

PROGRAMME

Concours de design urbain Promenade Smith, Griffintown

VILLE DE MONTRÉAL



CONCOURS DE DESIGN URBAIN PROMENADE SMITH, GRIFFINTOWN

Partenaires :
Direction du développement économique et urbain
Arrondissement du Sud-Ouest
VILLE DE MONTRÉAL



OCTOBRE 2011

TABLE DES MATIÈRES

1.	APERÇU DU PROJET	5
1-1	LOCALISATION	5
1-2	INTERVENTIONS PRÉVUES	5
1-3	ACTEURS	6
2.	MISSION DU PROJET	7
2-1	DÉFIS À RELEVER	7
2-2	ENJEUX	8
3.	CONTEXTE D'INTERVENTION	9
3-1	ÉTAT ACTUEL DU SITE DU PROJET	9
3.2	HISTORIQUE DU QUARTIER GRIFFINTOWN	15
3.3	LECTURE URBAINE	18
3.4	RENAISSANCE PROJÉTÉE DU QUARTIER GRIFFINTOWN	20
4.	DONNÉES FONCTIONNELLES ET TECHNIQUES	22
4-1	CONTRAINTES DE MISE EN ŒUVRE DES LOTS RIVERAINS	23
4.2	CONTRAINTES PROGRAMMATIQUES	23
4.3	PROPRIÉTÉS DU CANADIEN NATIONAL ET DE PARCS CANADA	24
4.4	CONTRAINTES EN SOUS-SOL	26
4.5	CONTRAINTES DE CIRCULATION	26
4.6	POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE	27
4.7	SÉCURITÉ	28
4.8	ENTRETIEN ET PERENNITÉ	28
5.	CONDITIONS DE MISE EN OEUVRE	29
5-1	COÛT DES TRAVAUX	29
5.2	PHASAGE ET ÉCHÉANCIER DE RÉALISATION DES TRAVAUX	29

ANNEXES

ANNEXE 1 : LE SITE	30
1-1 : FICHIERS CARTOGRAPHIQUES DE BASE, VILLE DE MONTRÉAL	
1-2 : MODÈLE 3D	
1-3 : ORTHOPHOTOS DU SECTEUR	
1-4 : PLAN TOPOGRAPHIQUE	
1-5 : PLAN DES INFRASTRUCTURES	
ANNEXE 2 : HISTORIQUE	36
2-1 HISTORIQUE DU QUARTIER GRIFFINTOWN	
2-2 : GRIFFINTOWN : SON HISTOIRE ET SON CADRE BÂTI	
2-3 : PLANS HISTORIQUES	
2-4 : PHOTOS ET IMAGES D'ÉPOQUE	
ANNEXE 3 : ARCHÉOLOGIE ET PATRIMOINE	59
3-1 : PRINCIPES D'INTERVENTION POUR LA CONSERVATION, LA MISE EN VALEUR ET LE DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR	
ANNEXE 4 : LOTS DE RÉALISATION	60
4-1 : PHASAGE DU CONCOURS	
ANNEXE 5 : DÉVELOPPEMENTS RIVERAINS	61
5-1 : DISTRICT GRIFFIN : PLAN DU REZ-DE-CHAUSSÉE	
5-2 : DISTRICT GRIFFIN : COUPES	
5-3 : DISTRICT GRIFFIN : VOLUMÉTRIE SOMMAIRE	
5-4 : QUARTIER BONAVENTURE : PLAN-IMAGE (MAI 2011)	
ANNEXE 6 : PRINCIPES D'INTERVENTION POUR LA CONSERVATION, LA MISE EN VALEUR ET LE DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR	67
6-1 : ÉTUDE DE L'ATELIER BRIC	

1. APERÇU DU PROJET

1.1 LOCALISATION

Aux fins du concours, le site est délimité par la rue Nazareth, les rues Wellington et Smith, le canal Lachine, l'axe de la rue de la Montagne et la voie ferrée du Canadien National.



FIGURE 1: LIMITES DU CONCOURS

1.2 INTERVENTIONS PRÉVUES

Le site du concours se compose d'une frange urbaine d'environ 500 m, le long de l'actuelle rue Smith, et qui s'étire de l'intersection des rues de Nazareth et Wellington jusqu'au Canal de Lachine au sud. Près du canal, le site comprend également une place triangulaire sise dans l'axe de la rue de la Montagne. La superficie du site du concours est d'environ 1,8 hectares.

Les interventions prévues sont les suivantes :

- Transformer cette frange urbaine en promenade publique le long de la voie ferrée du CN (A);
- Aménager l'espace public situé entre les rues Ann, Wellington, Nazareth et Smith (B);
- Aménager l'espace public délimité par les rues Smith, Ann et Brennan et par le mur porteur sud du viaduc (C);
- Aménager le square Gallery entre les rues Smith et Wellington incluant les axes des rues Murray et de la Montagne (D).

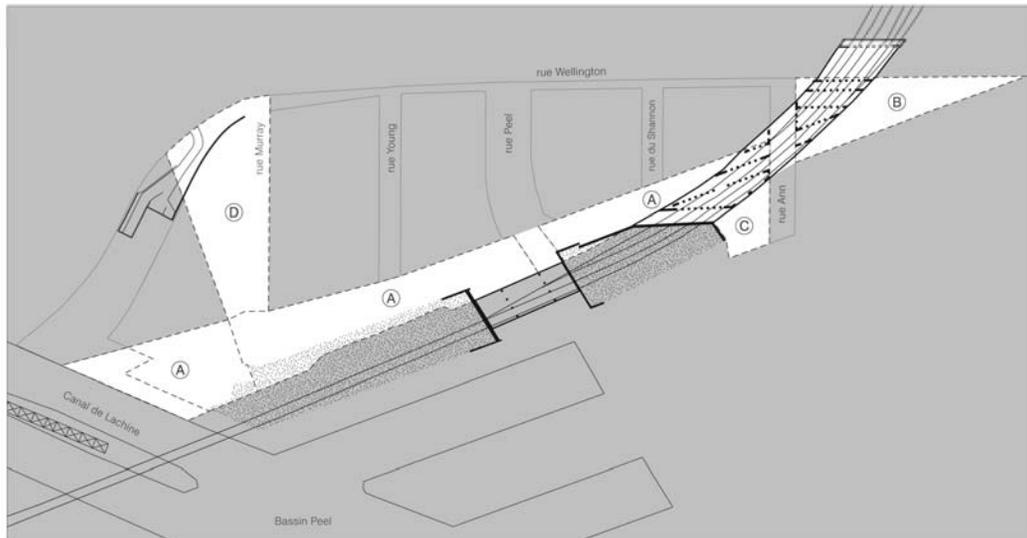


FIGURE 2 : PRINCIPALES INTERVENTIONS PRÉVUES

1.3 ACTEURS

Le projet mobilise depuis quelques années de nombreux acteurs. Voici ceux que le concours implique plus directement, dans sa préparation comme ses résultats :

- L'Arrondissement du Sud-Ouest et les services corporatifs de la Ville de Montréal;
- Les propriétaires et développeurs des terrains riverains;
- Les partenaires de la Ville qui possèdent des propriétés visées par le projet d'aménagement (Canadien National, Agence Parcs Canada);
- Les résidents du quartier et les Montréalais intéressés à l'avenir du secteur;

2. MISSION DU PROJET

2.1 DÉFIS À RELEVER

Les défis du projet tiennent en grande partie au rôle stratégique que ce lieu est appelé à jouer dans le développement du quartier Griffintown et ce, à plusieurs échelles :

- À l'échelle de la ville et du quartier, le projet est voué à devenir un véritable espace public de référence, à l'instar de la place Jacques-Cartier, de la place d'Youville et de la promenade de la Commune.
- À l'échelle du site d'intervention, le projet puise son originalité à la position stratégique et à la singularité de l'endroit, situé à la rencontre d'un axe ferroviaire majeur (au sud-est), du canal Lachine (au sud-ouest) et de l'ancien quartier industriel de Griffintown (au nord). Il se fonde également sur le tracé historique de l'ancienne rue Wellington, révélant du même coup les origines et la valeur de la figure urbaine qui anime et structure le secteur.
- À l'échelle humaine, le projet sous-tend l'ambition d'une réappropriation citoyenne pour « habiter la ville », dans un secteur actuellement en profonde mutation.



FIGURE 3 : LES ESPACES PUBLICS DE RÉFÉRENCE D'OUEST EN EST : PROMENADE SMITH, PLACE D'YOUVILLE ET PLACE DE LA DOUANE, PROMENADE DE LA COMMUNE, PLACE JACQUES-CARTIER, SQUARE DALHOUSIE.

En engageant un projet de design urbain, la Ville de Montréal souhaite susciter une réflexion sur l'art d'aménager les rues et sur l'importance de l'armature publique pour la vie collective dans la ville contemporaine. Considérant les nouvelles valeurs de notre société et l'avenir dense de ce quartier montréalais, la promenade Smith deviendra l'un des piliers de la requalification urbaine de Griffintown. Le projet a l'ambition de révéler l'importance de concevoir la ville comme un projet engageant un savoir-faire urbain, architectural et artistique.

2.2 ENJEUX

Les enjeux à considérer pour la conception d'un tel projet sont multiples et diversifiés, au regard du nombre de personnes qu'il touche et par les attentes élevées qu'il soulève.

Au plan culturel, les principaux enjeux concernent le maintien et la consolidation de l'identité du secteur, par la mise en valeur des traces de son passé et par l'ajout d'une strate contemporaine. Il s'agit, par le projet, de donner au secteur un souffle nouveau dans la suite logique de son évolution.

Au plan de la vie urbaine, les enjeux se rapportent à l'appropriation de l'espace public, aux ambiances créées, à la stimulation des sens et au confort des usagers. Il s'agit de créer un nouveau pôle d'animation qui soit dynamique, attractif, accessible, confortable, sécuritaire et qui rayonne durablement sur l'ensemble du secteur.

Au plan de l'aménagement, les enjeux concernent la mise en place d'un nouvel espace public complémentaire aux espaces limitrophes existants et aux nouveaux bâtiments qui l'encadrent ou l'encadreront dans un proche avenir, l'établissement de nouveaux rapports du site avec le canal de Lachine, le Vieux-Montréal, l'ensemble du quartier et de la ville et la création d'un réseau de parcours mieux adapté aux nouveaux modes de déplacements actifs qui ont cours dans la ville. Il s'agit globalement de faire de la promenade Smith une épine dorsale de l'aménagement du secteur, un lieu identitaire qui devienne une véritable armature de ses développements actuels et futurs.

Au plan opérationnel, les enjeux touchent la cohabitation des usages privés et publics dans le secteur, la coexistence des divers modes de déplacement qui s'y côtoient, l'accessibilité universelle, la surveillance et l'entretien des lieux. Il s'agit de générer un nouvel environnement urbain efficace et fonctionnel, dont il est facile d'assurer la gestion au quotidien et lors d'événements spéciaux.

Au plan de la mise en œuvre du projet, les enjeux concernent surtout la coordination des investissements publics et privés, qui seront réalisés par phases successives étalées sur une longue période. En raison des nombreux projets immobiliers qui restent à construire en bordure du site et en fonction des ententes à prévoir, la réalisation de ce projet public se fera par étapes et en phases autonomes.

Au plan écologique, les enjeux s'inscrivent dans le Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015, notamment en regard des orientations suivantes :

- Gestion responsable des ressources (gestion efficace des eaux de ruissellement, réduction des matériaux à la source, récupération des matières recyclables, etc.).
- Qualité des milieux de vie résidentiels (apaisement de la circulation, verdissement et réduction des îlots de chaleur, etc.);
- Amélioration de la qualité de l'air et réduction des émissions de gaz à effet de serre (réduction de la dépendance à l'automobile).

Il s'agit globalement de faire du projet un exemple éloquent d'aménagement urbain éco-responsable.

Enfin, et même si les enjeux sont multiples et diversifiés, le projet devrait avant tout constituer une synthèse harmonieuse de l'ensemble des besoins et non pas une addition de considérations purement fonctionnelles à satisfaire. Il convient ici de mettre en évidence l'intention affirmée de faire de la future promenade Smith un véritable plaidoyer pour l'innovation en matière d'aménagement urbain, une nouvelle référence, à la fois étonnante et convaincante, du savoir-faire des meilleurs designers urbains du Québec.

3. CONTEXTE D'INTERVENTION

3.1 ÉTAT ACTUEL DU SITE DU PROJET

Pourtant situé au pied du centre-ville et débouchant sur le canal de Lachine, le site du projet en concours constitue actuellement un lieu largement oublié, bordé d'édifices obsolètes et de terrains vagues ou sous-utilisés.

La rue Smith est en fait l'ancien tracé de la rue Wellington, tracé qui a du être détourné pour faciliter le mouvement des véhicules vers le nouveau tunnel Wellington dans les années 1930. Cet ancien tracé se glisse sous l'imposante structure des voies ferroviaires pour déboucher sur un espace libre d'une largeur moyenne de 20m entre le talus du chemin ferroviaire du CN et les façades des lots privés.



FIGURE 4 : PASSAGE SOUS LE VIADUC DU CN, VU À PARTIR DE L'INTERSECTION DE LA RUE DU SHANNON



FIGURE 5 : SOUS LES ARCADES DU VIADUC DU CN



FIGURE 6 : VUE VERS L'OUEST DE L'EMPRISE DE LA RUE SMITH, BORDÉE PAR LE TALUS FERROVIAIRE AU SUD ET LA LIMITE DES TERRAINS PRIVÉS AU NORD.

À mi-chemin, la rue Peel (axe important du mont Royal vers le canal) croise la rue Smith et perce le talus ferroviaire pour rejoindre la rue de la Commune et le bassin Peel. C'est à cet endroit que la piste cyclable du canal de Lachine s'éloigne des berges pour s'orienter vers les aménagements du Vieux-Port de Montréal.



FIGURE 7 : VUE DE LA PISTE CYCLABLE ET DU BASSIN PEEL

Il est également à noter dans cette séquence les traces des murs de fondation de la Montréal Warehousing Co, bâtiment imposant qui bordait les bassins à farine avant la construction du talus du CN.



FIGURE 8 : LA MONTREAL WAREHOUSING CO. SUR LE CANAL DE LACHINE, VERS 1875 (MUSÉE MCCORD)

Au sud, la perspective de la rue Smith se ferme sur la structure métallique de l'ancien pont ferroviaire pivotant qui est aujourd'hui bloqué dans l'axe de navigation du canal. En bordure du canal et jouxtant la voie ferrée, un petit bâtiment singulier, ancien poste d'aiguillage, fera l'objet d'un recyclage et d'une restauration à préciser, mais qui aura certainement une vocation complémentaire au projet de la promenade publique envisagée.



FIGURE 9 : PERSPECTIVE DE LA RUE SMITH ET DU PONT PIVOTANT, À PARTIR DU HAUT DU TALUS FERROVIAIRE..



FIGURE 10 : ANCIEN POSTE D'AIGILLAGE DU CN

Au sud-ouest, l'ancien chalet en bordure de l'ancien square Gallery (dessiné par David Jerome Spence, connu pour la conception de l'édifice Unity à Montréal) vient clore la perspective triangulaire du square du même nom. Il ne reste actuellement de ce square ouvert à la fin du XIX^e siècle que son nom.



FIGURE 11 : ANCIEN CHALET DU SQUARE GALLERY, VU DE L'ENTRÉE DU TUNNEL WELLINGTON.

La topographie est relativement plate, sauf un pour un dénivelé de +/- 0.8 m le long de la rue Murray.

Une série de six rues, de petit gabarit et d'une largeur typique du XIX^e siècle, débouche sur l'actuelle rue Smith et s'ouvre à partir de celle-ci sur des perspectives cadrées sur le centre-ville de Montréal.



FIGURE 12 : VUE VERS LE NORD DE LA RUE MURRAY.



FIGURE 13 : VUE VERS LE NORD DE LA RUE YOUNG.



FIGURE 14 : VUE VERS LE NORD DE LA RUE ANN.

Au cours de la seconde moitié du XIXe siècle, et de façon marquée à partir de 1880 avec le second élargissement du canal de Lachine, Montréal devient une ville industrielle, propulsée par le développement important des installations portuaires et ferroviaires. Situé de part et d'autre du canal de Lachine et adjacent aux installations portuaires, le quartier Sainte-Anne se développe au rythme de l'industrialisation, des grands chantiers et de la mise en place d'un réseau ferroviaire continental.



FIGURE 16 : CARTE DE LA VILLE DE MONTRÉAL EN 1888 (SOURCE : MUSÉE MC CORD).

Dans Griffintown, devenu l'un des pivots de l'industrialisation montréalaise, entrepôts, manufactures, fonderies et voies ferrées sont implantés parmi les habitations. Logements insalubres, fumée des usines, odeurs nauséabondes, inondations et épidémies caractérisent alors le quartier. Les conditions de vie difficiles incitent rapidement les résidents à délaisser le secteur au profit de quartiers plus salubres, un mouvement qui est facilité par l'arrivée du tramway électrique en 1892.

À partir des années 1940, on assiste à la disparition du quartier ouvrier alors que les usines, devenues vétustes, ferment les unes après les autres. Le développement du réseau routier et de l'industrie du camionnage favorise une dispersion des centres de production. Symbole d'une nouvelle réalité industrielle et commerciale pour Montréal, l'ouverture de la Voie maritime, en 1959, scelle la fin d'une époque pour le quartier du Griffintown.



FIGURE 17 : DÉTAIL D'UNE PHOTO AÉRIENNE DE GRIFFINTOWN EN 1927 (SOURCE : BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC (BANQ))

Au cours des décennies suivantes, la population du quartier diminue dramatiquement; la réglementation municipale autorise des usages commerciaux et industriels de divers types mais les investissements et l'intensité des activités sont minimes.



FIGURE 18 : VUE AÉRIENNE DU QUARTIER GRIFFINTOWN EN 1980 (SOURCE : VILLE DE MONTRÉAL)

À partir de la fin des années 1990, la revitalisation du Vieux-Montréal, le réaménagement du Vieux-Port ainsi que la réappropriation du canal de Lachine à des fins récréotouristiques produisent des effets d'entraînement dans le secteur. Dans ce contexte, le Griffintown fait aujourd'hui l'objet d'un nouvel intérêt de la part des groupes intéressés par la mise en valeur du patrimoine, des investisseurs, des citoyens du quartier et des montréalais en général. Une lecture historique plus détaillée est présentée à l'annexe 2-1.

3.3 LECTURE URBAINE

L'approche du présent concours s'inscrit dans la reconnaissance du fait urbain comme moyen d'enrichir l'expérience urbaine et dans l'acceptation que l'espace public fédère l'ensemble des valeurs et des pratiques citoyennes.

La Ville de Montréal souhaite tableter et renforcer les qualités urbaines de son armature publique afin de mettre en scène et de soutenir la régénération de ses quartiers. Dans le cas de ce projet, elle souhaite s'appuyer sur la morphologie singulière de Griffintown, avec son cadastre planifié par l'architecte et arpenteur Louis Charland, au début du XIX^e siècle. Le plan de lotissement forme une grille orthogonale et rectangulaire dont les rues nord-sud aboutissent sur les quais du canal de Lachine et dont les lots situés en tête d'îlot sont de taille plus importante. Cette configuration deviendra non seulement la norme à Montréal, mais qui plus est, l'emploi d'une grille urbaine pour penser le développement de la ville précède d'une décennie la très populaire trame de Manhattan.

La trame de Charland accommode le tracé singulier du chemin de la Chine, dans l'axe de la rue Wellington et de l'actuelle rue Smith, un tracé qui remonte au début de la colonie.

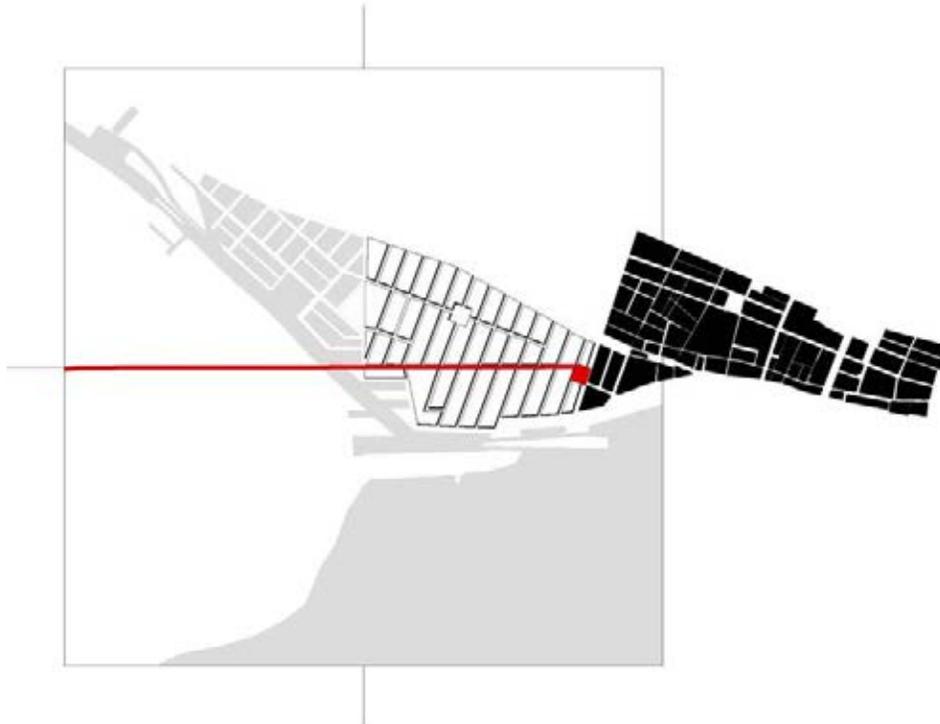


FIGURE 19 : STRUCTURE PUBLIQUE DES QUARTIERS : LA TRAME ORIGINALE DE GRIFFINTOWN IMAGINÉE PAR LOUIS CHARLAND VERS 1804, LE VIEUX-MONTRÉAL ET, EN ROUGE, LE TRACÉ HISTORIQUE DE LA RUE WELLINGTON (LOWER LACHINE ROAD). SOURCE : ATELIER D'AMÉNAGEMENT ET DE DESIGN URBAIN (AADU), 2007

La trame a par la suite été bouleversée par le passage des grandes infrastructures que sont l'autoroute Bonaventure, les voies ferrées et le tunnel Wellington.

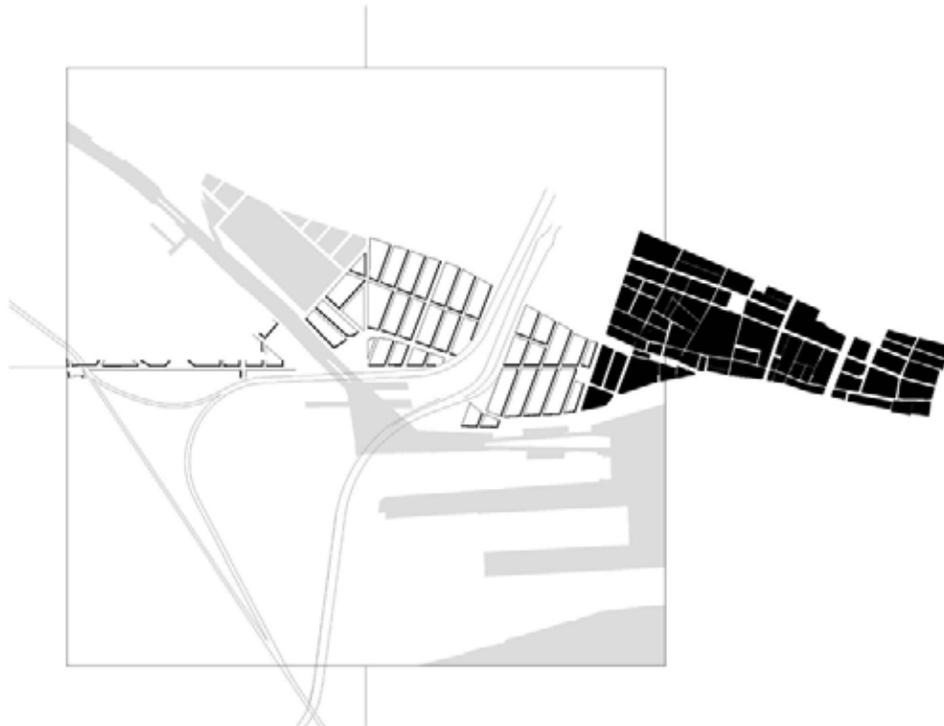


FIGURE 20 : L'ÉROSION DES LIEUX PUBLICS ET L'EFFACEMENT DU QUARTIER PAR L'ARRIVÉE DES GRANDES INFRASTRUCTURES : L'AUTOROUTE BONAVENTURE ET LES VOIES FERRÉES. SOURCE : ATELIER D'AMÉNAGEMENT ET DE DESIGN URBAIN (AADU), 2007.

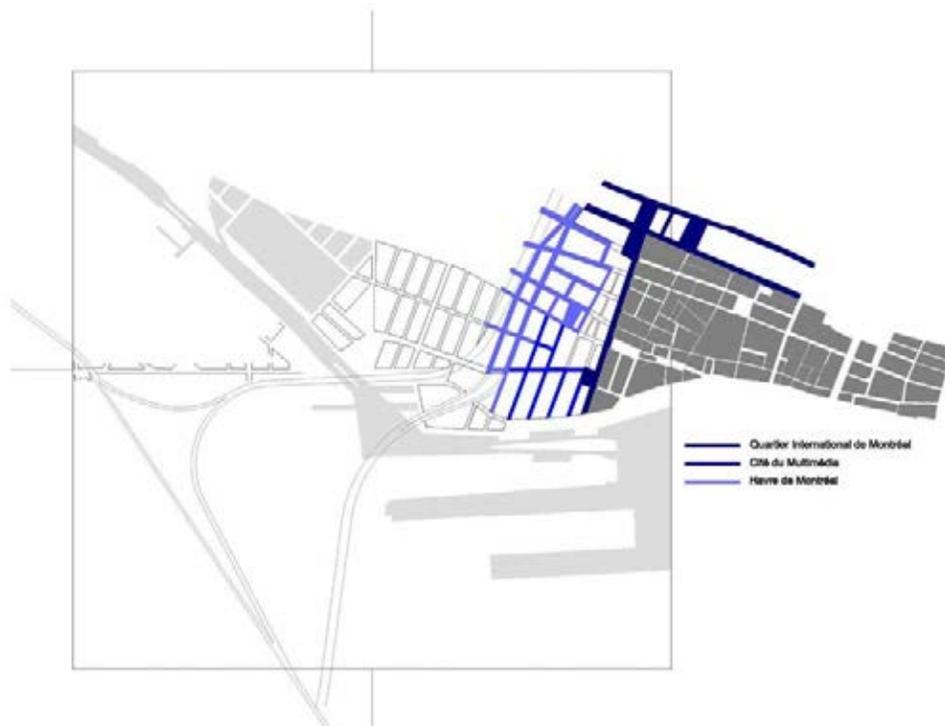


FIGURE 21 : PROJETS MUNICIPAUX D'AMÉNAGEMENT DES QUARTIERS AUTOUR DU VIEUX-MONTRÉAL. SOURCE : ATELIER D'AMÉNAGEMENT ET DE DESIGN URBAIN (AADU), 2007.



FIGURE 22 : HYPOTHÈSE D'AMÉNAGEMENT DES LIEUX PUBLICS DE GRIFFINTOWN (2007). SOURCE : ATELIER D'AMÉNAGEMENT ET DE DESIGN URBAIN (AADU), 2007.

Il s'est formé autour de l'ancien tracé de la rue Wellington une mosaïque d'éléments hétérogènes dont il se dégage une étrange impression d'un lieu « autre », résultat d'une fusion bien visible dans le temps entre différents programmes et infrastructures industrielles. Les projets récents d'aménagement des quartiers autour du Vieux-Montréal s'inscrivent dans cette logique particulière. En plus de composer le propre de la ville, ce palimpseste propose un cadre de conduite, offre une originalité qui s'affirme comme un rempart contre les solutions génériques.

Au lieu de nier les complexités, les oppositions, les étrangetés, l'attitude requise est de les embrasser pour offrir un nouveau point de départ: la promenade Smith.

3.4 RENAISSANCE PROJÉTÉE DU QUARTIER GRIFFINTOWN

La mutation actuelle du quartier se manifeste par de nouveaux usages et de nouvelles formes bâties. On prévoit y réaliser des bâtiments d'habitation de grande hauteur offrant une densité jusqu'alors inconnue dans le paysage urbain du quartier Griffintown. Cette nouvelle dynamique engage la Ville de Montréal à porter une attention particulière à l'espace collectif afin de pouvoir accueillir adéquatement ces transformations.



FIGURE 23 : PROJET DISTRICT GRIFFIN, ÎLOT 10, ÉLÉVATION SUR LA RUE YOUNG.
 ARCHITECTES : MARTIN, MARCOTTE / BEINHAKER. GROUPE IBI. DAA. SOURCE : DEVIMCO, 2011



FIGURE 24 : QUARTIER BONAVENTURE
 SOURCE : SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL



FIGURE 25 : BASSINS DU NOUVEAU HAVRE
 SOURCE : SOCIÉTÉ IMMOBILIÈRE DU CANADA

Basculant d'un environnement industriel vieux de plus d'un siècle vers un milieu de vie axé sur l'espace domestique, le quartier Griffintown accueillera une densité nouvelle. Cette mutation accompagne les développements limitrophes de l'autoroute Bonaventure (voir annexe 5-5), du développement de l'École de Technologie Supérieure ainsi que les constructions résidentielles des Bassins du Nouveau Havre . Ces activités intenses vont générer des milliers de nouveaux logements, une nouvelle population ainsi qu'une redéfinition des pratiques de l'espace public dans le secteur.

En amont de ce développement en forte émergence, le projet de la promenade Smith veut asseoir les nouvelles valeurs citoyennes et environnementales qui animent le développement durable et qui assurent la création d'un milieu de vie de qualité.

En marge de ce projet, des efforts particuliers seront consentis pour préserver et mettre en valeur les éléments qui contribuent à l'identité du quartier, notamment le patrimoine bâti et les liens avec le canal de Lachine, la prise en compte des impacts potentiels du développement sur les activités existantes, le soutien à la communauté culturelle du secteur, etc.

4. DONNÉES FONCTIONNELLES ET TECHNIQUES

Le Maître d'ouvrage du projet n'impose pas d'usage spécifique à l'ensemble du site à l'étude. Il entend développer sa programmation sur la base de ce que le concours aura produit pour imaginer l'occupation du domaine public dans la zone d'intervention, aussi bien dans le cas du square Gallery, de l'actuelle rue Smith que sous les arcades du viaduc du CN.

Les concurrents sont invités à considérer le contenu des chartes, plans, politiques et guides de la Ville de Montréal qui orientent, à divers niveaux, l'aménagement du domaine public¹ :

- Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015
- L'accessibilité universelle : Un engagement de la Ville de Montréal, des réalisations concrètes – 2010
- Guide des plans locaux de déplacements – 2010
- Plan de transport – 2008
- Charte du piéton – 2006
- Plan d'urbanisme – 2004
- Guide d'aménagement pour un environnement urbain et sécuritaire – 2003

Le principal besoin exprimé par la Ville pourrait se résumer à la cohabitation harmonieuse des nouveaux usages et des déplacements de cette nouvelle destination. Elle souhaite notamment assurer un accès véhiculaire aux nouveaux bâtiments, procurer aux futurs résidents un espace convivial de grande capacité, pouvoir accommoder une variété de programmes et inventer une utilisation imaginative, voire une mise en scène, de l'espace sous les arcades du viaduc du CN.

¹ Les documents sont disponibles en format électronique sur le site de la Ville de Montréal, à l'adresse suivante : ville.montreal.qc.ca/publications

4.1 CONTRAINTES DE MISE EN OEUVRE DES LOTS RIVERAINS

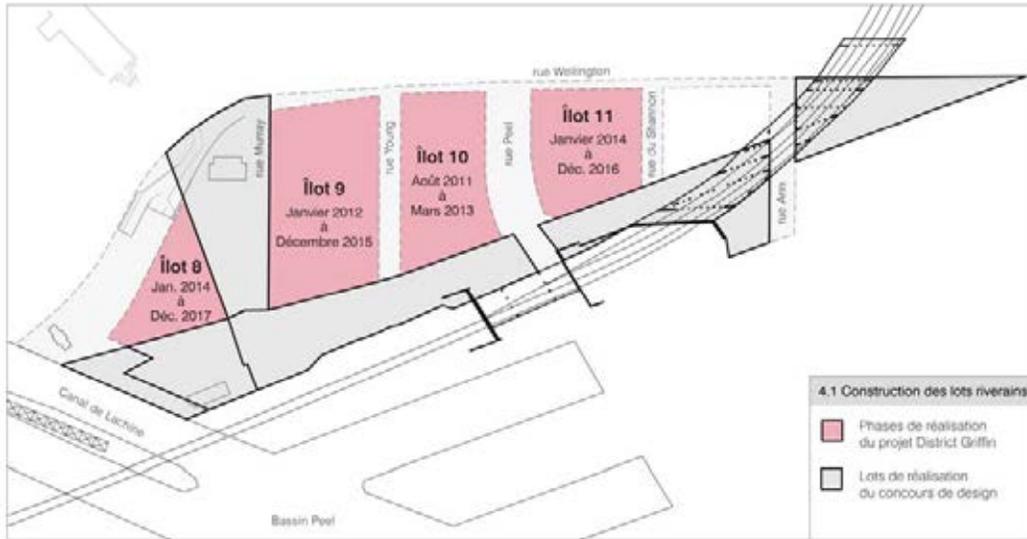


FIGURE 26 : SCHÉMA - ÉCHÉANCIER DEVIMCO PAR ÎLOT

La promenade Smith servira de front au projet immobilier District Griffin de DEVIMCO, ce dernier ayant acquis l'ensemble des propriétés bordant la voie ferrée du côté du projet. Dans ce contexte, les investissements publics viendront soutenir et favoriser l'activité commerciale prévue au rez-de-chaussée de ce nouveau projet d'importance, planifié en plusieurs phases dont les premières s'amorcent en 2011.

4.2 CONTRAINTES PROGRAMMATIQUES

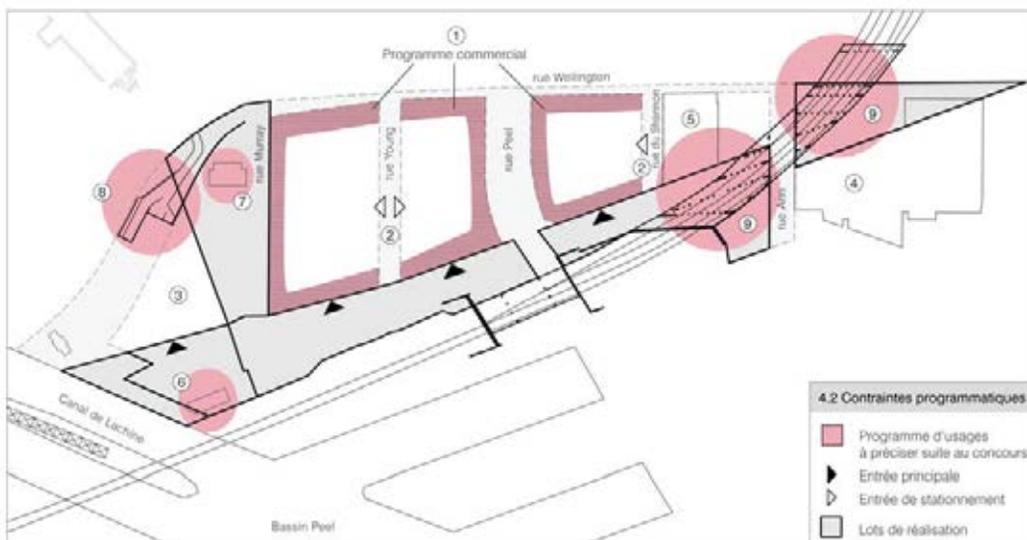


FIGURE 27: CONTRAINTES PROGRAMMATIQUES

L'activité commerciale sera concentrée le long de la promenade Smith, sur la rue Peel, la rue Murray et sur la rue Wellington (1). La rue Young et du Shannon auront une vocation de desserte, de livraison et d'accès aux stationnements souterrains (2).

L'îlot bordant le canal aura quant à lui une vocation uniquement résidentielle (3). Les entrées du projet immobilier se feront sur le front de l'actuelle rue Smith et les entrées pour la livraison se feront à partir des rues Young et du Shannon. Les concurrents doivent tenir compte du phasage des lots de réalisation proposé par la Ville de Montréal (voir la figure 2).

À l'autre extrémité, le bâtiment Drummond-McCall se verra faire front avec son entrée principale sur un espace public (4). Le choix du maintien de la portion d'entrepôt empiétant dans l'axe de la promenade Smith sera laissé au libre arbitre des concurrents.

Du côté nord de la promenade, le bâtiment longeant la rue du Shannon a une valeur reconnue et le souhait des autorités est de le voir se retourner vers la promenade Smith, tel que c'était le cas lors de sa construction, en 1930 (5).

Les deux «pavillons» apparaissant au plan, soit le poste d'aiguillage du CN (6) et le chalet du Square Gallery (actuellement occupé par une imprimerie (7)) seront sous peu cédés à la Ville de Montréal et restaurés. Leur vocation sera civique mais est indéterminée au moment de la rédaction du présent document. Elle sera précisée dans les suites du concours.

Même si cette portion n'est pas incluse dans les limites du projet, il est opportun de savoir que le tunnel Wellington est aujourd'hui désaffecté. Il est sécurisé et inspecté de façon régulière. Il est probable qu'à terme, il soit démoli et que le terrain soit nivelé (8).

Les arcades soutenant la voie ferrée resteront la propriété du CN et pourraient accueillir une programmation variée. Il faut cependant que la structure soit accessible en tout temps (9).

4.3 PROPRIÉTÉS DU CANADIEN NATIONAL ET DE PARCS CANADA

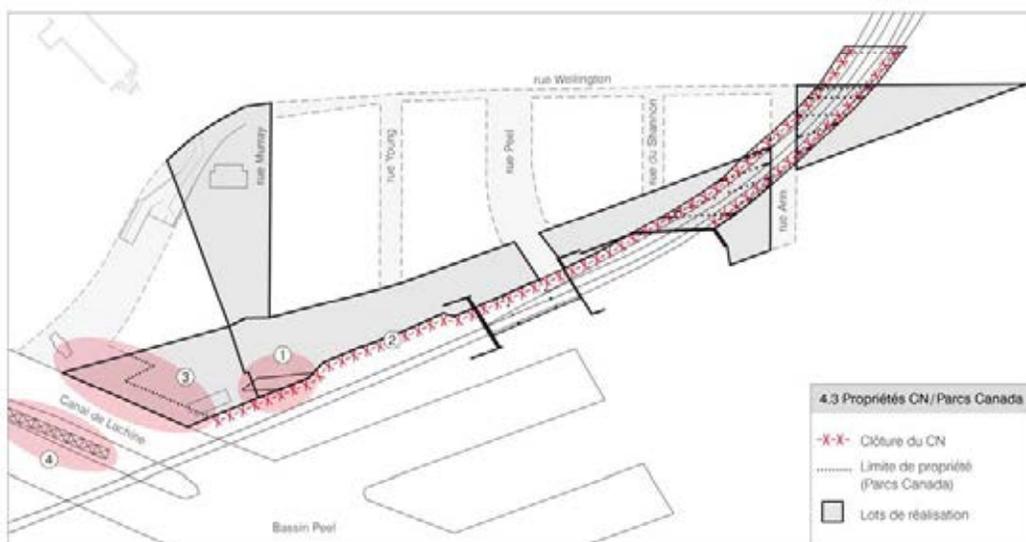


FIGURE 28 : PROPRIÉTÉS DU CN ET DE PARCS CANADA

Le CN est le propriétaire de tous les équipements ferroviaires du secteur. Il loue l'ensemble à trois compagnies différentes (AMT, Via et Amtrak.). Une quarantaine de passages ont lieu chaque matin en jour de semaine vers la gare centrale et le même

nombre en fin de journée vers la banlieue. L'augmentation du trafic est incontournable et est même souhaitable pour désengorger le système routier.

À la sortie de la gare, on peut compter jusqu'à six voies. C'est au niveau du site du projet que le nombre de voies passe à deux pour permettre le passage sur le viaduc qui enjambe dans son prolongement le canal de Lachine. Ceci a une incidence majeure sur les termes du projet : en effet, c'est à ce niveau que le CN est venu installer les aiguillages et ses équipements connexes assurant le passage de six à deux voies. L'entretien des infrastructures requiert que des équipements routiers se posent régulièrement sur la voie ferrée. Le seul endroit autorisé pour le faire se trouve à l'extrémité de la rampe, près de l'ancien poste d'aiguillage dans l'axe du square Gallery. La rampe par laquelle se fait l'accès ne peut être relocalisée et l'accessibilité aux camions d'une longueur de 12 m doit être conservée à tout prix (1). Elle est également le moyen qu'empruntent les véhicules du CN afin d'entretenir les caténaires (câbles assurant l'alimentation en courant des locomotives électriques). La distance limitative latérale pour toute construction le long de la voie ferrée est de 30 m, mesurée depuis le centre de la voie la plus proche.

Les limites du projet se définissent par l'emplacement des clôtures existantes du CN. Dans tous les cas de figures, le CN maintiendra une clôture en acier d'une hauteur minimum de 1,83 m dans son implantation actuelle. Les concurrents pourront proposer un design particulier pour cette clôture, en autant qu'elle limite le passage de la même façon que les clôtures actuelles (2).

Le CN restant propriétaire du viaduc et du talus qui s'y appuie, il doit pouvoir en tout temps avoir accès à ceux-ci sur toutes leurs surfaces exposées, pour des raisons d'entretien et de réparations. Il n'est en aucun cas possible d'envisager une nouvelle structure qui remplacerait en totalité ou en partie la structure actuelle, pour des raisons financières.

Parcs Canada est l'agence fédérale responsable du canal de Lachine ainsi que de ses rives. Elle est favorable au projet et souhaite participer à l'effort de requalification urbaine du secteur. Par ailleurs, Parcs Canada souhaite rendre lisible le passage de la propriété municipale à la sienne (3).

4.4 CONTRAINTES EN SOUS-SOL

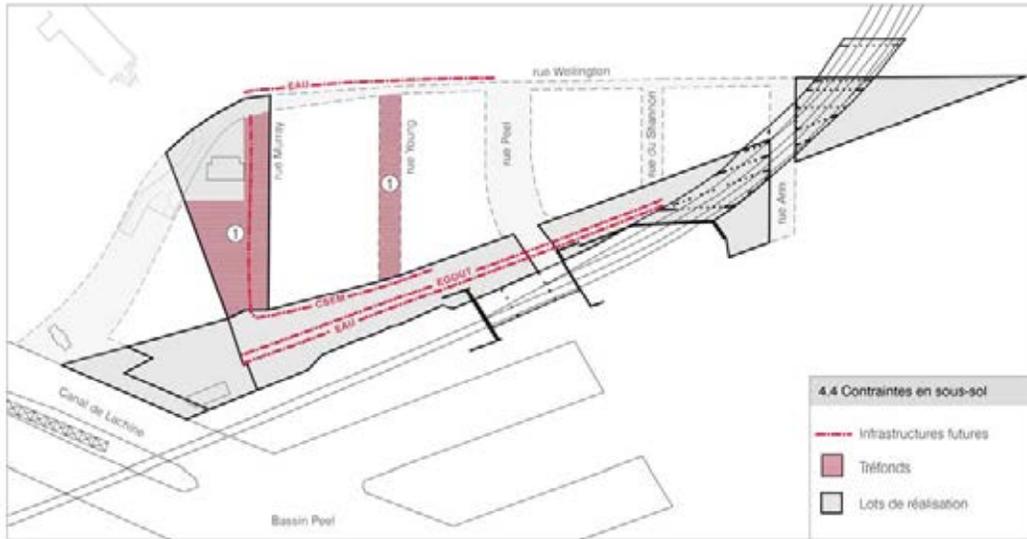


FIGURE 29 : CONTRAINTES EN SOUS-SOL

Dans le cadre du développement du projet District Griffin la ville a cédé l'usage du tréfonds de la rue Murray à la rue de la Montagne au promoteur dudit projet pour permettre le stationnement souterrain sur deux étages (1).

Les concurrents devront également prendre en considération l'emplacement des services et des utilités publiques tels que l'égout, l'aqueduc, les services électriques et le gaz. Les concurrents trouveront à l'annexe 1-5 un plan illustrant la disposition souterraine de ces services. Ils devront également considérer les travaux d'infrastructures prévus, illustrés sur le plan ci-dessus.

4.5 CONTRAINTES DE CIRCULATION

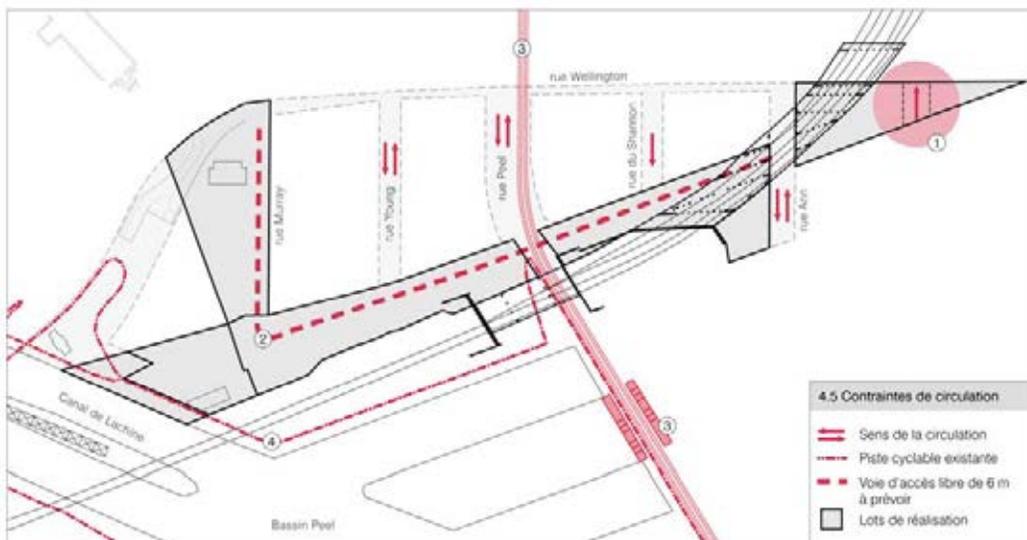


FIGURE 30 : CONTRAINTES DE CIRCULATION

La pointe nord-est du site à l'étude serait traversée par un passage viaire dédié aux autobus de la Rive-Sud se dirigeant vers la gare centrale. Il est probable d'envisager jusqu'à 2000 passages quotidiens en ce point. La localisation de ce passage se ferait plus ou moins dans l'axe de l'ancienne rue Dalhousie (1).

Des études sont en voie de réalisations pour déterminer le sens de la circulation à l'ensemble du site Il est cependant évident qu'une attention particulière devra être apportée à la déambulation piétonne et à l'occupation «douce» du site à l'étude.

Afin de faciliter les déplacements et l'accès des véhicules d'urgences, les concurrents devront prévoir une bande d'accès libre d'un minimum de 6 m le long de la rue Smith et sur la rue Murray. La circulation automobile y sera concentrée.

L'illustration ci-haut est une version préliminaire de la circulation proposée.

L'implantation du tramway à Montréal verra une ligne partir du Vieux-Montréal pour se diriger vers le centre-ville en longeant la rue Peel. Des études sont menées pour déterminer son implantation exacte, ainsi que les arrêts qui sont actuellement prévus en face des bassins Peel (3).

La piste cyclable qui longe le canal de Lachine sera conservée et son tracé sera similaire à celui existant (4).

4.6 POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE

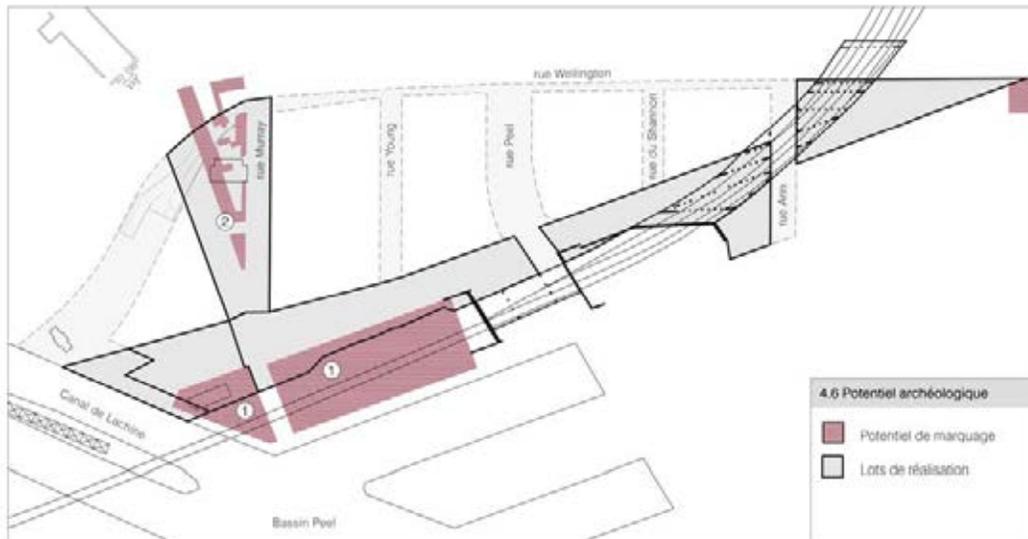


FIGURE 31: POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE

L'émergence au XIX^e siècle du berceau de l'industrialisation canadienne aura laissé dans le sous-sol les preuves tangibles de l'essor de Griffintown.

À ce jour, plusieurs sites archéologiques ont été recensés dans le périmètre de la future promenade Smith. Les vestiges archéologiques de la Montreal Warehousing Co. ont notamment fait l'objet en 2001 d'une consolidation et d'une mise en valeur in situ sous le pont ferroviaire à l'angle des rues Smith et Peel (1). En raison du fort potentiel archéologique du secteur, d'autres découvertes sont à prévoir dans le cadre des travaux d'aménagement à venir, notamment dans l'îlot formé des rues de la Montagne et Murray (2). Cet espace renferme les vestiges d'occupations autant

commerciales que résidentielles. Il est localisé à proximité du parc de l'Église Sainte-Anne. Cette ancienne église dont les vestiges sont également mis en valeur in situ desservait la population de Griffintown et de Pointe-Saint-Charles.

Dans le but de réaliser un aménagement harmonieux et favorisant la conservation du patrimoine archéologique, il est recommandé de privilégier sa mise en valeur par le biais de marquage au sol et d'évocation plutôt qu'au moyen de mise en valeur in situ des vestiges archéologiques. Dans cette optique, les vestiges doivent être à l'abri des dommages causés par les infiltrations d'eau et les cycles de gel et dégel. La réversibilité des ouvrages est également recommandée. En ce sens, les propositions d'aménagement peuvent comprendre le réenfouissement des vestiges de la Montreal Warehousing Co. dans le but de garantir leur pérennité.

Selon les normes et chartes internationales en conservation, l'évocation au sol des vestiges archéologiques s'applique aux endroits où des vestiges archéologiques ont été découverts, documentés et préservés sur place. Ce sont les limites exactes des aménagements anciens qui sont représentées.

Il est recommandé d'élaborer l'intégration du patrimoine archéologique dans la conception de l'aménagement en s'inspirant des documents suivants :

- La politique du patrimoine de la Ville de Montréal²;
- Les normes et lignes directrices pour la conservation des sites archéologiques de l'agence Parcs Canada³;
- La charte ICOMOS pour l'interprétation et la présentation des sites culturels patrimoniaux⁴;
- La charte internationale pour la gestion du patrimoine archéologique, ICOMOS⁴.

4.7 SÉCURITÉ

Les aménagements devront tenir compte des normes de sécurité municipales, notamment en ce qui concerne l'éclairage, les facilités de déplacement pour les personnes à mobilité réduites.

4.8 ENTRETIEN ET PÉRENNITÉ

Les aménagements devront tenir compte des facilités tant en ressources humaines que financières à engager pour assurer l'exploitation et l'entretien du site. La conception de l'ouvrage en général et dans tous ses détails devront assurer la pérennité de l'ensemble.

²

³ www.ville.montreal.qc.ca/publications

⁴ www.pc.gc.ca/fra/docs/pc/guide/gra-mar/index.aspx

⁴ www.international.icomos.org/chartes.htm

5 CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE

5.1 COÛT DES TRAVAUX

Le budget de construction dédié à la promenade Smith pour les trois premiers lots est de 8 637 000\$ (avant taxes). Les lots de réalisation 1, 2 et 3 ont un budget de construction respectif de 4 224 000 \$, 1 842 000 \$ et de 2 571 000 \$.

5.2 PHASAGE ET ÉCHÉANCIER DE RÉALISATION DES TRAVAUX

Les lots de réalisation de la promenade Smith sont au nombre de sept. Ils ont été établis en fonction de la mise en œuvre des lots riverains dans le temps, ainsi que des ententes à réaliser avec les partenaires que sont le CN, Parcs Canada, Devimco et certains services corporatifs de la Ville de Montréal.

La construction des lots 1, 2 et 3 s'échelonne de 2013 à 2016 alors que la réalisation des lots 4 à 7 se fera à plus long terme.

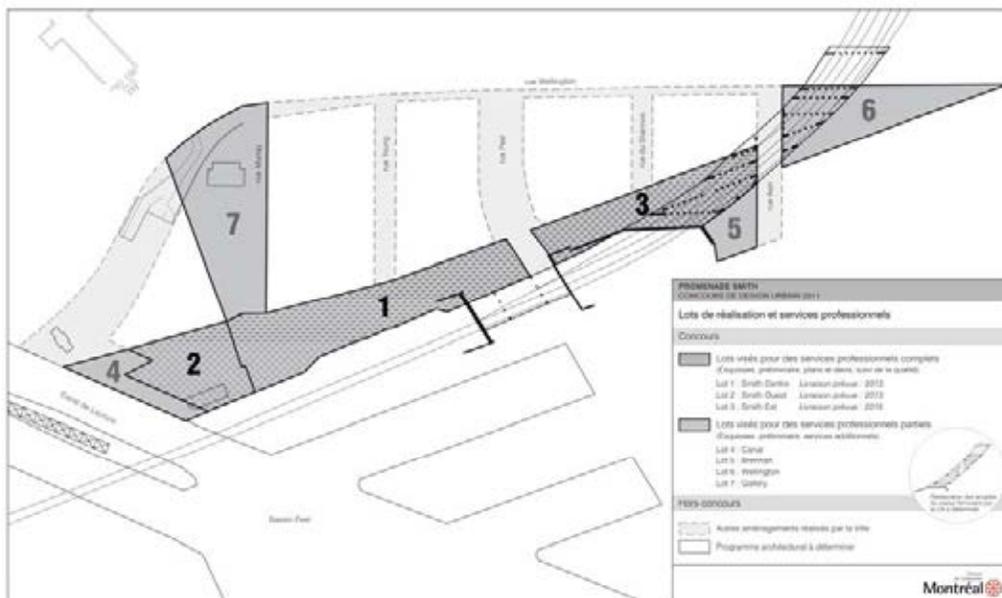
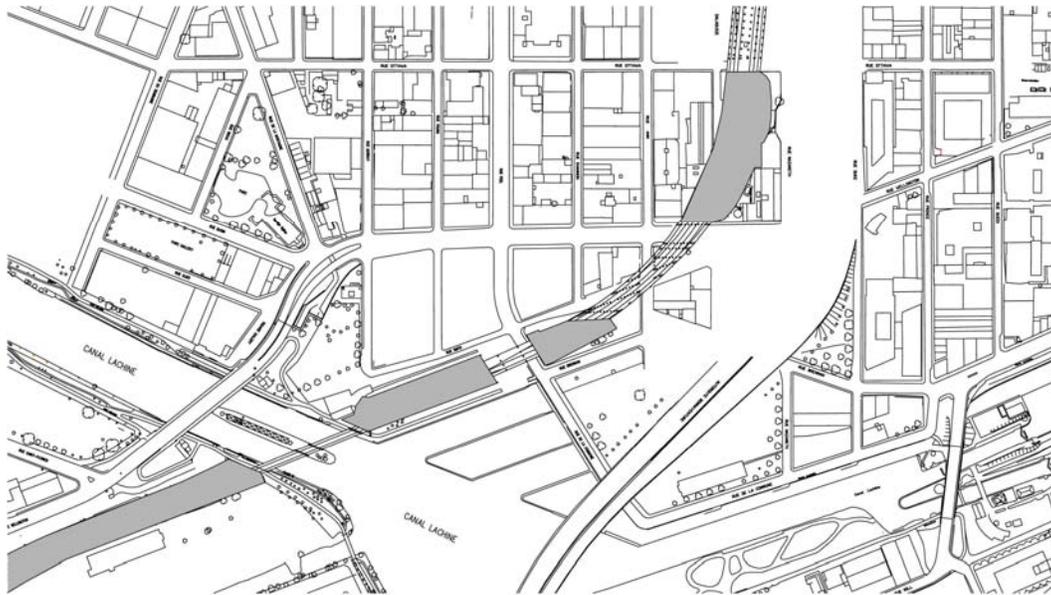


FIGURE 32 : LOTS DE RÉALISATION ET SERVICES PROFESSIONNELS

ANNEXE 1-1

**FEUILLETS CARTOGRAPHIQUES DE BASE
(VILLE DE MONTRÉAL)**

Format DWG



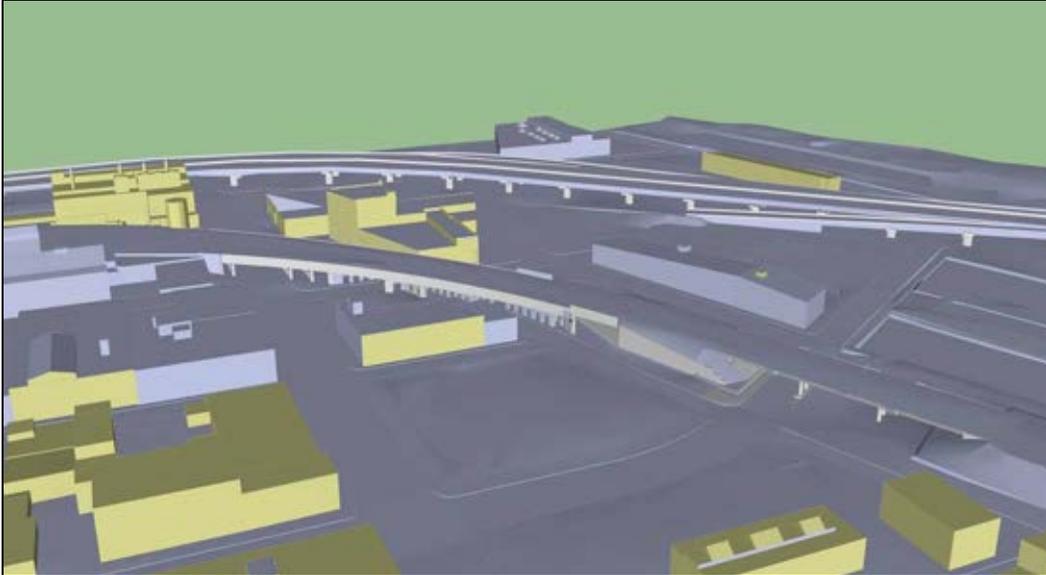
PROMENADE SMITH
Plan de base
Concours de design urbain / Ville de Montréal
1:2500
6 octobre 2011 14:04:48
A1-1-PLAN DE BASE.dwg

A1-1 BASE.DWG
A1-1 BASE.PDF

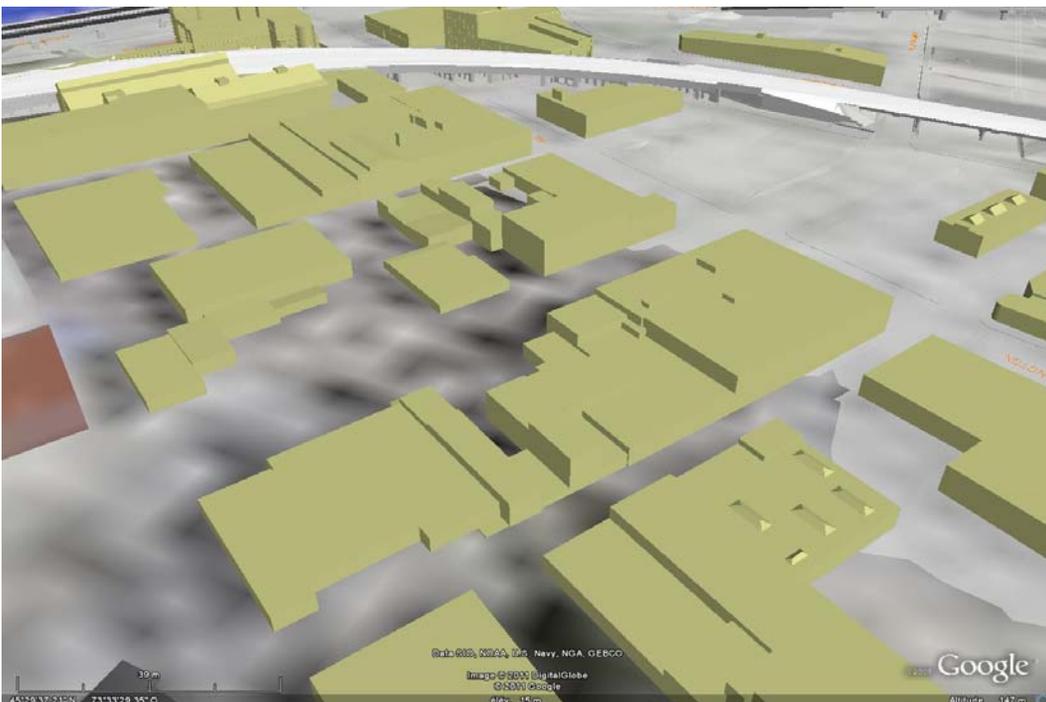
ANNEXE 1-2

MODÈLE 3D

Formats DWG, SKP et KML



A1-2 3D_SURFACE.DWG
A1-2 3D_VECTEUR.DWG
A1-2 3D_VECTEUR.SKP
A1-2 3D_VOLUME.SKP
A1-2 COORDONNÉES POINTS ANCRAGES.TXT



A1-2 3D_SURFACE.KMZ

ANNEXE 1-3
ORTHOPHOTOS DU SECTEUR

Formats TABLOID et A0

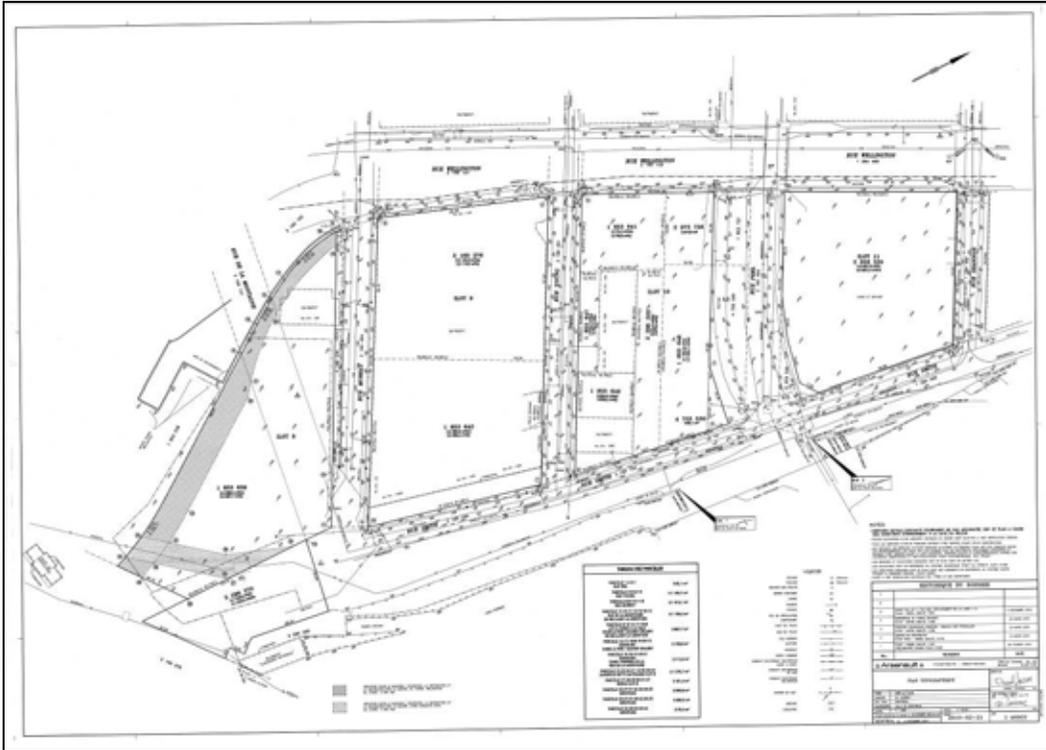


A1-3 ORTHOPHOTO 11X17.PNG

A1-3 ORTHOPHOTO A0.PNG

ANNEXE 1-4
PLAN TOPOGRAPHIQUE

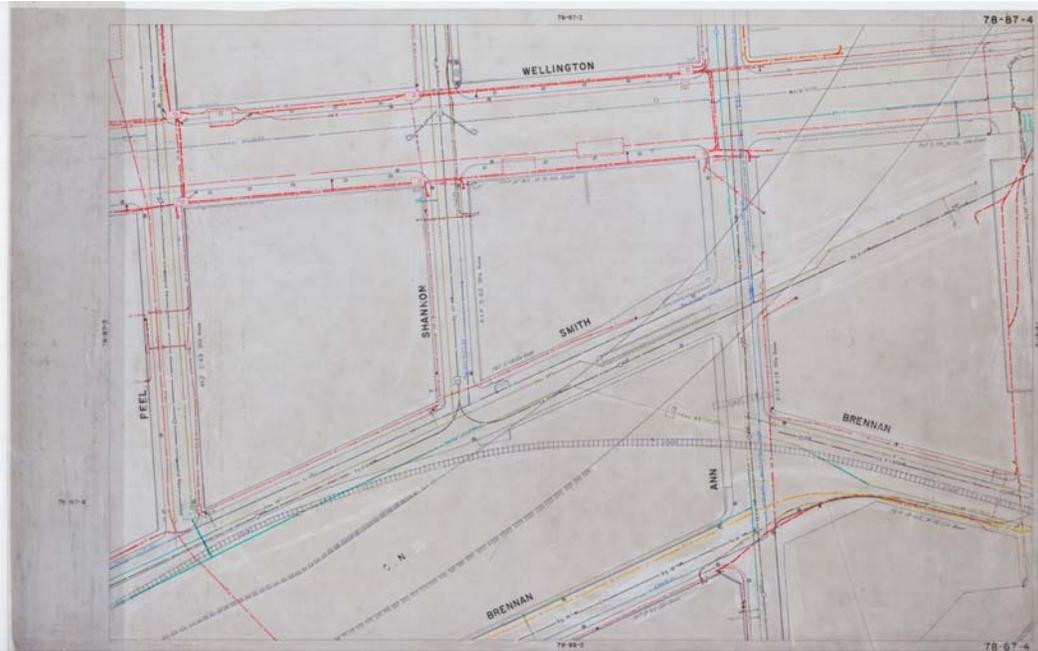
Format PDF



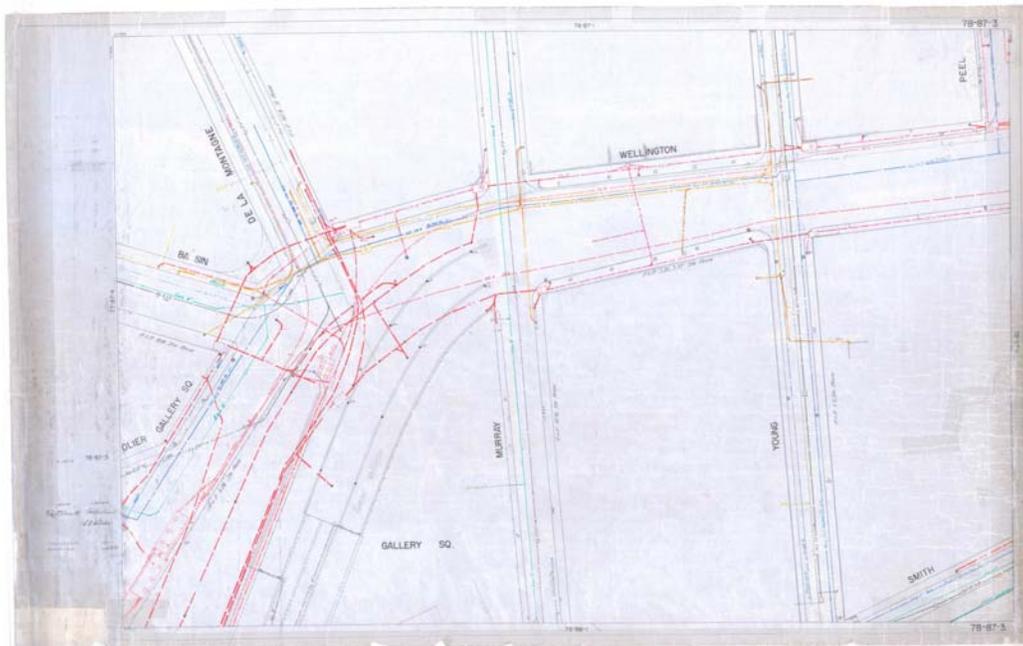
A1-4 PLAN TOPOGRAPHIQUE.PDF

ANNEXE 1-5
PLAN DES INFRASTRUCTURES

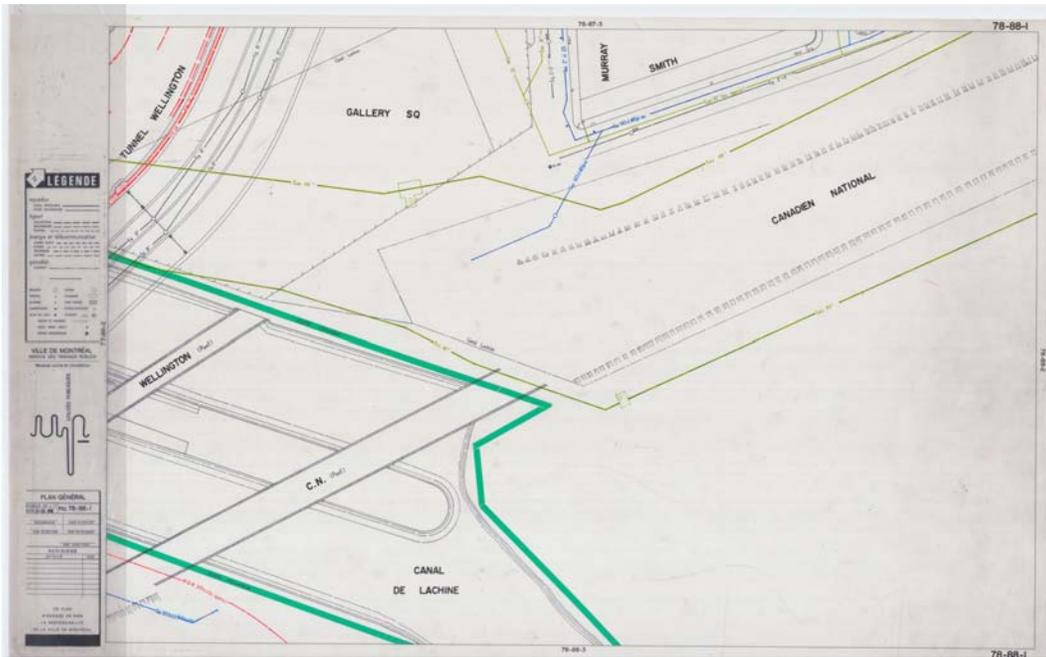
Format PDF



A1-5 PLAN INFRASTRUCTURES-1.PDF



A1-5 PLAN INFRASTRUCTURES-2.PDF



A1-5 PLAN INFRASTRUCTURES-3.PDF

HISTORIQUE DU QUARTIER GRIFFINTOWN

Par Guy Villemure, architecte

Ce quartier est né dans une plaine entre la Montagne et le Fleuve, en amont de l'archipel montréalais où une petite rivière (nommée Saint-Pierre au XVII^e siècle) coulait au nord. Les rapides (de Lachine) créent une véritable barrière sur la principale voie navigable vers le continent qu'est le fleuve. À cet endroit, les explorateurs européens du XVI^e siècle, observèrent la présence de quelques sentiers et chemins permettant le portage.

AU XVII^E SIÈCLE : L'IMPLANTATION COLONIALE D'UN RÉGIME SEIGNEURIAL

À l'arrivée des colons français, un bourg agricole est créé dans le secteur avec ses fiefs et ses arrières fiefs. Le territoire était découpé en longues bandes perpendiculaires aux cours d'eau. Ces terres étaient concédées par le Roi aux seigneurs, eux-mêmes locataires et responsables de leur mise en valeur par la construction de routes et moulins pour les habitants. Les seigneuries étaient subdivisées en une zone commune près du rivage servant de pâturage commun.

La partie commune de la seigneurie de l'île longe la rive du fleuve Saint-Laurent (future rue de la Commune) et la rivière Saint-Pierre (future rue William). Deux cents ans plus tard, la future rue de la Commune sera relocalisée sur la rive nord du nouveau canal (Lachine). Le domaine Saint-Gabriel, se retrouve dans la partie ouest de ce territoire.

Un des premiers chemins de la Nouvelle-France, le chemin de la rivière Saint-Pierre orienté vers <la Chine> permet ainsi de contourner les rapides du fleuve. L'Hôpital général de Montréal, construit en 1693 par les Frères Charon se situe au début de ce chemin qu'on nommera par la suite, chronologiquement, le chemin de la Chine, le chemin bas de Lachine, la rue Griffin, la rue Wellington et partiellement la rue Smith, lieu du concours.

Deux voies majeures desservent le secteur et le relient aux villages de l'île, les chemins de la Rivière Saint-Pierre et de celui la Montagne, issus possiblement à partir des tracés partiels de sentiers amérindiens. À l'époque, les chemins sont les seules voies de contournement des rapides.

Un premier canal est pratiqué au nord de la rivière Saint-Pierre, vers l'ouest, mais ne sera jamais complété. « D'ailleurs, c'est probablement à cause des berges très changeantes et d'un débit très fluctuant que les Sulpiciens [les seigneurs de l'île de Montréal] aménagèrent, à la fin du XVII^e siècle, un canal afin d'alimenter leur moulin à farine. »¹ À l'image religieuse des Seigneurs de l'île, l'occupation du territoire comprend:

- Le fief Nazareth, possiblement délimité à l'ouest par le chemin de la Montagne, est concédé aux pauvres de l'Hôtel-Dieu de Montréal. Il est

¹ Ethnoscop inc., *Griffintown, arrondissement Sud-Ouest de Montréal, Étude de potentiel archéologie et planification d'interventions archéologiques au terrain* (Montréal: 2007) 8.

« constitué de terres basses régulièrement envahies par les glaces du fleuve et inondées au printemps. ».²

- Le domaine Saint-Gabriel : un domaine agricole des Seigneurs les Messieurs des Sulpiciens.
- La commune Sainte-Anne composée de parties de terres agricoles concédées à des particuliers dès les années 1650 ».

Ce partage du territoire en trois grandes propriétés sera d'une grande stabilité pendant plus 200 ans. Le régime Seigneurial, organisation sociale, semi-féodale, existera de 1627 à 1854. Au XIX^e siècle, il entravera le développement économique du Québec.

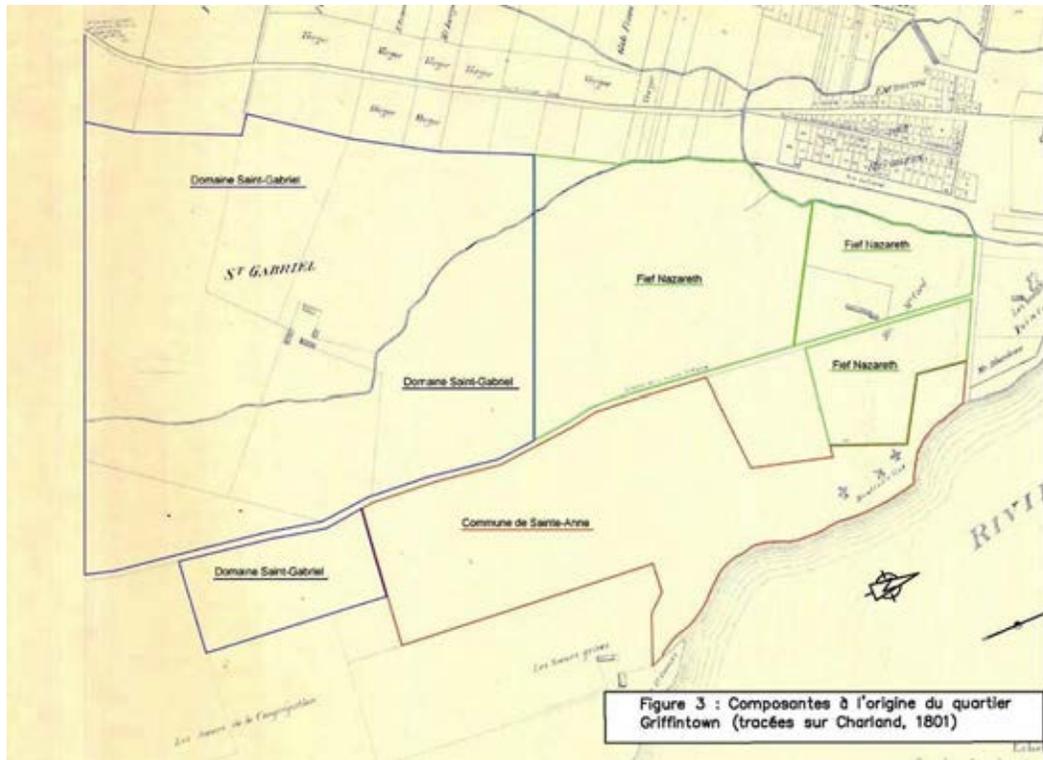


FIGURE 2.1.1. DÉTAIL DU PLAN DE LA VILLE ET CITÉ DE MONTRÉAL AVEC LES PROJETS D'ACCROISSEMENTS DE CHARLAND, LOUIS, 1801, MONTRANT LES TROIS DOMAINES DE LA COLONIE FRANÇAISE AU XVII^E SIÈCLE. ON REMARQUE L'ORIENTATION DES LOTISSEMENTS SITUÉS AU PÉRIMÈTRE DE LA RUE « NOTRE-DAME ». ON PEUT VOIR LA DIAGONALE DU CHEMIN DE LA RIVIÈRE SAINT-PIERRE FUTURE RUE WELLINGTON (SOURCE : BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC (BANQ)).³

Aussi on remarque que les terres sont orientées « perpendiculairement » au fleuve définissant l'orientation nord-ouest des cadastres. Ces cadastres serviront de références pour l'orientation des rues perpendiculaires au fleuve. Des moulins à vent et de grands vergers occupent une grande partie de ce territoire. « Le riche commerçant Pierre LeBer fait ériger, en 1698, la Chapelle Sainte-Anne du côté nord du chemin de la rivière Saint-Pierre (au coin nord-ouest des futures rues [Smith] et

² Christian Thiffault, Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville. Évolution du secteur et principes de reconstruction urbaine (Montréal: 2010) 5.

³ Ethnoscop 15.

Young), pour protéger Montréal des crues. Cette ancienne chapelle est démolie vers 1885»⁴

AU XVIII^E SIÈCLE : LA VILLE FORTIFIÉE

« Tout au long du XVIII^e siècle, le chemin de la Chine est le principal, sinon le seul chemin reliant ce territoire et la ville de Montréal. En poursuivant vers le sud-ouest de l'île, il passe devant les bâtiments du fief Nazareth et la chapelle Sainte-Anne, dans la commune et à peu de distance des bâtiments de ferme du domaine. »⁵

Pendant ce siècle, les guerres coloniales sont les principaux événements modifiant peu le paysage de ce secteur. « C'est en 1791, à la suite de la Révolution française que les religieuses de l'Hôtel-Dieu n'ont plus accès à leurs revenus d'outre-mer [...] Elles baillent leur fief au marchand Thomas McCord pendant 99 ans. Ce dernier commence à améliorer la ferme en y introduisant de nouvelles cultures et en faisant construire un moulin à vent sur le site aujourd'hui circonscrit par les rues de la Commune, Brennan et Ann.»⁶

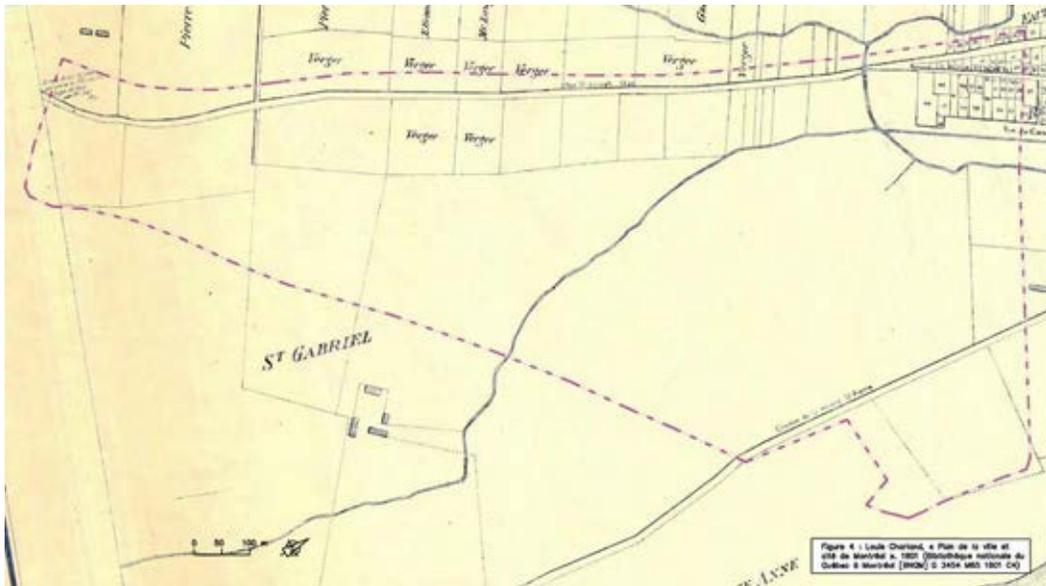


FIGURE 2.1.2 : DÉTAIL DU PLAN DE LA VILLE ET CITÉ DE MONTRÉAL AVEC LES PROJETS D'ACCROISSEMENTS DE L'ARPENTEUR LOUIS CHARLAND EN 1801 AVEC LES LIMITES DU QUARTIER GRIFFINTOWN (SOURCE : BANQ).⁷

DE 1800 À 1850 : LE NOUVEAU QUARTIER BOURGEOIS ET LE CANAL LACHINE

Au début du 19^{ième}, soit à l'aube de la "révolution industrielle locale", débutent les opérations immobilières spéculatives. La création de la Place Jacques-Cartier et l'opération cadastrale de Griffintown en sont les premiers témoins. Le fief de Nazareth loué en bail emphytéotique de 99 ans permet la création du premier lotissement planifié à Montréal avec ses 600 parcelles de terre. Il reprend la trame

⁴ David B. Hanna, *Griffintown : son histoire et son cadre bâti*. Secteur de planification détaillée de Griffintown (Montréal: 2007) 1.

⁵ Ethnoscop 14.

⁶ Ethnoscop 25.

⁷ Ethnoscop 16-17.

des rues Nord-Sud respectant l'orientation nord-ouest des lotissements de 1650. Cet ensemble de rues reçoit les noms de membres de l'aristocratie britannique.



FIGURE 2.1.3 : DÉTAIL DU PLAN, "MAP OF THE CITY AND SUBURBS OF MONTREAL", DE JOHN ADAMS EN 1825 AVEC LES LIMITES DU QUARTIER GRIFFINTOWN SUR FOND DE CARTE ACTUELLE. ON OBSERVE LE PREMIER TRACÉ DU CANAL LACHINE SUD DU QUARTIER (SOURCE : BANQ).⁸

En 1825, on compte 120 maisons dans Griffintown avec ses 1200 habitants, population composée à 85% d'immigrants. L'immigration irlandaise compose principalement la main d'œuvre qui permettra l'essor industriel de ce quartier. « Cette population pratique toute une gamme de métiers et d'activités, parmi lesquels les briquetiers, les cloutiers et les forgerons machinistes se démarquent par leur importante concentration. Fort probablement, la croissance rapide du faubourg jusqu'à cette date doit beaucoup à sa proximité de la ville et du chenal de navigation, où circulent les grands bateaux qui sont déchargés dans le havre de Montréal, ainsi qu'à la présence sur son territoire des routes terrestres allant à Lachine. »⁹ Le nouveau quartier demeure essentiellement résidentiel.

⁸ Ethnoscop 23-24.

⁹ Ethnoscop 26.

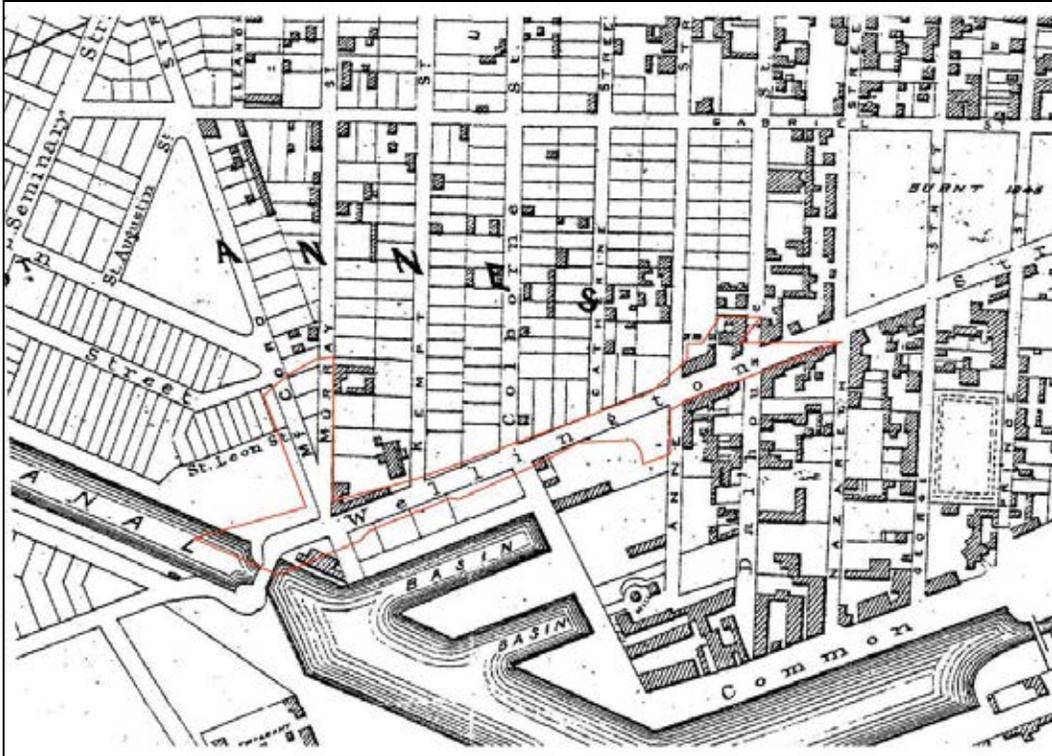


FIGURE 2.1.4 : DÉTAIL DU PLAN CANE EN 1848. LE CANAL EST AGRANDI UNE PREMIÈRE FOIS. ON OBSERVE LA PRÉSENCE DE LA CHAPELLE DE 1698 À L'ANGLE DES RUES KEMPT (YOUNG) ET WELLINGTON (SMITH) (SOURCE : BANQ).

Projeté depuis la fin du XVII^e siècle, le nouveau canal est construit de 1821 à 1825. Il relie Montréal au cœur du continent (les Grands Lacs) par le contournement des rapides du fleuve et développe ainsi le commerce avec le continent. Les quelque 500 ouvriers qui travaillent sur le chantier sont, pour la plupart, des Irlandais fraîchement débarqués à Montréal.

Le canal de Lachine devient un impératif pour les marchands britanniques de Montréal dont l'ambition est de faire de leur ville la principale porte d'entrée vers l'intérieur du continent. Montréal devient ainsi la principale concurrente commerciale de New-York au XIX^e siècle.

«Depuis son embouchure à l'extrémité est de la commune, le canal traverse la commune et le domaine puis poursuit son trajet vers Lachine. L'ouverture de cette voie navigable est intimement liée à l'essor de Montréal et à son emprise sur la croissance économique dans l'ouest de la province et en Ontario. Elle déclenche aussi un véritable boom dans son secteur immédiat, touchant le développement des abords du canal ainsi que le territoire plus distant de chaque côté.»¹⁰

La rue Wellington est nommée en l'honneur Arthur Wellesley, duc de Wellington (1769-1852) un aristocrate anglo-irlandais devenu soldat et homme politique britannique, vainqueur de Napoléon à Waterloo. En 1845, le fief de Nazareth (Griffintown) est regroupé et intégré au nouveau quartier de Sainte-Anne. La nouvelle église Sainte-Anne bâtie en 1854 est irlandaise, elle remplace la chapelle Sainte-Anne, française, devenue une manufacture de roues pour charrue.

¹⁰ Ethnoscop 26.

DE 1850 À 1900 : LE QUARTIER OUVRIER ET LE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL

« Augustin Cantin établit en 1846 son chantier naval, Montreal Marine Works, entreprise intégrée où on fabrique des bateaux pour desservir le Saint-Laurent et les Grands Lacs ainsi que des navires océaniques. »⁸ En l'espace de quarante ans, le quartier dominera dans cinq des quatorze grands secteurs d'activités industrielles avec « jusqu'à 64,07% des travailleurs de l'industrie d'équipement de transport ferroviaire et maritime, 50% du textile, 41,4% de la métallurgie du fer, 24,5% des industries alimentaires et 18% du bois ».⁹

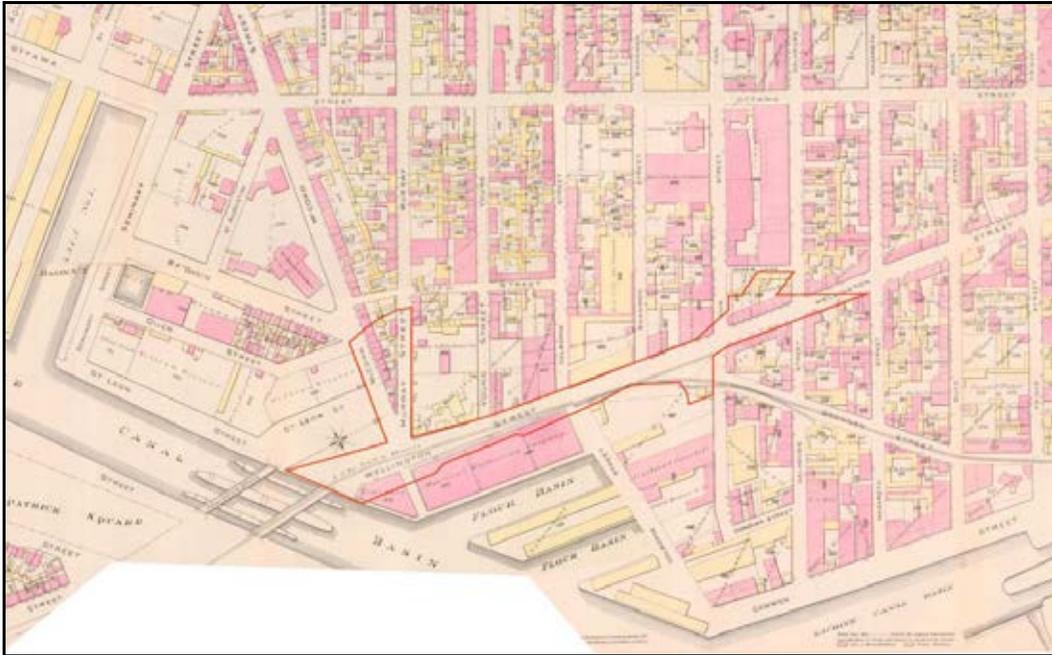


FIGURE 2.1.5 : DÉTAIL DU PLAN DE GOAD EN 1881. À L'APOGÉE INDUSTRIEL DU QUARTIER OUVRIER. ON REMARQUE LE TRAJET DE LA VOIE FERRÉE DE LA COMPAGNIE GRAND TRUNK AVEC SON PONT PIVOTANT AINSI QUE LE DEUXIÈME AGRANDISSEMENT DU CANAL (SOURCE : UNIVERSITÉ MCGILL).

L'arrivée du réseau ferroviaire du Grand Tronc, la plus grande entreprise ferroviaire de l'époque avec la construction du pont Victoria (1854-1859) développe son axe nord-sud ce qui lui permet de rejoindre Chicago en 1880. Un tel réseau et l'agrandissement du canal Lachine permettent l'essor industriel. L'agrandissement du canal permet d'atteindre un débit suffisant pour l'exploitation de l'énergie hydraulique à des fins industrielles. Ces lots hydrauliques construits sur le domaine communal représentent des avancées technologiques importantes en provenance de la Grande-Bretagne.

La bourgeoisie montréalaise saisit alors rapidement les avantages du chemin de fer qui, contrairement à la voie fluviale, permet le transport des personnes et des biens à longueur d'année. En 1871, au sud de Griffintown, les îlots situés entre les rues Ann et Prince sont traversés par la rue Brennan, qui devient le lien ferroviaire entre le port de Montréal et le pont Victoria. Entre 1873 et 1884, le canal est agrandi pour une deuxième fois. En 1879, pour assurer le transport ferroviaire, le Grand Tronc

⁸ Ethnoscop 28.

⁹ Ethnoscop 28.

construit le pont du Port. « Ce pont transforme le secteur en créant une barrière physique et psychologique le long de la berge ouest du bassin Peel. »¹⁰

Vers 1880, Montréal devient une ville industrielle, propulsée par le développement important des installations portuaires et ferroviaires. Le développement industriel du quartier Sainte-Anne atteint son apogée avant la fin du XIX^e siècle.

« Les années 1890 constituent le moment fort dans le développement industriel du quartier Sainte-Anne qui commence déjà à démontrer les premiers signes d'une sclérose industrielle. L'entassement, le vieillissement des équipements et les nouveaux besoins techniques contribuent à cette situation défavorable. De plus en plus de nouvelles entreprises sont attirées par la banlieue,... »¹¹

DE 1900 À 1950 : LE DÉCLIN INDUSTRIEL DU QUARTIER

« On observe un déclin important dans les quatre domaines d'activités qui ont particulièrement marqué le développement du secteur à l'étude : la métallurgie, de 29% (du marché montréalais) en 1890 à 13% en 1929; l'alimentation, de 32% à 17%; le bois, de 35% à 21%; et les équipements de transport, 42% à 21%. »¹² Dès 1890, on assiste à une relocalisation industrielle vers les nouveaux quartiers: Saint-Henri, Sainte-Cunégonde, Saint-Pierre et Lachine.

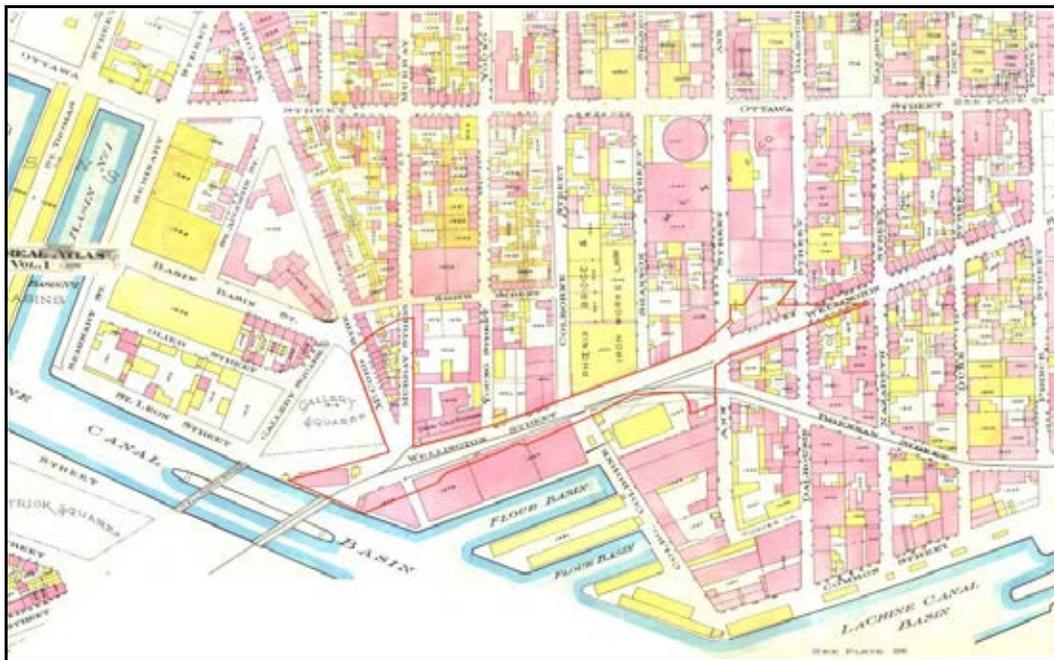


FIGURE 2.1.6 : DÉTAIL DU PLAN DE GOAD EN 1912. ON NOTE LA PRÉSENCE DU PROJET DU SQUARE GALLERY (SOURCE : BANQ).

Dans le quartier Griffintown, où les entrepôts, manufactures, fonderies et voies ferrées sont implantés parmi les habitations, on retrouve des logements insalubres, des logements en arrière-cour, des latrines, de la fumée d'usines, des odeurs nauséabondes, des inondations qui favorisent les épidémies (choléra, typhus, variole). L'entassement de la population caractérise alors ce secteur insalubre, dénoncé par les réformateurs prônant la santé publique.

¹⁰ Thiffault 12.

¹¹ Ethnoscop 30.

¹² Ethnoscop 31.

C'est dans ce contexte que le Square Gallery se forme progressivement à partir de la fin du siècle dernier. Il est nouvellement agrandi, en forme de triangle, (vers 1910). Une autre mesure de santé publique, « le Bain Gallery en face du pont Wellington, offrant des douches et une piscine aux résidants sans eau chaude. »¹³ Une dernière mesure publique est le Chalet du Square Gallery (Comfort station), dans un style Art Déco de 1932 construit suite à la démolition d'une série d'habitations insalubres situées à l'est du square Gallery.

Les résidants délaissent le quartier Sainte-Anne au profit de quartiers plus salubres: les communautés de Saint-Gabriel, Sainte-Cunégonde et Saint-Henri-des-Tanneries. Un mouvement qui est facilité par l'arrivée du tramway électrique en 1892.



FIGURE 2.1.7 : PHOTO DU QUARTIER GRIFFINTOWN VERS 1940 AVANT L'ARRIVÉE DU VIADUC. ON NOTE LE TRACÉ OBLIQUE DE LA RUE WELLINGTON. (SOURCE : HYDRO-QUÉBEC)

La population commence à décliner dans le quartier dès le début du siècle au moment où le Québec devient majoritairement urbain (en 1926). La production industrielle baisse alors de 29% dans ce quartier.

Les infrastructures de transport vont réutiliser les zones laissées en friche dû au déclin. Le Canadien National (CN), né en 1923, réalise un viaduc ferroviaire au-dessus du canal Lachine de 1931 à 1943. Sa construction nécessite la démolition de tous les bâtiments entre les rues Nazareth et Dalhousie et d'une partie des îlots situés au sud de la rue Wellington. « La rampe d'accès ferroviaire surélevée divise Griffintown. »¹⁴

¹³ Hanna 89.

¹⁴ Thiffault 16.

La rue Wellington est alors déplacée vers le nord entre les rues McCord et Nazareth, dans l'axe de l'ancienne rue Smith. Le gros projet municipal de réaménagement « de la rue Wellington en 1931, déviant cette rue sur l'alignement de l'ancienne rue Smith de façon à créer un recul suffisant pour faire passer ce grand axe dans un tunnel en dessous du canal de Lachine, éliminant l'irritant majeur de l'interruption de la circulation automobiliste et des tramways par le passage constant de bateaux. [...] Griffintown est dorénavant le théâtre d'un spectacle de grands trains modernes et prestigieux, mais le viaduc constitue une énorme barrière qui coupe le quartier en deux. »¹⁵

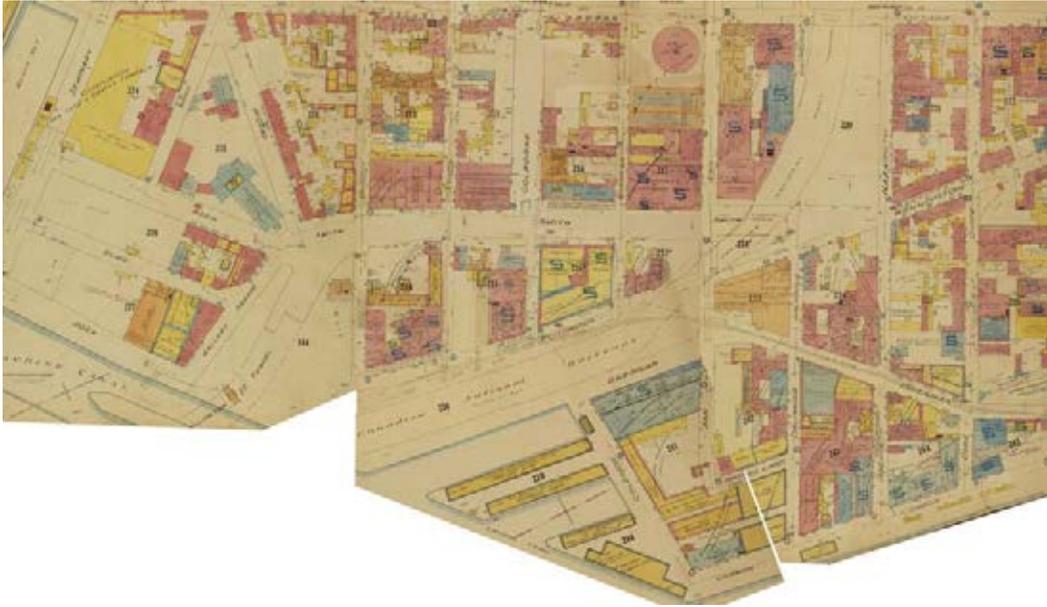


FIGURE 2.1.8 : DÉTAIL DU PLAN UNDERWRITER EN 1940. ON OBSERVE L'ENTRÉE DU NOUVEAU TUNNEL WELLINGTON IMPLANTÉ SUR LE SITE DE SQUARE GALLERY. ON NOTE LE NOUVEL ÉDIFICE ART DÉCO "COMFORT STATION", CONSTRUIT SUR UN SITE RÉSIDENTIEL DÉMANTÉLÉ DONNANT SUR LA RUE SMITH (AUJOURD'HUI RUE WELLINGTON) (SOURCE : ARCHIVES DE LA VILLE DE MONTRÉAL).

DE 1950 À 2004. LA DISPARITION DU QUARTIER OUVRIER

« À l'est de la rue de la Montagne, l'entreposage et de petites entreprises de production, surtout des ateliers d'usinage, prédominent dans des bâtiments neufs et recyclés. À l'ouest de cette rue, on note l'implantation de garages pour camions et autobus, notamment pour Murray Hill Limousine, Provincial Transport et Central Truck Lines. Les vieux bâtiments qui ne se prêtent pas au recyclage sont démolis et les terrains sur lesquels ils étaient construits servent au stationnement en attendant une nouvelle vocation. »¹⁶

Après les années 1940, non seulement les usines du secteur à l'étude vieillissent, elles deviennent vétustes. De 1954-1959, la construction de la voie maritime avec ses barges de plus grandes dimensions marginalise le canal Lachine qui « ferme ses écluses du côté du port en 1964. En 1972 on ferme les écluses de l'autre bout à Lachine. Le fameux canal meurt et on se met à remblayer certaines parties, notamment entre le port et la rue Wellington. »¹⁷

¹⁵ Hanna 23.

¹⁶ Ethnoscop 31.

¹⁷ Hanna 21.

Dans les années 1960, pour l'exposition universelle, la construction de l'autoroute surélevée Bonaventure vient alors accentuer l'effet de rupture déjà créé par le viaduc. Le quartier ouvrier disparaît.

De 1997 à 2002, le gouvernement fédéral et ses partenaires réalisent la première phase d'un projet de revitalisation du canal incluant la restauration des écluses permettant la navigation de plaisance. « L'axe maritime a enfin un rôle à jouer et le côté sud du canal répond avec le projet de recyclage de la sucrerie Redpath. Ce sont de bonnes nouvelles pour l'émergence anticipée du secteur de planification détaillée de Griffintown en face sur le côté nord .»¹⁸

¹⁸ Hanna 28.

ANNEXE 2-2

GRIFFINTOWN : SON HISTOIRE ET SON CADRE BÂTI

Étude de David B. Hanna, novembre 2007

Secteur de planification détaillée de Griffintown

GRIFFINTOWN : SON HISTOIRE ET SON CADRE BÂTI

Par

David B. Hanna

Ville de Montréal

Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine

Novembre 2007

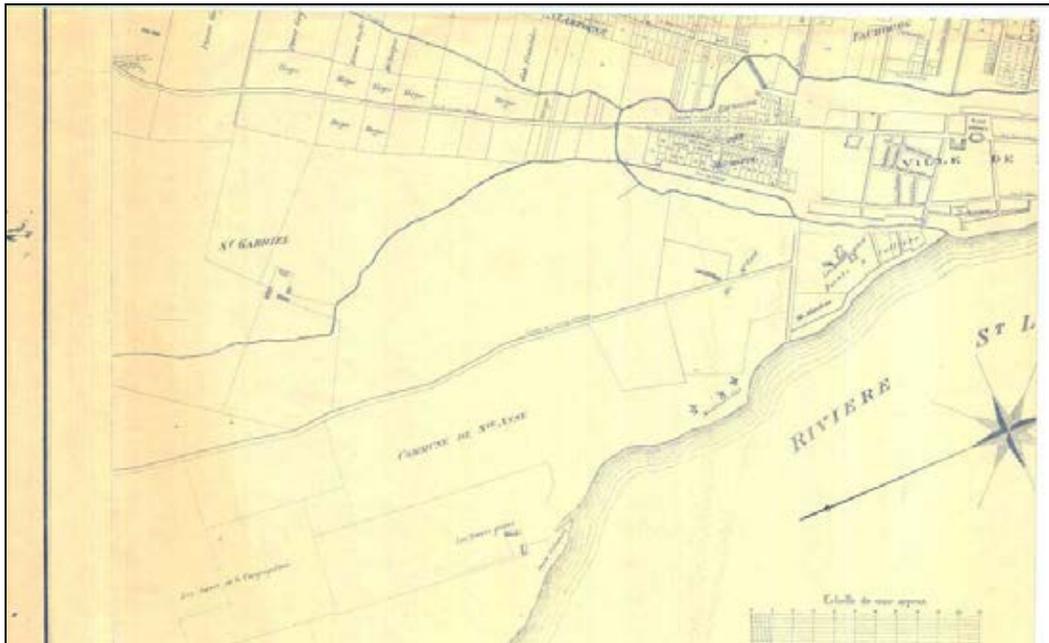
A2-2 GRIFFINTOWN : SON HISTOIRE ET SON CADRE BÂTI.PDF

ANNEXE 2-3
PLANS HISTORIQUES

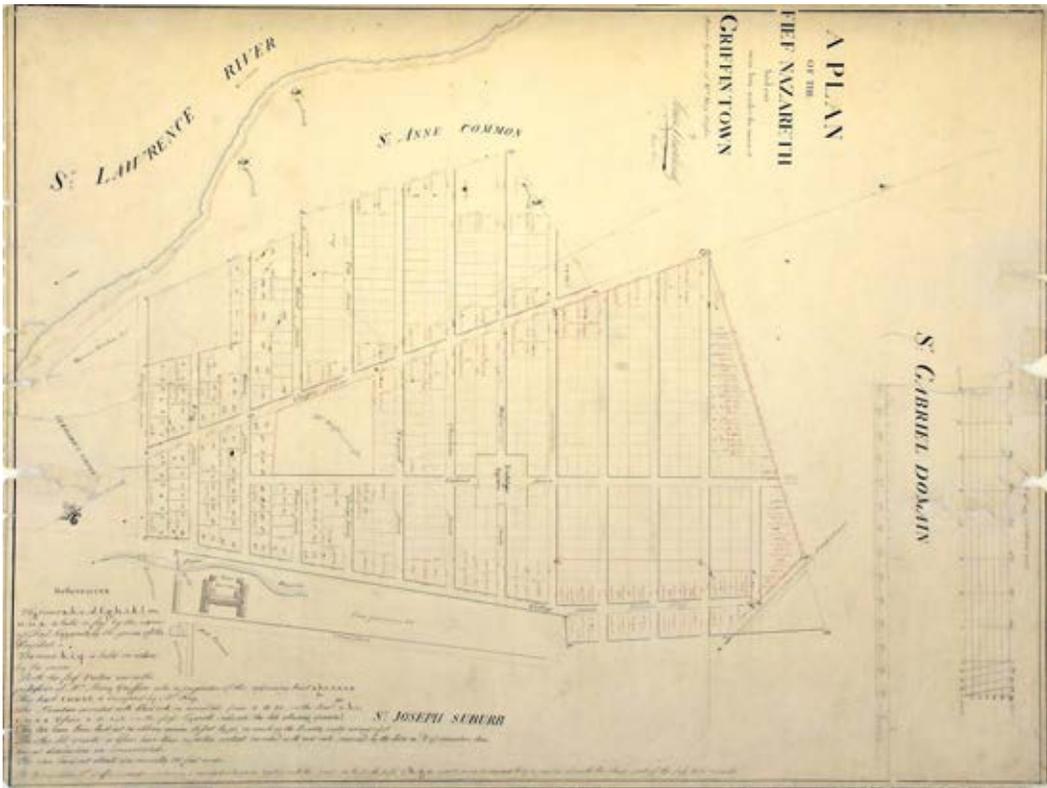
Sources : diverses



A2-3 1731.PDF
PLAN DE LA VILLE DE MONTRÉAL, 1731, CHASSEGROS DE LÉRY, GASPARD-JOSEPH (SOURCE : BANQ).



A2-3 1801.PDF
DÉTAIL DU PLAN DE LA VILLE ET CITÉ DE MONTRÉAL AVEC LES PROJETS D'ACCROISSEMENTS , CHARLAND, LOUIS, 1801, (SOURCE : BANQ).



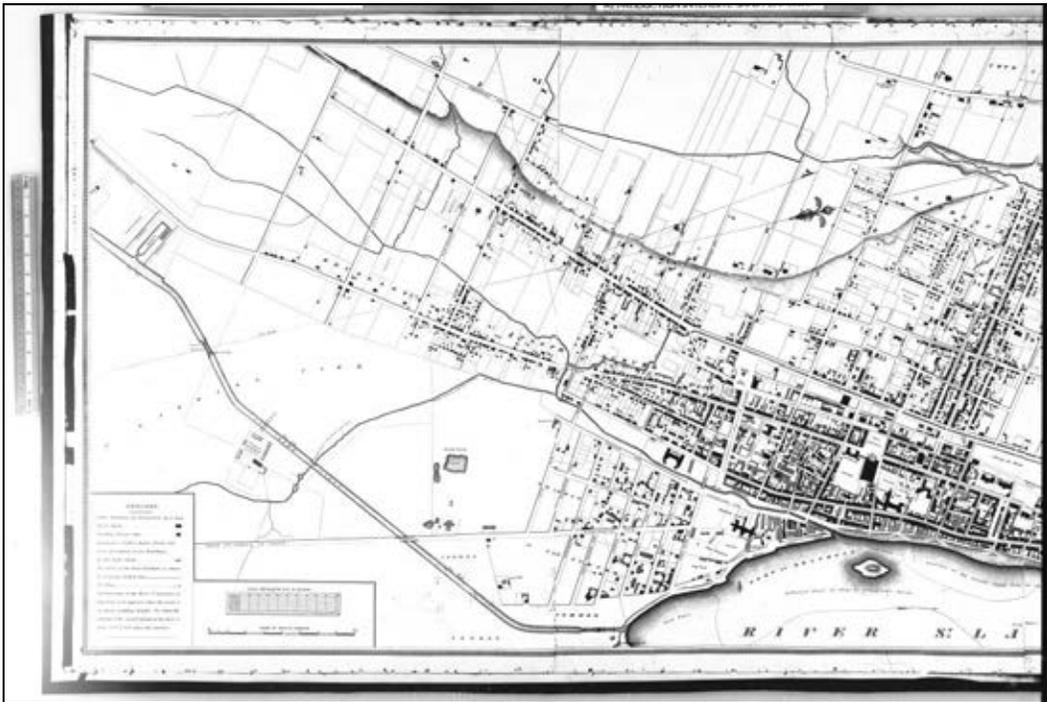
A2-3 1804.PDF

PLAN DU FIEF NAZARETH DIVISÉ EN LOTS SOUS LE NOM DE GRIFFINTOWN ET DESSINÉ À LA DEMANDE DE MADAME MARY GRIFFIN, VERS 1804. CHARLAND, LOUIS (MUSÉE MCCORD).

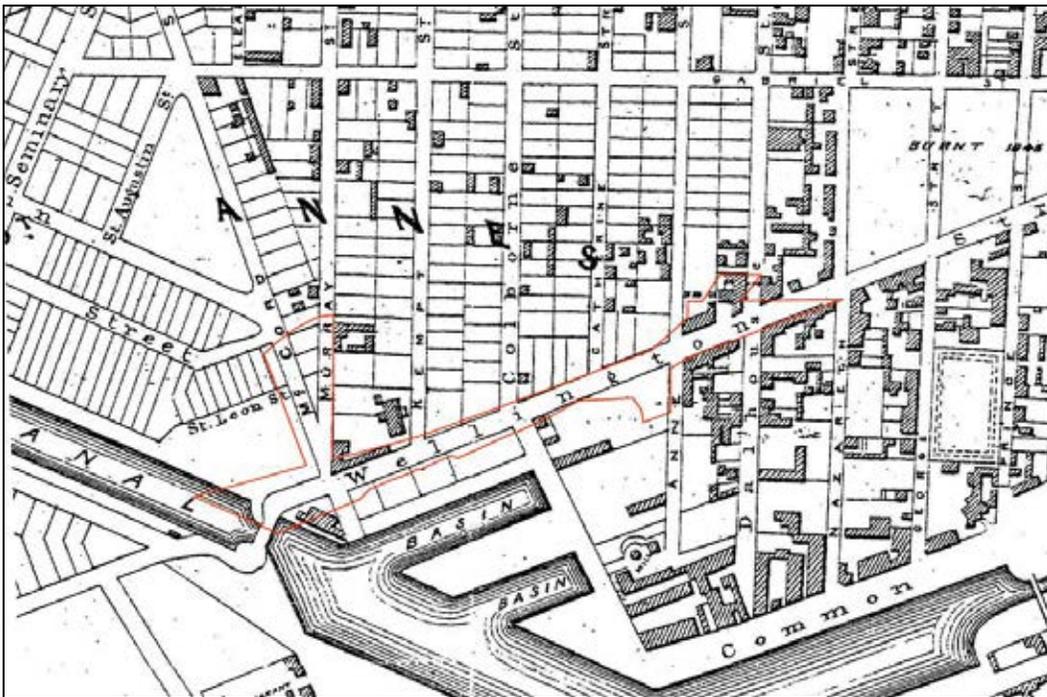


A2-3 1815.PDF

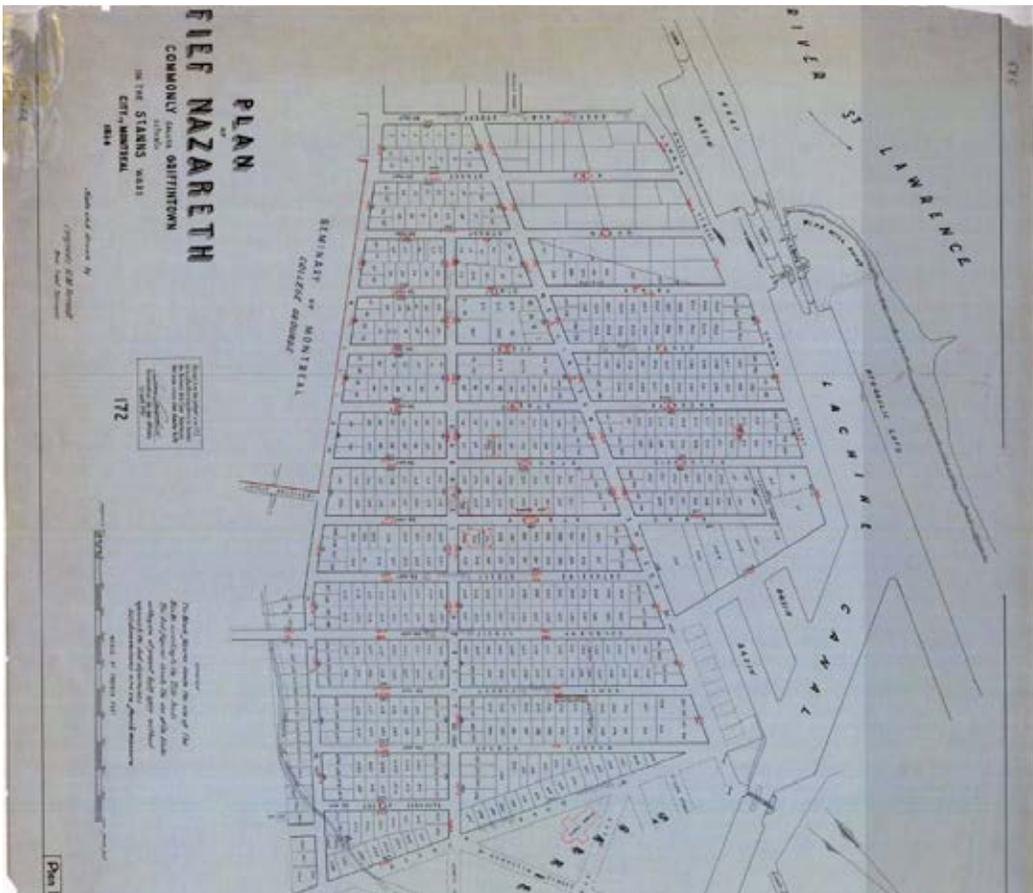
TOWN OF MONTREAL WITH THE ROCKS, SHOALS, SOUNDINGS, &C. IN THE HARBOUR, SHEWING ALSO THE IMPROVEMENTS, PROJECTED CANAL, SQUARES &C. BOUCHETTE, JOSEPH. 1815 (BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC)



A2-3 1825. PDF
 DÉTAIL DU PLAN, "MAP OF THE CITY AND SUBURBS OF MONTREAL", DE JOHN ADAMS EN 1825. (BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC).



A2-3 1846. PDF
 TOPOGRAPHICAL AND PICTORIAL MAP OF THE CITY OF MONTREAL. CANE, JAMES. 1846 (BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC)



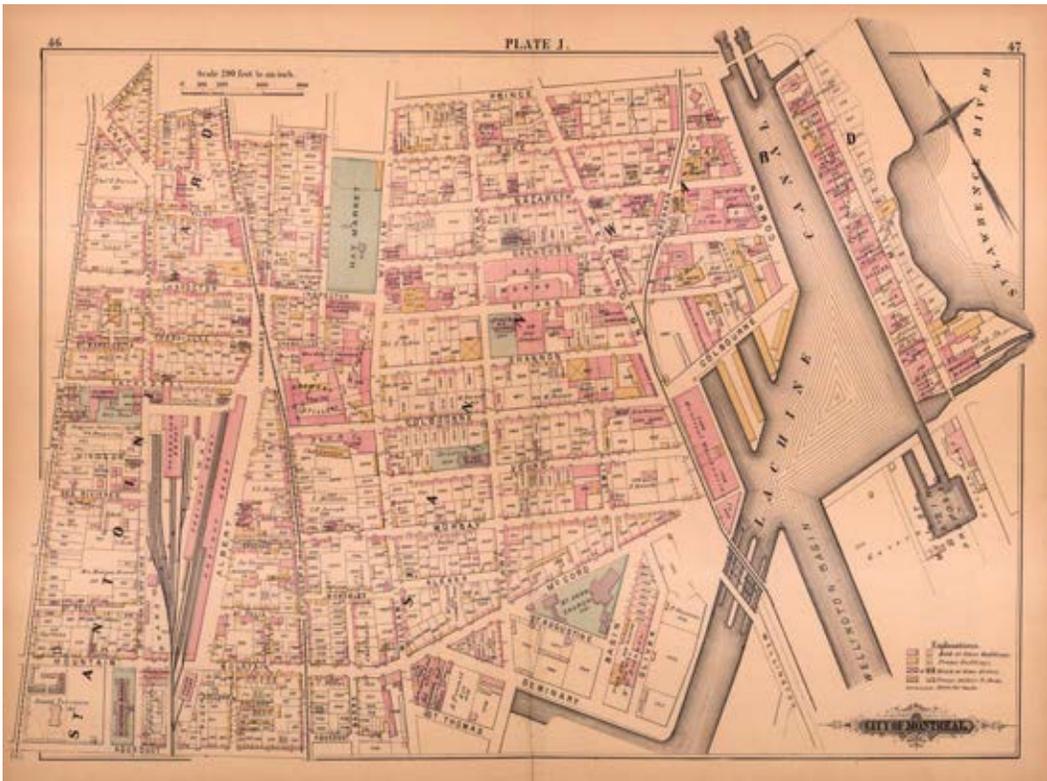
A2-3 1854.PDF
 FIEF DE NAZARETH, COMMONLY CALLED GRIFFINTOWN. PERRAULT, H.M.1854 (SOURCE : ARCHIVES DE LA VILLE DE MONTRÉAL).



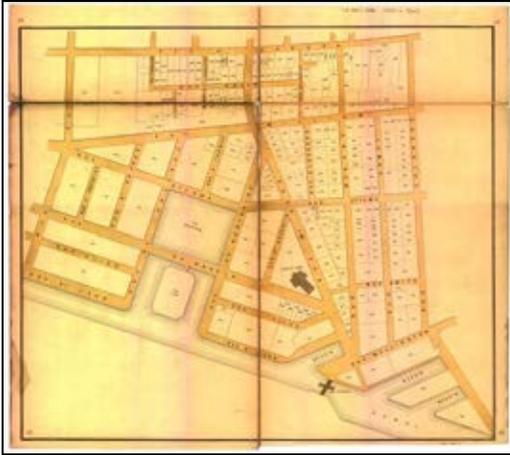
A2-3 1868.PDF
 FORTIFICATION SURVEYS. PLAN OF MONTREAL AND ITS ENVIRONS. H.S. SITWELL. 1868-1869. (ARCHIVES NATIONALES DU CANADA).



A2-3 1873.PDF
 PLAN SW PLUNKETT & BRADY EN 1873 (SOURCE : ARCHIVES NATIONALES DU CANADA).



A2-3 1879.PDF
 ATLAS OF THE CITY AND ISLAND OF MONTREAL, INCLUDING THE COUNTIES OF JACQUES CARTIER AND HOCHELAGA. HOPKINS, H.W. 1879 (BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC).

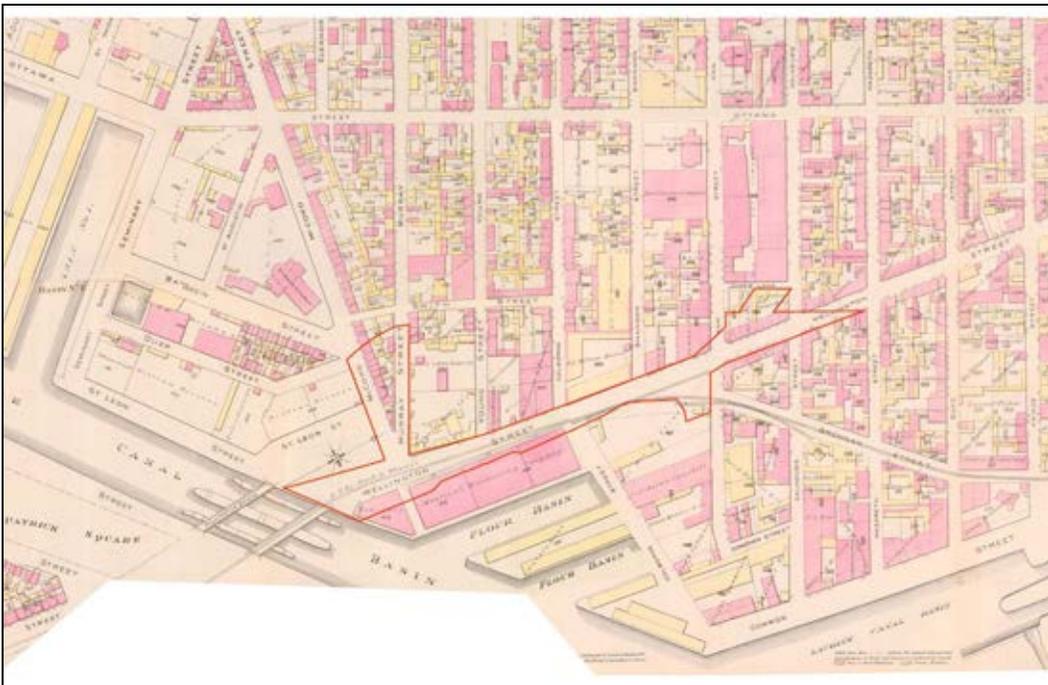


A2-3.1880 A.PDF



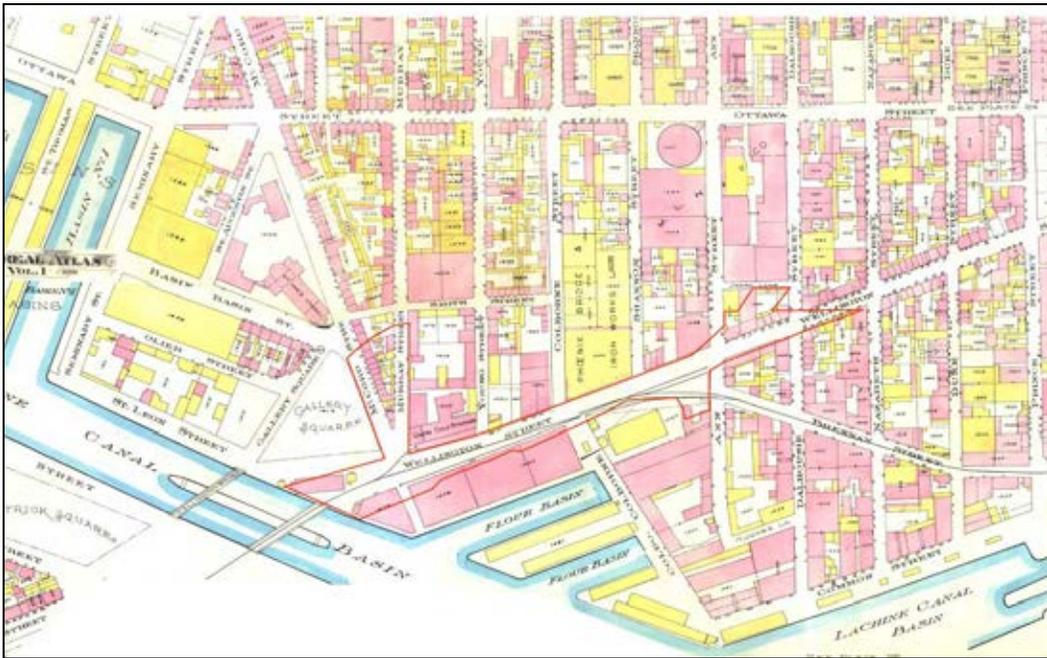
A2-3.1880 B.PDF

CADASTRAL PLANS, CITY OF MONTREAL - ST-ANN'S WARD. BLAIKLOCK, F.W, ET LIONAIS. E.H. CHARLES. 1880. (BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC).

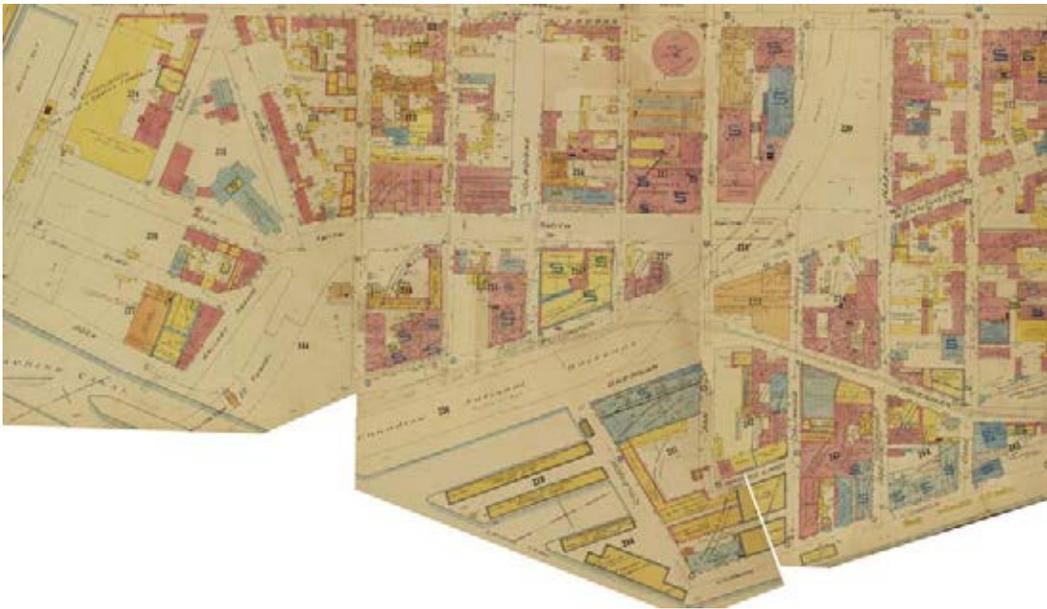


A2-3 1881.PDF

ATLAS OF THE CITY OF MONTREAL AND VICINITY, CHAS. E. GOAD CO. EN 1881, (MONTAGE) (SOURCE: BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC)



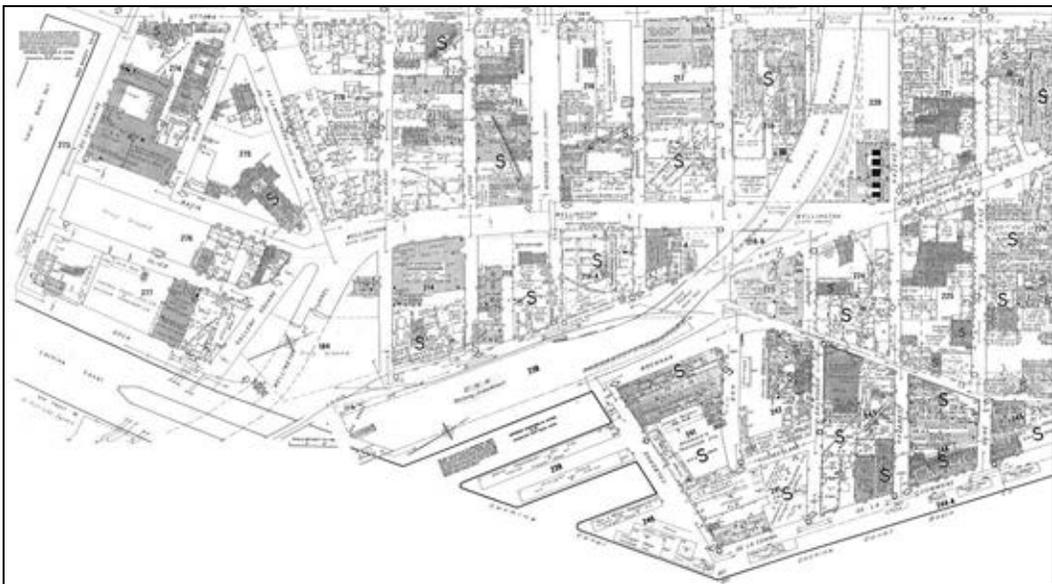
A2-3 1912.PDF
 CHAS. E. GOAD CO. ATLAS OF THE CITY OF MONTREAL AND VICINITY (MONTAGE), 1912, VOLUME 1, FEUILLETS 23, 26, 27 (SOURCE: BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC).



A2-3 1940.PDF
 UNDERWRITERS' SURVEY BUREAU, INSURANCE PLAN OF THE CITY OF MONTREAL (MONTAGE), 1940, VOLUME I, FEUILLETS 30, 31, 34, 39, (VILLE DE MONTRÉAL. GESTION DES DOCUMENTS ET ARCHIVES)



A2-3 1949.PDF
PLANS D'UTILISATION DU SOL DE LA VILLE DE MONTRÉAL, NOVEMBRE 1949, FEUILLET 52-72 (VILLE DE MONTRÉAL. GESTION DES DOCUMENTS ET ARCHIVES)



A2-3 1964.PDF
UNDERWRITERS' SURVEY BUREAU, INSURANCE PLAN OF THE CITY OF MONTREAL (MONTAGE), 1964, VOLUME I, FEUILLETS 30, 31, 34, 39 (VILLE DE MONTRÉAL. GESTION DES DOCUMENTS ET ARCHIVES)

ANNEXE 2-4
PHOTOS ET IMAGES D'ÉPOQUE

Sources : diverses



A2-4 1920.JPG
(SOURCE: BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU CANADA)



A2-4 1927.JPG
(SOURCE: BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC)



A2-4 1931.JPG
(SOURCE: HYDRO-QUÉBEC)



A2-4 1940.JPG
DOMINION BRIDGE COMPAGNY (SOURCE: BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU CANADA)



A2-4 1947.JPG
(SOURCE: ARCHIVES DE LA VILLE DE MONTRÉAL).



A2-4 1984A.JPG

SOURCE : GABRIEL BODSON



A2-4 1984B.JPG

SOURCE : GABRIEL BODSON

**PRINCIPES D'INTERVENTION POUR LA CONSERVATION,
LA MISE EN VALEUR ET LE DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR**

Ethnoscop, septembre 2007

Montréal 

**GRIFFINTOWN
ARRONDISSEMENT
SUD-OUEST DE MONTRÉAL**

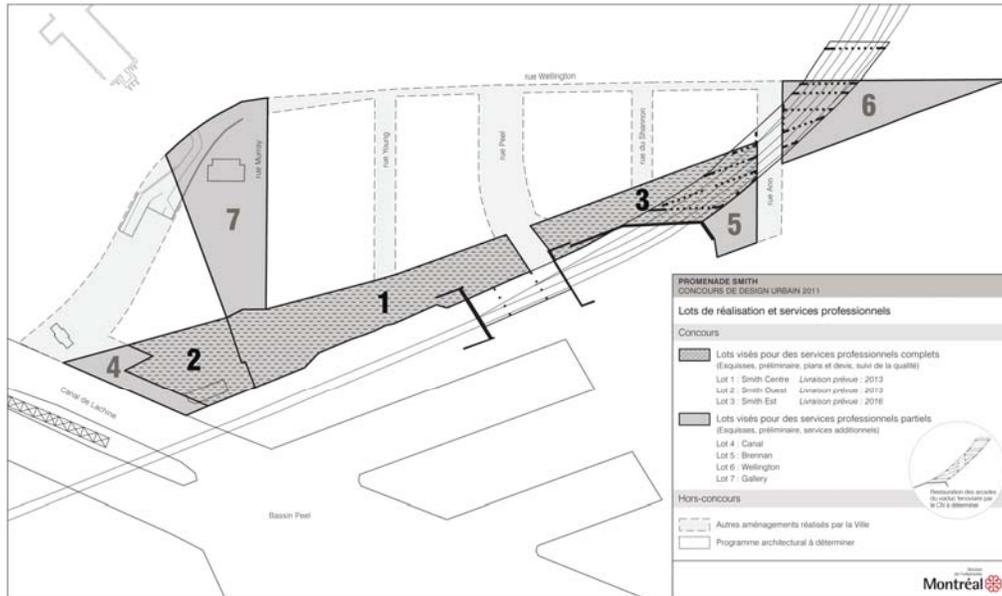


**ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE ET
PLANIFICATION D'INTERVENTIONS
ARCHÉOLOGIQUES AU TERRAIN**

ethnoscop
Septembre 2007

ANNEXE 4-1
PHASAGE DU CONCOURS
(LOTS 1, 2, 3, 4, 5, 6 ET 7)

Format PDF



A4-1 PHASES.PDF

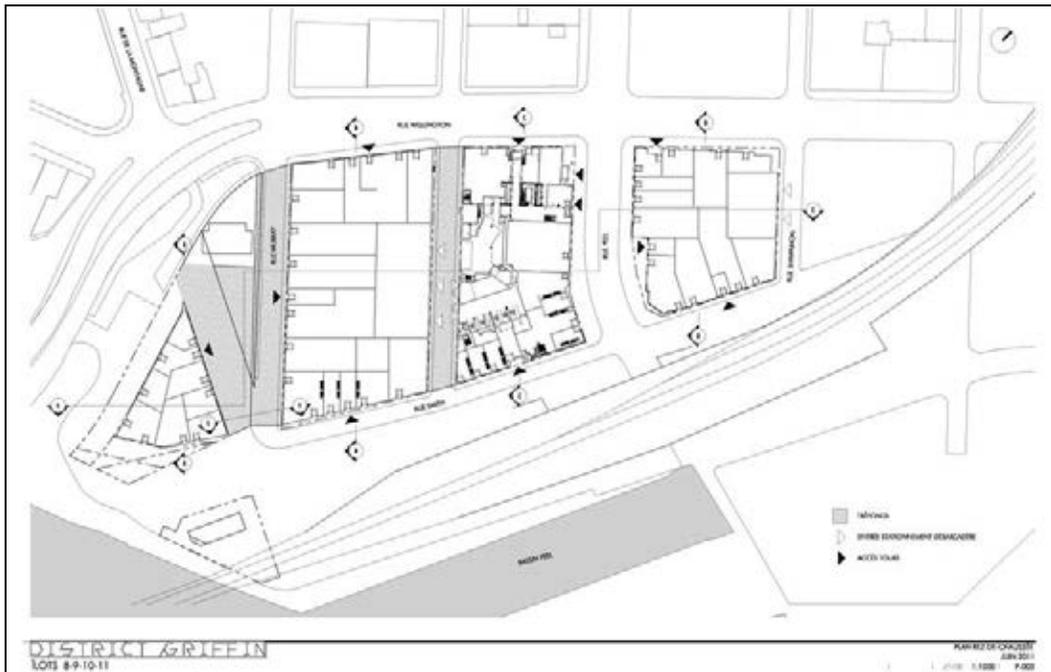
ANNEXE 5-1

**DISTRICT GRIFFIN :
PLANS (SITE, REZ-DE-CHAUSSÉE)**

Formats DWG et PDF



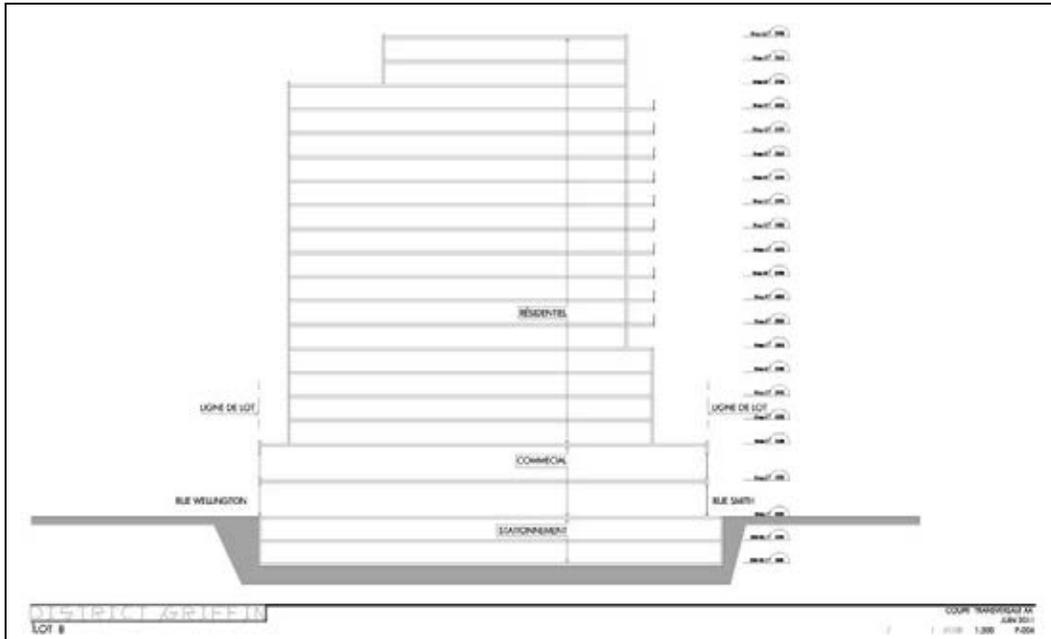
A5-1 DISTRICT GRIFFIN_P002_PLAN SITE.DWG
A5-1 DISTRICT GRIFFIN_P002_PLAN SITE.PDF



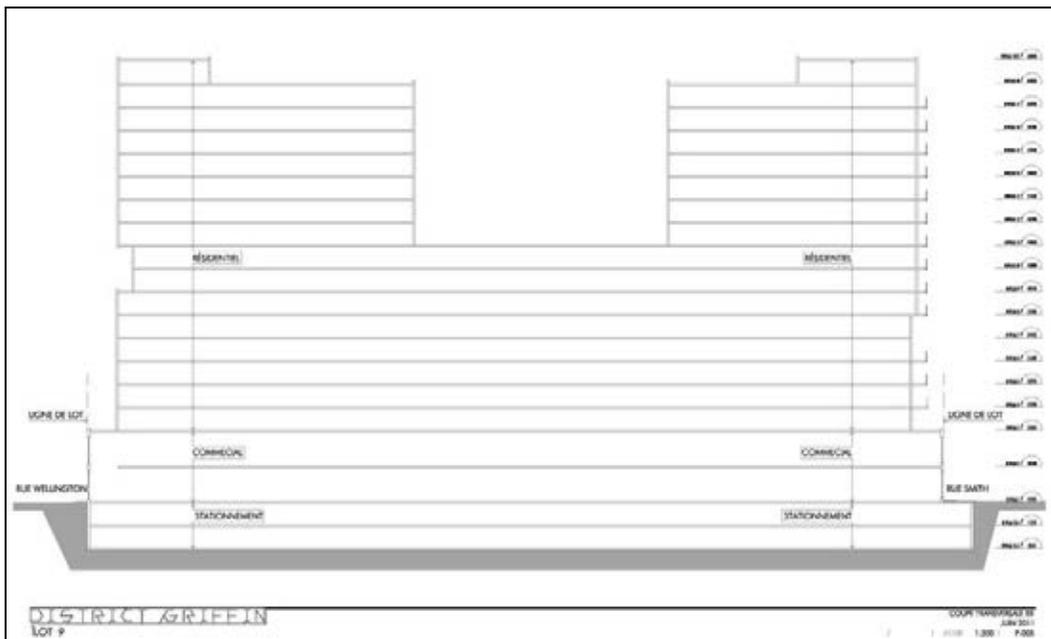
A5-1 DISTRICT GRIFFIN_P003-PLAN RDC.DWG
A5-1 DISTRICT GRIFFIN_P003-PLAN RDC.PDF

ANNEXE 5-2
DISTRICT GRIFFIN :
COUPES

Format PDF



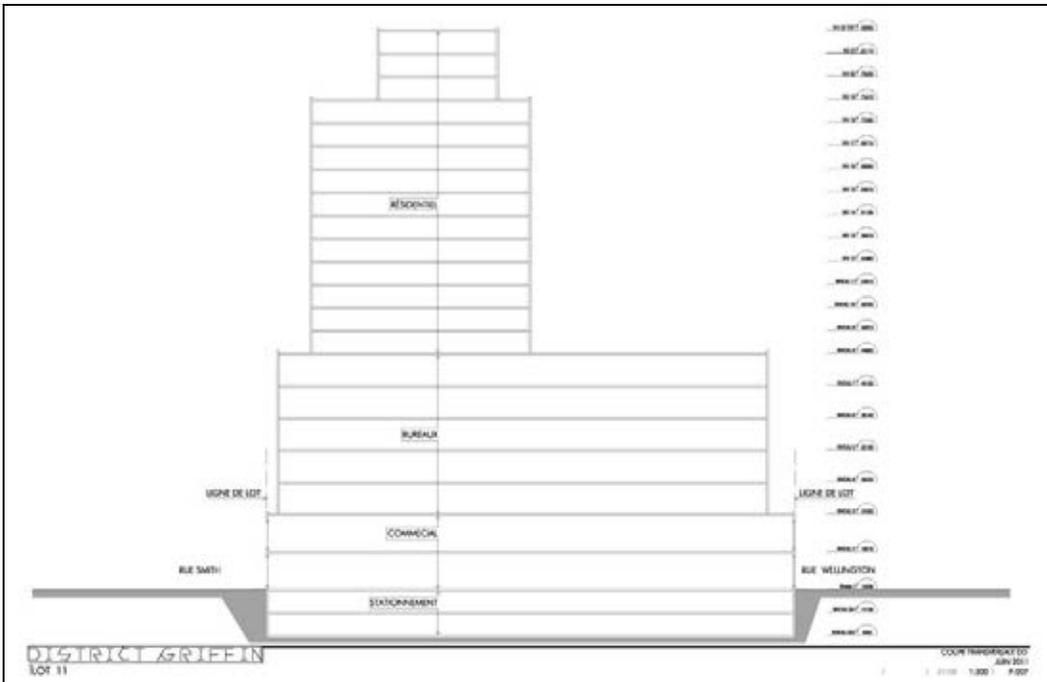
A5-2 DISTRICT GRIFFIN_P004-COUPÉ AA.DWG
A5-2 DISTRICT GRIFFIN_P004-COUPÉ AA.PDF



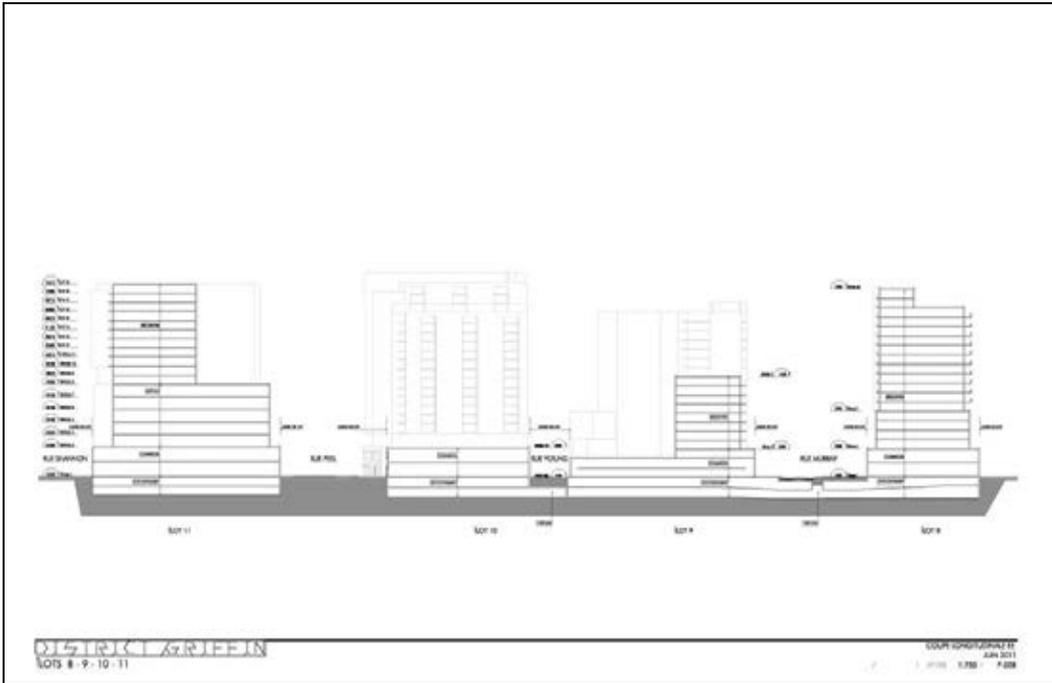
A5-2 DISTRICT GRIFFIN_P005-COUPÉ BB.DWG
A5-2 DISTRICT GRIFFIN_P005-COUPÉ BB.PDF



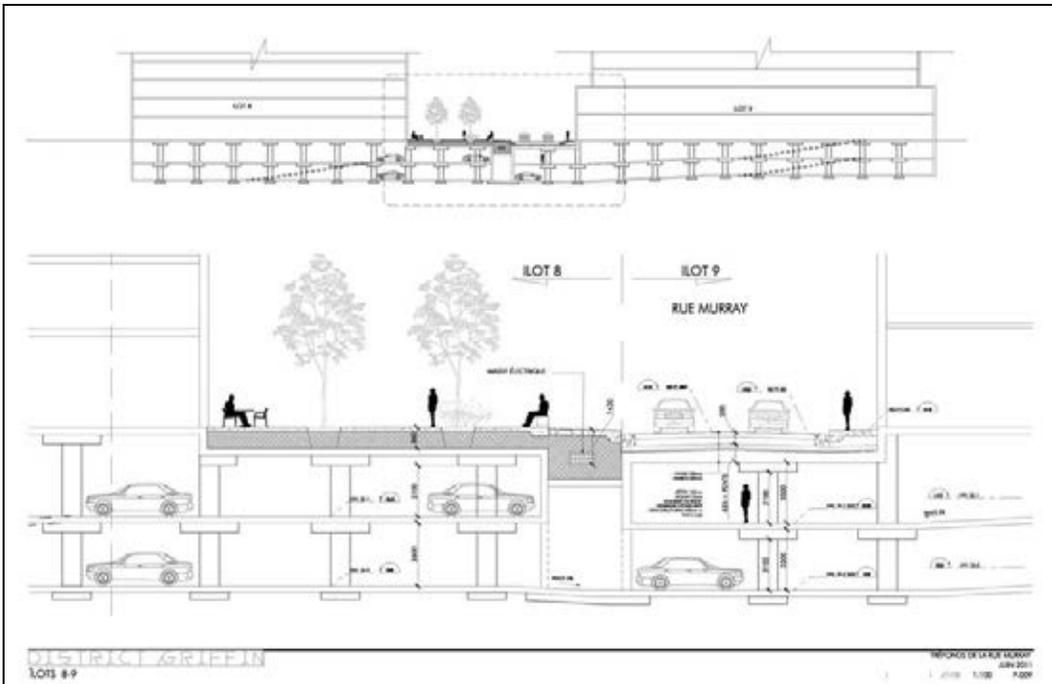
A5-2 DISTRICT GRIFFIN_P006-COUPÉ CC.DWG
 A5-2 DISTRICT GRIFFIN_P006-COUPÉ CC.PDF



A5-2 DISTRICT GRIFFIN_P007-COUPÉ DD.DWG
 A5-2 DISTRICT GRIFFIN_P007-COUPÉ DD.PDF



A5-2 DISTRICT GRIFFIN_P008-COUPÉ EE.DWG
 A5-2 DISTRICT GRIFFIN_P008-COUPÉ EE.PDF



A5-2 DISTRICT GRIFFIN_P009-COUPÉ FF.DWG
 A5-2 DISTRICT GRIFFIN_P009-COUPÉ FF.PDF

ANNEXE 5-3

**DISTRICT GRIFFIN :
VOLUMÉTRIE SOMMAIRE**

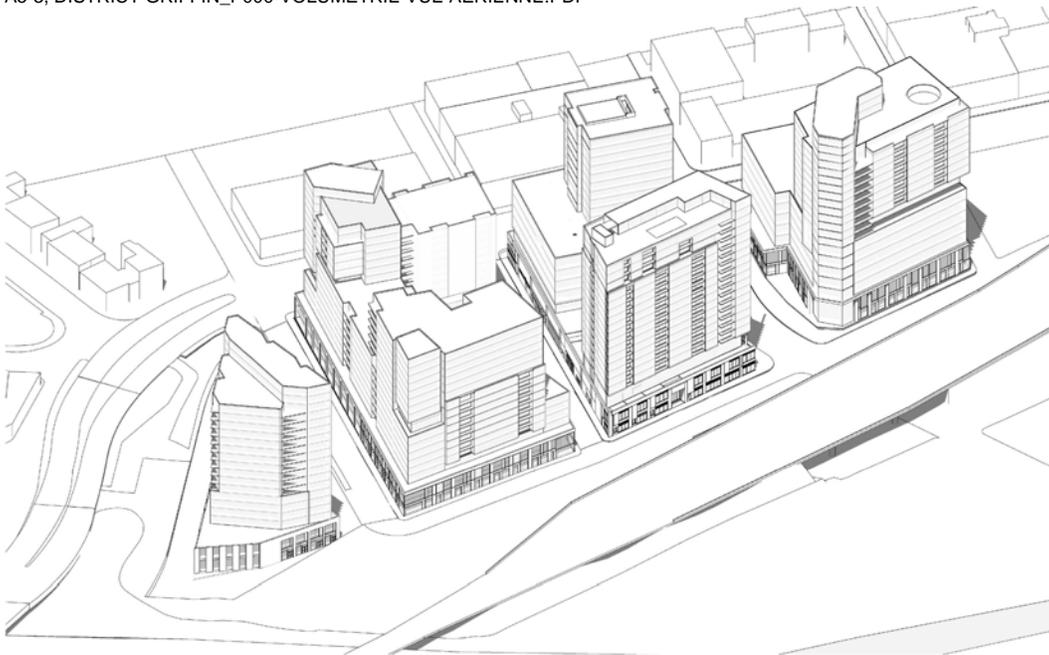
Format PDF



DISTRICT GRIFFIN
VOLUMÉTRIE ÎLOTS 8-9-10-11

IMPLANTATION VOLUMÉTRIE VUE AÉRIENNE
JUN 2011
P-000

A5-3 DISTRICT GRIFFIN_P000-VOLUMÉTRIE VUE AÉRIENNE.DWG
A5-3, DISTRICT GRIFFIN_P000-VOLUMÉTRIE VUE AÉRIENNE.PDF



DISTRICT GRIFFIN
VOLUMÉTRIE ÎLOTS 8-9-10-11

VOLUMÉTRIE 3D
JUN 2011
P-001

A5-3 DISTRICT GRIFFIN_P001-VOLUMÉTRIE 3D.DWG
A5-3 DISTRICT GRIFFIN_P001-VOLUMÉTRIE 3D.PDF

ANNEXE 5-4

QUARTIER BONAVENTURE : PLAN-IMAGE (MAI 2011)

Format DWG



A5-4 QUARTIER BONAVENTURE.DWG
A5-4 QUARTIER BONAVENTURE.PDF

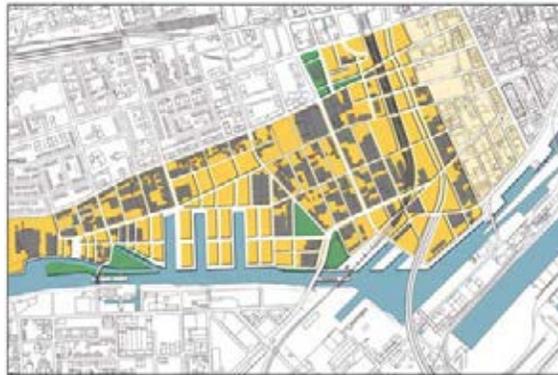
ANNEXE 6-1

PRINCIPES D'INTERVENTION POUR LA CONSERVATION, LA MISE EN VALEUR ET LE DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR

Étude de l'Atelier Bric, septembre 2007

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

Montréal Ville
UNESCO de design

Guide d'élaboration
des documents de concours

Bureau du design de la Ville de Montréal
303, rue Notre-Dame Est, 6^e étage
Montréal (Québec) H2Y 3Y8
Canada

info@mtlunescodesign.com
mtlunescodesign.com