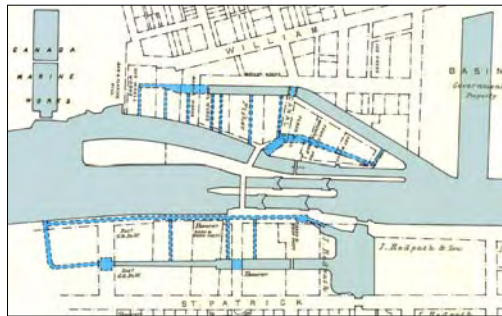
- Recycler les bâtiments d'intérêt patrimonial et préserver les ouvrages d'art
- Calibrer l'échelle des nouvelles insertions en fonction du cadre bâti patrimonial environnant.
- Utiliser des matériaux et des éléments de composition qui s'intègrent au cadre bâti patrimonial.
- Adopter une réglementation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



## Recycler les bâtiments d'intérêt patrimonial et préserver les ouvrages d'art

Le recyclage systématique du patrimoine bâti du secteur de Griffintown serait un atout considérable pour l'ensemble du quartier. Les propriétaires tirent profit des qualités architecturales et historiques de leur bien et participent à l'amélioration de son milieu environnant.

Les ouvrages d'art exceptionnels reliés à l'essor industriel de Montréal, tels les ponts, les viaducs ferroviaires, et autres travaux de génie, méritent d'être préservés car ils caractérisent le paysage urbain particulier du secteur. Le développement la pointe des Seigneurs est lié à l'hydrographie et à la topographie, ayant permis l'aménagement d'écluses et la production d'énergie hydraulique. Il serait donc intéressant de préserver les tracés qui expliquent les principes mécaniques des canaux de dérivation et des turbines en construisant des bâtiments qui tirent profit du découpage particulier du site.



- La relation du canal de dérivation, des turbines et des bâtiments industriels de Lowell, Massachussetts
- Plan de 1879 montrant le réseau de canaux de dérivation et de fuite aux écluses Saint-Gabriel
- Bâtiments industriels et canaux d'alimentation bordant le canal près de la Pointe, en 1920, BAC



Arcades sous le viaduc ferroviaire, à l'angle des rues Ann et Wellington.



Exemple de mise en valeur d'histoire industrielle : Le site des moulins du parc de l'île-de-la-Visitation. Daoust Lestage, 1998



### Calibrer l'échelle des nouvelles insertions en fonction du cadre bâti environnant

L'échelle de l'ensemble du cadre bâti des premiers faubourgs situés à l'ouest de la vieille ville est modérée. La hauteur de chacun des bâtiments ne dépasse pas 25 mètres. Le respect de cette échelle permet de mettre en valeur la silhouette emblématique du mont Royal et des gratte-ciel de Montréal perçus en arrière-plan du tissu urbain faubourien, depuis l'entrée de ville des ponts Champlain et Victoria.

Les bâtiments construits dans le secteur de Griffintown devront s'intégrer aux bâtiments existants ayant des qualités patrimoniales, afin qu'ils forment ensemble un environnement urbain cohérent. L'échelle des nouveaux bâtiments, de types résidentiels, commerciaux, mixtes, institutionnels ou industriels, devra correspondre à l'échelle des bâtiments voisins et à la position du bâtiment dans la trame urbaine (lot d'angle, tête d'îlot, lot traversant, lot donnant sur une place publique, lot donnant sur une rue principale, etc.).

Le travail de caractérisation du cadre bâti du secteur, préparé par la firme Patri-arch, peut servir de référence pour connaître le gabarit des bâtiments sur les groupes d'îlots du territoire. Par exemple, les bâtiments construits à l'est du secteur, où se trouvent d'anciens bâtiments industriels, seraient de hauteur moyenne, entre cinq et huit étages. Les bâtiments construits au centre du secteur, où se trouvent d'anciennes habitations et des bâtiments mixtes, seraient de trois étages, et ainsi de suite.

L'échelle des bâtiments construits en front du canal, et notamment en front du bassin Peel, doit correspondre au gabarit le plus élevé (huit étages), car les façades encadrent un espace public vaste, comprenant rues, promenades et plans d'eau.



La hauteur de l'immeuble d'habitation du Quai de la Commune définit bien l'espace public situé aux abords des écluses.



Le gabarit des nouveaux bâtiments de la Cité Multimédia correspond à celui des immeubles anciens avoisinants.

### Utiliser des matériaux et des éléments de composition qui s'intègrent au contexte patrimonial

Les nouveaux bâtiments s'intègrent bien à leur contexte urbain lorsqu'ils adoptent certains principes de composition architecturale ou les matériaux des ensembles bâtis patrimoniaux avoisinants : taille, type et teinte des matériaux, proportion des fenêtres et des volumes, symétrie des ouvertures, découpage de travées verticales ou de strates horizontales, etc.



Corniche et travées similaires des deux parties de l'édifice Unity.  
*Atelier Big City, 2003*



Composition tripartite typique des bâtiments de la rue McGill.  
*Boutros Pratte, 2005*



Le volume du musée Pointe-à-Callière est modulé en fonction de son îlot triangulaire.  
*D. Hanganu, 1992*



Ce projet, par ses matériaux et son échelle, s'intègre aux autres triplex de la rue Ducharme à Outremont.



Cet ensemble s'intègre, par sa composition et son parement de brique d'argile, au contexte industriel de ce segment de la rue Notre-Dame.



## **Adopter une réglementation qui assure la pérennité et la mise en valeur du patrimoine**

Les 55 immeubles ou ensembles de bâtiments d'intérêt qui ont été sélectionnés dans le cadre de la présente étude forment le patrimoine bâti résidentiel et industriel à conserver et à mettre en valeur. Ils sont indiqués sur un plan en annexe. Il est important de réfléchir sur les outils réglementaires permettant de répondre à cet objectif de sauvegarde et de mise en valeur du cadre bâti existant du secteur.

### **Patrimoine résidentiel**

Il ne subsiste qu'un seul bâtiment de l'époque 1800-1845, une petite habitation sur la rue de la Montagne, qui se démarque par son architecture et son ancienneté. Les autres bâtiments résidentiels d'intérêt patrimonial sont surtout des maisons de type plex représentatives des diverses typologies architecturales qui ont marqué l'évolution de l'habitat montréalais des années 1860 jusqu'aux années 1920. Ces maisons sont les rares témoins du Griffintown habité et vivant de la fin du XIXe siècle et du début du XXe siècle. Dans certains cas, ces bâtiments constituent de véritables prototypes de typologies qui deviendront plus tard populaires à Montréal. Le patrimoine résidentiel de Griffintown est surtout regroupé autour de la place Sainte-Anne et des rues limitrophes, ce qui lui confère une valeur d'ensemble. Globalement, l'état physique et le degré d'intégrité de ces maisons sont bons. Il faudrait adopter un PIIA qui permettrait d'assurer la conservation et la mise en valeur de ces maisons anciennes d'intérêt patrimonial. Dans ce cadre, la transformation des bâtiments pourraient se faire en tenant compte des caractéristiques de leur typologie. Les caractéristiques, dégagées par l'analyse typo-morphologique réalisée pour le secteur sont, entre autres, la hauteur typique de deux à trois étages du bâti, le revêtement de brique d'argile et la toiture habituellement à deux versants, mansardée ou plat selon l'époque de construction. L'alignement au trottoir est une autre constante relevée dans ce petit échantillon de bâtiments qui, autrefois, faisaient souvent partie d'ensembles plus vastes de maisons mitoyennes ou en rangée. Les nouvelles constructions résidentielles proposées au centre du secteur, où se trouvent un ensemble d'anciennes habitations, devraient s'adapter aux traits typologiques des anciennes habitations. La mise en place du PIIA devrait favoriser les constructions résidentielles de moyenne densité qui s'arriment aux gabarits et aux typologies des maisons anciennes déjà présentes. Ceci afin de ne pas causer d'importantes ruptures d'échelle et favoriser la structuration d'îlots d'habitations attrayants et à l'échelle humaine au cœur du secteur.

### **Patrimoine industriel**

Les bâtiments industriels du secteur de Griffintown sont de typologies architecturales variées. On y trouve autant des ateliers et entrepôts de petit gabarit que de grandes usines et manufactures occupant des îlots entiers. D'un point de vue formel et constructif, on retrouve des bâtiments anciens en pierre, des industries à l'architecture rationaliste en brique et en acier ainsi que des édifices plus modernes à structure squelettique en béton. La plupart ont connu maintes transformations apportées au fil des ans, au gré des besoins changeants de l'industrie.

Comme il s'agit de bâtiments aux caractéristiques diversifiées, il faudrait trouver un moyen d'élaborer une réglementation PIIA spécifique aux immeubles industriels d'intérêt patrimonial. À titre d'exemple, cette réglementation pourrait exiger l'élaboration d'une étude patrimoniale afin de déterminer les éléments à conserver et les possibilités de recyclage, de sorte que les interventions mettent en valeur les caractéristiques architecturales de l'immeuble ou de l'ensemble industriel. Le règlement devrait privilégier les interventions calibrées en fonction de l'échelle du cadre bâti environnant. Enfin, les bons exemples de recyclage peuvent servir de guide pour la transformation d'autres bâtiments industriels du secteur. À titre d'exemple, la récente conversion en lofts résidentiels de la Lowney a permis de mettre en valeur les qualités de l'enveloppe extérieure du bâtiment. Dans certains cas, des démarches devraient être entreprises pour protéger les immeubles industriels les plus marquants par un statut légal. Des démarches de citation ou de classement pourraient être étudiées, par exemple, pour l'ensemble de la New City Gas of Montreal, l'un des plus remarquables complexes industriels à Montréal sur le plan architectural et historique.

La conservation des 55 immeubles désignés dans la présente étude passe par l'élaboration d'un PIIA pour le secteur de Griffintown. La stratégie réglementaire à définir doit permettre la sauvegarde et la consolidation des ensembles résidentiels situés en majeure partie au centre du secteur. L'outil réglementaire devrait aussi contrôler la qualité architecturale des transformations des édifices ou ensembles industriels patrimoniaux situés aux franges est et ouest du secteur de Griffintown.

Dans cette perspective, les démolitions doivent être contrôlées car elles vont à l'encontre des principes d'intervention pour la conservation et la mise en valeur du secteur. Pour les édifices patrimoniaux du secteur, toute demande de démolition devrait être présentée au Comité de démolition de l'arrondissement et être évaluée en fonction de son impact sur le paysage urbain. De plus, une clause dans le règlement devrait obliger le demandeur à démontrer en quoi le projet de remplacement est structurant au niveau de la valorisation de la trame urbaine et en quoi il respecte les principes d'intervention pour la conservation et la mise en valeur du secteur (voir le chapitre 3 de la présente étude).

En conclusion, la mise en place d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le secteur Griffintown permettrait aux instances municipales de rendre opérationnels l'ensemble des principes d'intervention pour la conservation, la mise en valeur et le développement du secteur d'aménagement de Griffintown. Cet outil permettrait de coordonner les actions des divers intervenants concernés par l'aménagement des espaces publics et privés du secteur.

## **ANNEXES**