

**L'ÉCOQUARTIER D'AUJOURD'HUI, LE LACHINE DE DEMAIN  
(CONSULTATION PUBLIQUE SUR LACHINE-EST)**

**MÉMOIRE PRÉSENTÉ À  
L'OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE  
DE MONTRÉAL (OCPM)**

**RÉALISÉ PAR  
CHARLES GRENIER**

**PRÉSENTÉ LE  
3 AVRIL 2019**

## **Avant-Propos :**

Malgré le fait que j'ai été Analyste en aménagement et Chargé de Projet à Imagine Lachine-Est et que je suis actuellement Chargé de développement à Atelier Habitation Montréal, c'est plutôt en mon nom personnel que je déposerai ce mémoire. Depuis le début de ma maîtrise en études urbaines, je me suis beaucoup intéressé à la question des écoquartiers et je crois pertinemment qu'il s'agit du meilleur modèle de développement pour Lachine-Est. Je vous exposerai donc les bases de ce concept dans ce mémoire, tout en insistant sur l'importance que la Ville de Montréal se dote d'un nouvel outil d'encadrement pour pouvoir répéter l'expérience de Lachine-Est dans les nouveaux projets de développement à Montréal. Enfin, j'ai ajouté en annexe deux fiches que j'avais réalisé lors de mon mandat à Imagine Lachine-Est l'été dernier, soit une fiche sur la gestion du stationnement, et une autre sur le patrimoine industriel de Lachine-Est.

## **Qu'est-ce qu'un Écoquartier?**

Pour reprendre les mots de Magdaline Boutros du quotidien Le Devoir, un écoquartier, c'est une sorte d'utopie réaliste (Boutros, 2019). C'est un quartier où on accorde une place prépondérante à l'environnement et à la mixité sociale de façon à maintenir l'accessibilité aux logements pour tout le monde, peu importe leur revenu, tout en diminuant l'empreinte écologique de ces habitants.

À la base, il s'agit de réduire la consommation des ressources et des espaces puisque que la ville en elle-même n'est pas actuellement synonyme de durabilité. En effet, il y a plus de pollution par habitant dans les villes que dans les campagnes, notamment à cause du transport de marchandise et des activités industrielles.

Donc, comment arrive-t-on à construire des écoquartiers? Il faut d'abord remettre en question la place de l'automobile dans ces quartiers. Il ne s'agit pas de l'éliminer, mais plutôt réduire la place de la voiture dans nos aménagements afin d'utiliser nos espaces de façon plus efficaces. La gestion du stationnement est d'ailleurs une excellente stratégie face à cette problématique (voir annexe 1). Ensuite, il faut développer un transport en commun structurant et attrayant afin d'inciter la population à l'utiliser. Selon une étude du GRAME, ce serait le tramway qui serait la meilleure option dans le cas de Lachine-Est (GRAME, 2016).

La mixité sociale et fonctionnelle est également primordiale dans la création d'un écoquartier. On ne pourrait penser aujourd'hui un quartier seulement accessible financièrement aux gens fortunés et où on doit absolument utiliser sa voiture pour ces déplacements quotidiens. Griffintown est d'ailleurs un excellent exemple à cet égard, mais évidemment pour les mauvaises raisons.

Enfin, il faut créer un environnement bâti durable en misant notamment sur les bâtiments écoénergétiques, une architecture verte (mur végétalisé, toit vert etc.) et les énergies vertes. La géothermie est d'ailleurs l'option la plus avantageuse à moyen et long-terme d'un point

de vue économique pour la ville, mais surtout pour ces gains environnementaux (50% en gains énergétiques) (Howe, 2018).

### **Pourquoi développer des Écoquartiers?**

À l'heure actuelle, ce qui nous est proposé par les promoteurs n'est pas du tout à la hauteur des enjeux climatiques d'aujourd'hui. Avec la crise climatique que nous vivons en ce moment et qui ne fera que s'accroître au cours des prochaines années, il nous faudra absolument revoir nos façons de construire nos villes et nos quartiers pour faire face à ce dérèglement. Si on souhaite réellement adapter Lachine-Est aux changements climatiques, il faudra en faire un écoquartier exemplaire et à l'avant-garde, le tout, en respectant son héritage industriel (voir annexe 2).

On peut d'ailleurs tracer un parallèle entre Lachine-Est et l'un des premiers écoquartiers à avoir vu le jour, soit le quartier Bo01 à Malmö en Suède. Ancienne friche industrielle, ce district avait servi de chantier naval pendant plusieurs décennies. Suite à la fin des activités industrielles, les autorités publiques ont donc décidé dans les années 90 d'investir dans la décontamination du site afin de le rendre propice à de futurs développements, mais pas n'importe lesquels. La ville de Malmö souhaitait en faire un quartier durable en misant notamment sur le concept des écoquartiers, une idée nouvelle et très peu connue à l'époque. Le pari que fit la municipalité fut évidemment probant pour ce terrain de 30 hectares. En misant sur les énergies renouvelables, ce quartier est aujourd'hui devenu autosuffisant en terme énergétique, c'est-à-dire qu'il produit plus d'énergie qu'il n'en consomme. Le projet connu un tel succès que tous les quartiers environnants (représentants 160 hectares) se sont engagés dans la même démarche que ce quartier, c'est-à-dire de créer des quartiers à énergie positive en vue d'atteindre la carboneutralité. De son côté, la ville de Malmö s'engage également dans la même voie et souhaite maintenant devenir carboneutre pour 2030.

De son côté, si la ville de Montréal souhaite réellement atteindre la carboneutralité pour 2050, elle devra s'engager dans la même voie que Malmö et devra créer des écoquartiers pour faire face à la crise climatique. Le point de départ pour toute cette démarche, ça commence par Lachine-Est. En créant un écoquartier à Lachine-Est, nous ne réinventons pas la roue. Il s'agit simplement de répéter l'expérience européenne des écoquartiers qui existe maintenant depuis bientôt 30 ans. L'approche européenne et française à cet égard peut sembler utopiste pour certains, mais il n'en est rien. Alain Jund, le président de la Commission française des ÉcoQuartiers m'avait d'ailleurs dit quelque chose que je n'oublierai jamais en parlant des écoquartiers : « En France, nous ne sommes pas en avance, nous sommes simplement en avance sur le retard ». L'heure n'est donc plus à s'inspirer des bonnes pratiques européennes, mais bien de créer et mettre en œuvre des pratiques innovantes pour développer un véritable écoquartier à Lachine-Est.

La création du Labo-Climat Montréal, du Centre Climat pour le Grand Montréal et l'association entre la Fondation David Suzuki, la Fondation Trottier et la Ville de Montréal pour doter Montréal d'un plan pour la carboneutralité, sont évidemment de très bonnes

nouvelles pour Lachine et Montréal. **À mon sens, ces investissements devront d'une part servir aux arrondissements pour leur donner les moyens monétaires de développer des écoquartiers dans leur communauté, mais aussi pour financer l'instauration d'un programme montréalais des écoquartiers.** Ainsi, la Ville pourra encourager et soutenir financièrement ce type de développement dans la métropole. En d'autres mots, pour répéter l'expérience de Lachine-Est, la Ville de Montréal devra se doter d'un programme écoquartier si elle souhaite réellement devenir carboneutre pour 2050.

### **Recommandation :**

#### **Faire de Lachine-Est un écoquartier modèle et à l'avant-garde**

En diminuant l'emprise de la voiture et en misant sur le tramway, la mixité sociale et fonctionnelle, sur l'architecture et les énergies vertes, on pourra alors dire que nous aurons créé un vrai écoquartier à Lachine-Est. Tout comme l'Écoquartier Bo01 à Malmö, Lachine-Est à l'opportunité d'être un modèle pour les autres développements à venir à Montréal.

#### **Développer une entente de développement avec tous les promoteurs de Lachine-Est avec des engagements clairs pour faire de Lachine-Est un écoquartier.**

À mon avis, on doit avoir une approche pragmatique si on souhaite développer un programme montréalais des écoquartiers, tout en ayant une feuille de route claire. À court terme, je favoriserais la création d'une entente de développement avec tous les promoteurs en vue de les engager dans la démarche de création d'un écoquartier à Lachine-Est. Cette entente pourra alors servir de base à la création d'un programme ÉcoQuartier montréalais, ou encore métropolitain. À mon sens, le futur programme ÉcoQuartier ne doit pas avoir de cibles uniformes ou encore des critères stricts, comme ce qu'on retrouve avec la norme LEED. On doit plutôt favoriser une approche flexible, et surtout adaptable à la réalité locale des habitants du quartier. **En développant une entente de développement avec tous les promoteurs de Lachine-Est, on jette alors les bases d'un futur programme ÉcoQuartier montréalais.**

#### **Créer de nouveaux outils règlementaires pour inclure des logements sociaux dans les nouveaux développements de Lachine-Est.**

À l'heure actuelle, seul un promoteur sur les six présents à Lachine-Est sera assujéti à la politique d'inclusion de logements sociaux et abordables de la Ville de Montréal puisque tous les autres projets d'habitations sont conformes à la réglementation de l'arrondissement. Il s'agit d'un projet de 500 unités de logements, dont 75 logements qui devront être réalisés sous une formule sociale. Cela représente à peine 1,5% du futur parc immobilier de Lachine-Est.

Il est donc impératif pour l'arrondissement de négocier dès les premières phases avec tous les promoteurs pour l'ajout de logements locatifs abordables, sans quoi il y aura certainement un retard à combler. Cela risque également de créer une injustice entre les promoteurs dans le redéveloppement de Lachine-Est puisque certains devront en faire plus ultérieurement pour répondre à la demande de logements accessibles pour le quartier. Bien

entendu, on ne pourra pas créer un véritable écoquartier à Lachine-Est si le logement social est absent de l'équation.

### **Bibliographie**

GRAME (2016). *Pour un lien structurant reliant Lachine au Centre-Ville.*

<https://www.grame.org/REM2016BAPELachine.pdf>

Magdaline Boutros (2019). *Le modèle des ÉcoQuartiers : une utopie réaliste.*

<https://www.ledevoir.com/societe/550081/le-modele-des-ecoquartiers-une-utopie-realiste>.

## ANNEXE 1

### **La gestion du stationnement et ces enjeux pour Lachine-Est**

Réalisé par l'organisme Imagine Lachine-Est, en partenariat avec le GRAME et la CDEC LaSalle-Lachine. Rédaction Charles Grenier.

#### **Résumé :**

Cette fiche a pour but d'informer les autorités publiques et les citoyens sur l'impact du stationnement et sa gestion sur nos milieux de vie. Une offre disproportionnée en stationnement peut être non seulement un frein à l'accès à la propriété, mais également au logis tout simplement étant donné que le coût des stationnements est absorbé par l'ensemble de la communauté. Comme nous le soulignerons plus tard dans ce travail, l'arrondissement Lachine n'échappe pas à ce phénomène. En effet, la réglementation actuelle de Lachine en est la principale cause puisqu'on exige, à notre avis, beaucoup trop de stationnements aux développeurs, et ce, sans prendre réellement en considération les besoins réels en mobilité des gens. Nous proposons à la fin du travail une série de recommandations pour l'arrondissement afin de mieux gérer le stationnement, qui vont de l'ajustement réglementaire jusqu'à la planification globale du stationnement.

#### **Le stationnement et son impact sur la ville :**

Depuis l'apparition de la voiture, la gestion du stationnement dans nos villes a été faite pour accommoder la demande sans cesse grandissante de ce mode de transport. Jusqu'à aujourd'hui, le calcul pour répondre à cette demande se fait en fonction de la période de pointe, c'est-à-dire que chaque bâtiment doit offrir assez de stationnements hors rue afin d'éviter toute forme de débordement dans les plus grands moments d'achalandage. Pour ce faire, les autorités municipales exigent des développeurs de construire un minimum de cases de stationnement afin de supporter cette demande, et ce, par rapport à la fonction et au type de bâtiment. Or, lorsqu'on prend en compte qu'on doit aménager en moyenne de 3 à 5 places de stationnement par voiture, l'espace nécessaire pour la construction de ceux-ci commence évidemment à manquer. Plusieurs problèmes découlent évidemment de ce phénomène. D'abord, une étude démontre que le stationnement peut faire augmenter le prix d'une propriété entre 12 et 38%, dépendamment du lieu d'implantation et de la typologie d'habitation (Shoup, 2005). D'ailleurs, la ville de Montréal affirmait qu'une surestimation des besoins de stationnement pouvait mettre en péril la viabilité financière des projets de logements sociaux sur son territoire (Ville de Montréal, 2004). En plus de la hausse du coût de la propriété, l'introduction des normes minimales dans le domaine de la construction résidentielle et commerciale a également provoqué la chute des valeurs foncières de ces propriétés et une baisse générale de leur densité.

## **Rappel des engagements de la ville de Montréal en matière de stationnement**

- Assurer une gestion du stationnement hors rue qui vise à limiter le nombre de places de stationnement en favorisant d'autres formes de stationnements (souterrains ou en structure) et qui priorise le transport collectif et actif (Schéma d'aménagement et de développement de Montréal, 2015)
- Assurer une offre équilibrée en stationnement afin d'améliorer la qualité de vie des citoyens et d'assurer la vitalité économique, tout en réduisant la dépendance à l'automobile et son impact sur l'environnement (Politique de stationnement de la Ville de Montréal, 2016)
- Dans un rayon de 500 mètres des gares de train de banlieue, établir une disposition réglementaire prévoyant un nombre maximum d'unités de stationnement pour les commerces de détail et de services, les bureaux, les équipements collectifs et institutionnels et les industries. (Plan d'urbanisme de Montréal, 2016)

### **Lachine et la gestion du stationnement:**

Comme nous le rappelle la politique de stationnement de la Ville de Montréal, la gestion du stationnement est un excellent outil afin de réduire la dépendance à l'automobile. Cependant, comme le souligne l'étude de Cima+, le taux d'occupation actuel du stationnement pour le secteur autour de la Jenkins et de la Dominion Bridge varie entre 31 et 44%, ce qui témoigne évidemment du gaspillage dans l'utilisation de ces espaces et du manque de planification dans l'offre de stationnement du secteur. Un taux d'occupation optimale pour le secteur Lachine-Est devrait plutôt se situer autour de 85% (Shoup, 2006). Il faut alors revoir en profondeur la gestion du stationnement, d'une part, pour mieux encadrer et planifier les projets de requalification urbaine, comme celui proposé par Villanova, et d'autre part, préparer l'arrivée d'un transport structurant dans l'arrondissement Lachine.

Une meilleure gestion de ces espaces est d'autant plus importante dans la mesure où la gare du canal à Lachine a été identifiée dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) comme une aire de développement TOD (*Transit-oriented development*). Cela signifie que la gestion de l'offre de stationnement doit obligatoirement faire l'objet d'une démarche de planification. Celle-ci doit se faire à l'intérieur d'un Programme particulier d'urbanisme (PPU) ou encore être incluse dans le plan d'urbanisme de l'arrondissement. Or, le plan d'urbanisme date de 2005 et aucun PPU n'a encore été adopté pour le secteur de Lachine-Est. Il est alors impératif pour l'arrondissement de revoir ses pratiques et sa réglementation en matière de stationnement.

### **Rappel de la réglementation actuelle de l'arrondissement Lachine:**

- 0,75 case/logement minimum pour les habitations communautaires ou sociales
- 1 case/logement minimum pour les habitations unifamiliales
- 1,5 case/logement minimum pour les habitations multifamiliales (moins de 5 étages)
- 1 case/logement minimum pour les habitations multifamiliales (plus de 5 étages)

- Pas de réglementation spécifique autour de la gare du canal
- Pas de réglementation maximale quant au nombre de cases de stationnement pour tous les types d'usages

### La gestion du stationnement ici et ailleurs



- À Saint-Laurent, le minimum de cases de stationnement a été réduit de 20% autour de la gare Bois-Franc, et de 40% autour des stations de métro traversant son territoire. Un nombre maximal de stationnements est également prévu pour tous les types d'usages.

Quartier de la gare – Arrondissement Saint-Laurent. Source : <https://www.ledevoir.com>.



- Les shops angus dans l'arrondissement Rosemont-La-Petite-Patrie ont aménagé plus de 27 stationnements pour l'autopartage. Quand on prend en compte que chaque véhicule d'autopartage permet d'éliminer de 7 à 11 voitures sur la route, cela représente une économie d'une centaine de cases de stationnement pour le promoteur et la collectivité (Martin et Shaheen, 2017).

Stationnement aux shops angus. Source : Charles Grenier



- À l'est de Paris, la location d'une unité de logement et de son stationnement dans un HLM est séparée. Le locataire peut alors bénéficier d'une réduction du prix de son loyer correspondant à la valeur du stationnement.

Logements sociaux dans le 11<sup>e</sup> arrondissement. Source : [www.sibat.fr](http://www.sibat.fr)



- À Strasbourg, un écoquartier a été construit qu'avec des normes maximales. Cette mesure a permis de libérer de l'espace au profit des piétons et des cyclistes.

Éco-quartier Danube. Source : [www.richterarchitectes.com](http://www.richterarchitectes.com)

## **Recommandation :**

### **1. Ajuster, voire éliminer les normes minimales de stationnement pour tous les types d'usages et adopter des normes maximales**

Une telle mesure permettrait d'assurer une offre équilibrée de stationnement en fonction des besoins de mobilité des résidents et ainsi se rapprocher d'un taux d'occupation optimal. En éliminant les normes minimales, on consentirait également plus de flexibilité aux promoteurs, ce qui résulte généralement par des projets plus dense (sans augmenter le nombre d'étages) et plus rentable au niveau foncier comme nous l'avons souligné précédemment.

### **2. Ajuster les normes minimales et maximales pour tous les types d'usages à proximité de la gare du canal**

Cette nouvelle disposition rendrait conforme le règlement de zonage à l'égard du plan d'urbanisme de Montréal. Ce dernier demande aux arrondissements d'adopter des normes maximales dans un rayon minimal de 500 mètres d'une gare de train pour tous les types d'usages. Nous recommandons d'étendre cette norme dans un rayon de 750 mètres afin de mieux prendre en compte l'aire d'influence de cette gare sur la mobilité des gens. Il faudrait également appréhender l'arrivée d'un transport collectif structurant à Lachine (ligne rose, tramway ou autres) et commencer dès maintenant à réfléchir sur la gestion du stationnement à proximité de ces nouvelles stations.

### **3. Introduire une norme minimale pour les stationnements des véhicules électriques et d'autopartage**

En encourageant des modes de transports alternatifs à la voiture solo, l'arrondissement Lachine inciterait davantage ces résidents à utiliser ces différentes options, d'autant plus qu'il y a une grande pression sur le réseau viaire actuellement dans le secteur. Cette norme pourrait s'appliquer pour tous les grands projets de développement, dont les bâtiments résidentiels de plus de 5 étages et les espaces commerciaux de plus de 50 000pi<sup>2</sup>.

### **4. Séparer la location d'un logement de son stationnement pour les projets de logements sociaux et abordables et réduire, voire éliminer les normes minimales pour ce type de projet**

En plus d'améliorer la viabilité financière des projets de logements sociaux et abordables, cela permettrait également de réduire le coût du loyer pour les futurs résidents ainsi que les frais de construction pour les développeurs. Cette mesure encouragerait davantage les promoteurs à se tourner vers cette formule de développement résidentiel. Quant aux normes minimales pour ce type d'habitation, nous jugeons que le ratio minimal (0,75 case/logement) est beaucoup trop élevé quand on prend compte les besoins de mobilité des gens habitant en HLM. À titre de comparaison, l'arrondissement Saint-Laurent demande un minimum de 0,30 case/logement aux développeurs sur son territoire.

### **5. Réaliser un PPU pour le secteur de Lachine-Est, actualiser le plan d'urbanisme de Lachine et développer le plan local de déplacement**

D'un côté, la réalisation d'un PPU serait un excellent exercice pour l'arrondissement dans le but notamment de mieux gérer son offre de stationnement dans le secteur Lachine-Est, en plus de se conformer aux exigences du PMAD pour la gare du canal. De l'autre côté, l'actualisation

du plan d'urbanisme permettrait d'étendre la vision et les orientations du PPU en matière de gestion de stationnement à l'échelle de son territoire. Enfin, la réalisation d'un premier plan local de déplacement pour l'arrondissement devrait également être l'occasion de réfléchir davantage sur la gestion du stationnement dans le secteur.

## **Bibliographie**

MARTIN, Elliot et SHAHEEN, Susan (2016). « The Impacts of Car2go on Vehicle Ownership, Modal Shift, Vehicle Miles Traveled, and Greenhouse Gas Emissions: An Analysis of Five North American Cities », *Tsrc*, 26p. [http://innovativemobility.org/wp-content/uploads/2016/07/Impactsofcar2go\\_FiveCities\\_2016.pdf](http://innovativemobility.org/wp-content/uploads/2016/07/Impactsofcar2go_FiveCities_2016.pdf).

Shoup, Donald (2005), *The High Cost of Free Parking*, American Planning Association, Planners Press : Chicago, 734 p.

SHOUP, Donald (2006). « Cruising for Parking ». *Transport Policy*, vol. 13, no 6, p. 479-486, <http://shoup.bol.ucla.edu/Cruising.pdf>.

Ville de Montréal (2004), *Habiter Montréal : exigences relatives au nombre d'unités de stationnement dans les projets de logements sociaux et communautaires*, [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/habiter\\_v2\\_fr/media/documents/Etude\\_stationnement\\_Version2\\_5-01-06.pdf](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/habiter_v2_fr/media/documents/Etude_stationnement_Version2_5-01-06.pdf).

Ville de Montréal (2016), *Plan d'urbanisme de Montréal*, [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=2761,3096652&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2761,3096652&_dad=portal&_schema=PORTAL).

Ville de Montréal (2016), *politique de stationnement*, [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/proj\\_urbains\\_fr/media/documents/politique\\_de\\_stationnement\\_v2.pdf](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/proj_urbains_fr/media/documents/politique_de_stationnement_v2.pdf).

Ville de Montréal (2015), *Schéma d'aménagement et de développement de Montréal*, [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PROJ\\_URBAINS\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/Schema20170301.pdf](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PROJ_URBAINS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/Schema20170301.pdf).

## ANNEXE 2

### **La conservation et la mise en valeur du patrimoine industriel de Lachine-Est**

Réalisé par l'organisme Imagine Lachine-Est, en collaboration avec Passerelle coopérative en patrimoine et la CDEC LaSalle-Lachine. Rédaction Charles Grenier.

#### **Résumé**

Cette courte fiche a pour but d'informer la population et les autorités publiques sur la valeur patrimoniale des ensembles industriels composant le secteur de Lachine-Est. Dans cette optique, cinq éléments témoignant du passé industriel nous semblent d'intérêt pour l'arrondissement et la ville centre, soit le complexe Dominion Bridge, la Stelfil, l'ancien complexe Allis Chalmers Bullock, le boulevard Saint-Joseph ainsi que le canal des sulpiciens. Nous expliquons par la suite la démarche que devrait entreprendre l'arrondissement et la ville de Montréal dans le but de mieux connaître et protéger l'ensemble de ces sites d'intérêts. Dans ce cas-ci, une étude patrimoniale pour l'ensemble du secteur de Lachine-Est permettrait non seulement de mieux définir la valeur patrimoniale du site, mais elle permettrait également aux décideurs politiques de mieux le protéger, notamment avec des outils réglementaires plus adaptés et un PPU.

#### **Les enjeux patrimoniaux dans Lachine-Est**

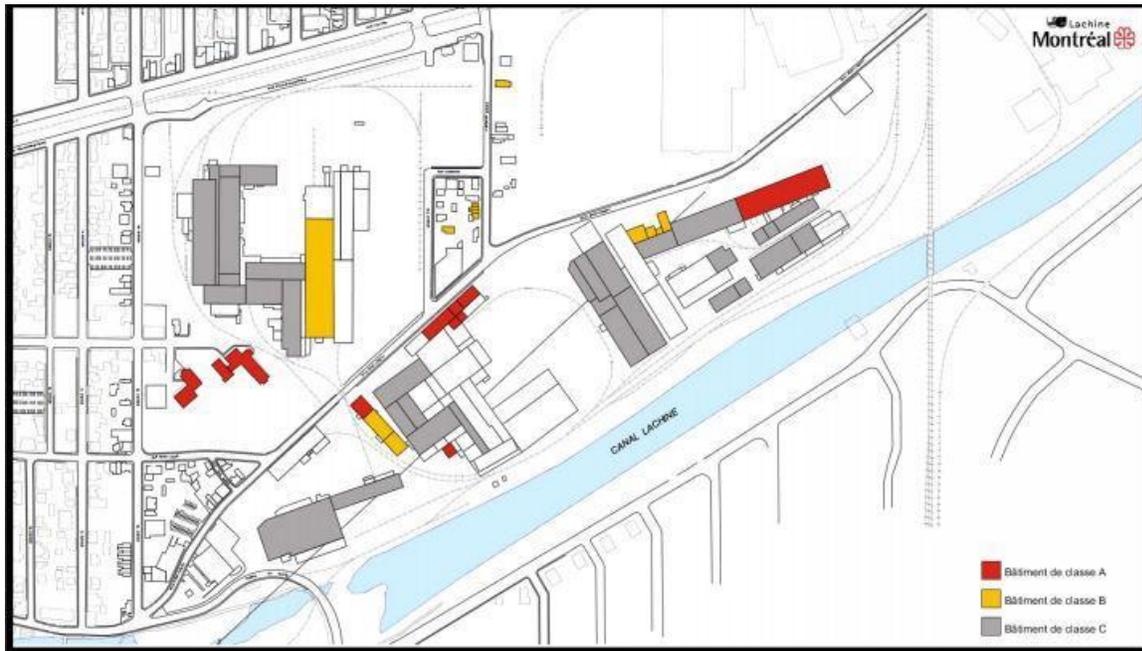
En 2017, l'arrondissement Lachine a entrepris des procédures judiciaires contre le propriétaire de la Dominion Bridge suite à la démolition illégale des ponts roulants situés près de la rue William-Bridge qui étaient jugés dangereux selon les dires du propriétaire. Ce récent épisode, tout comme la destruction de l'ancienne usine Jenkins jugée également dangereuse, témoigne non seulement de l'absence de planification dans la conservation du patrimoine industriel de Lachine-Est, mais également d'un manque de connaissance de la valeur patrimoniale des ensembles industriels sur ce site. À cet effet, l'évaluation du patrimoine urbain de l'arrondissement Lachine réalisé en 2004 soulignait que : «l'importance historique du secteur industriel de Lachine est non seulement métropolitaine, mais aussi provinciale et canadienne», mais que «dans l'état actuel de la connaissance de ce secteur, il est difficile de préciser la valeur patrimoniale des bâtiments et des équipements qui composent ce paysage urbain (...)»<sup>1</sup>. Il est donc impératif que l'arrondissement développe une meilleure connaissance sur la valeur patrimoniale des ensembles industriels sur le site de Lachine-Est et ainsi éviter de se voir contraindre de détruire de possibles joyaux patrimoniaux.

---

<sup>1</sup> Ville de Montréal (2004). Évaluation du patrimoine urbain de l'arrondissement Lachine.

[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/patrimoine\\_urbain\\_fr/media/documents/09\\_evaluation\\_patrimoine\\_lac.pdf](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/patrimoine_urbain_fr/media/documents/09_evaluation_patrimoine_lac.pdf).

## Lachine et son patrimoine industriel



Carte 1.

*Bâtiments en zone de reconversion classés selon leur valeur patrimoniale*. Réalisé par la Ville de Montréal (2004).

L'inventaire des sites d'intérêt patrimoniaux pour le secteur de Lachine-Est a été répertorié dans le règlement des plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) de l'arrondissement. Les ensembles industriels d'intérêts patrimoniaux y sont classés en trois catégories. Les bâtiments de classe A (en rouge) sont à conserver ou à restaurer tels qu'à l'origine, ou encore recyclé dans le cadre d'un programme d'aménagement. En effet, il s'agit des bâtiments ayant une valeur patrimoniale exceptionnelle. Les immeubles de classe B (en jaune) sont classés comme étant un patrimoine intéressant et préférablement à conserver et à rénover dans la mesure du possible. Enfin, les ensembles industriels de classe C (en gris) sont identifiés comme étant des bâtiments de valeurs à conserver autant que possible dans le cadre du redéveloppement du site. Dans la section suivante, nous verrons les ensembles industriels qui sont à conserver selon les autorités publiques, mais également ceux qui, à notre avis, devrait également être préservé et mis en valeur dans le cadre d'un projet de redéveloppement urbain.

## Complexe Dominion Bridge :



Dominion Bridge. Source : <http://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/rpcq/detail.do?methode=consulter&id=191122&type=bien>

La Dominion Bridge Company a établi son complexe sidérurgique en 1883 aux abords du canal Lachine. Son expertise dans la production d'armatures d'aciers et son positionnement stratégique à l'entrée du canal Lachine fera d'elle une des plus importantes usines au Canada à l'époque. On retrouve à son actif la construction du pont Jacques-Cartier, le pont de Québec et même certaines parties du Golden Bridge à San Francisco. L'usine aura subi plusieurs agrandissements au fil du temps. Cette riche histoire fut d'ailleurs reconnue par la ville de Montréal dans son évaluation du patrimoine urbain montréalais puisque le bâtiment est classé comme un bâtiment d'intérêt patrimonial exceptionnel.<sup>2</sup> Quant au PIIA de l'arrondissement, on souligne également la valeur exceptionnelle de certaines installations de la Dominion Bridge, tandis que d'autres éléments de l'usine sont classés comme étant intéressantes ou encore à conserver (voir carte 1).

---

<sup>2</sup> Ville de Montréal (2004). Évaluation du patrimoine urbain. Arrondissement Lachine.

[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/patrimoine\\_urbain\\_fr/media/documents/09\\_evaluation\\_patrimoine\\_lac.pdf](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/patrimoine_urbain_fr/media/documents/09_evaluation_patrimoine_lac.pdf).

## Le complexe Stelfil



L'ancien complexe Stelfil, aujourd'hui occupé par les bureaux de vente de Villanova. Photo prise par Charles Grenier

Cet ensemble industriel compte plus de 40 bâtiments sur un terrain représentant plus d'un million de pieds carrés. Tout comme la Dominion Bridge, la Stelfil aura subi un grand nombre d'agrandissements tout au long de son histoire. Les premières fondations de l'usine datent de 1885, ce qui fait d'elle également un des plus vieux bâtiments du quartier. En effet, une étude de parc Canada classait la Stelfil au second dans la catégorie architecture industrielle pour l'ensemble des bâtiments industriels du canal Lachine, soit seulement deux points derrière la Dominion Bridge.<sup>3</sup> Plusieurs de ces installations sont d'ailleurs classées comme étant d'un intérêt patrimonial exceptionnel (voir carte 1).

---

<sup>3</sup> Archemi inc. *Inventaire et évaluation des ressources culturelles, Canal de Lachine*. Vol. 3. Québec, Parcs Canada, 1995.

## Complexe Allis Chalmers Bullock Ltd – 125 boulevard Saint-Joseph



Pont roulant du complexe Allis Chalmers Bullock. Photo prise par Charles Grenier

Cette usine fut construite au début du 20<sup>e</sup> siècle, soit en 1905. Suite à l'aménagement du stationnement pour la gare du canal, une partie de ce complexe a dû être détruit. Seuls les ponts roulants témoignent encore de l'emprise de ce bâtiment. On qualifie d'ailleurs cette infrastructure industrielle comme étant un patrimoine exceptionnel dans le règlement sur les PIIA. La majeure partie de l'usine est encore intacte et est encore active aujourd'hui.

## Boulevard Saint-Joseph



Reconnu comme étant un tracé fondateur d'intérêt patrimonial exceptionnel, le boulevard Saint-Joseph abrite non seulement l'ensemble des usines que nous avons répertorié précédemment, mais également un grand nombre de bâtiments d'intérêt patrimonial dans le Vieux-Lachine. Traversant l'ensemble du secteur de Lachine-Est, ce boulevard doit être conservé et mis en valeur dans le cadre d'une réflexion globale selon la Ville de Montréal.<sup>4</sup>

### **Canal des sulpiciens**

Probablement le grand oublié des autorités publiques, le canal des sulpiciens demeure tout de même la première tentative de canal en Amérique de Nord.<sup>5</sup> À l'époque, soit en 1670, les sulpiciens voulaient se servir de ce canal afin de produire de l'énergie via la construction d'un système reliant plusieurs moulins. Malheureusement, leur tentative échoua, mais l'emprise de ce canal pu encore être constatée jusqu'en 1913. Selon le conseil du patrimoine de Montréal et le comité Jacques-Viger, cela permet de croire qu'il reste encore des traces archéologiques significatives dans l'emprise de ce lieu.<sup>6</sup> Ces comités sont d'ailleurs d'avis qu'une évaluation précise doit se réaliser dans le but de vérifier la valeur patrimoniale des vestiges archéologiques et qu'elle doit absolument faire partie intégrante des prémisses de redéveloppement du site si sa valeur est confirmée. Cependant, aucun document de la ville de Montréal ou de l'arrondissement ne reconnaît la valeur patrimoniale du canal des sulpiciens.

### **La route vers une meilleure protection du patrimoine industriel de Lachine-Est :**

Afin de mieux connaître et protéger les ensembles industriels de Lachine-Est que nous avons cité précédemment, la première étape serait de mener une recherche documentaire exhaustive, préalable à l'évaluation de l'intérêt patrimonial de ceux-ci. Sur la base de ce dossier documentaire, une étude patrimoniale permettrait de statuer sur les valeurs portées par les bâtiments à travers les dimensions historiques, architecturales, urbaines, immatérielles, sociales et symboliques du lieu. Puis, des éléments caractéristiques toujours présents dans les bâtiments et incarnant physiquement ces valeurs patrimoniales seraient également identifiés, nécessitant une conservation sans altération de la part du propriétaire du lieu. Cela permettrait alors à l'arrondissement et à la ville de formuler un énoncé d'intérêt patrimonial qui synthétiserait et organiserait les informations essentielles afin de bien guider les interventions futures.

Puis, afin de rendre cet énoncé opposable directement au projet de redéveloppement de Lachine-Est et de ces ensembles industriels, l'arrondissement pourrait procéder à une citation ou encore faire une demande de classement. Dans le cas d'une citation, la municipalité pourrait alors choisir de se doter d'un plan de conservation qui proposerait des orientations pour la conservation et la mise en valeur son site patrimonial, appuyé par les valeurs et les éléments caractéristiques dégagés

---

<sup>4</sup> Ville de Montréal (2004). *Op cit.*

<sup>5</sup> Ville de Montréal (2008). Analyse et potentiel de mise en valeur du patrimoine du secteur industriel Est de Lachine.

[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/CONSEIL\\_PATRIMOINE\\_MTL\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/AC14-LAC-02\\_CPM\\_CJV\\_D%C9MOLITION.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/CONSEIL_PATRIMOINE_MTL_FR/MEDIA/DOCUMENTS/AC14-LAC-02_CPM_CJV_D%C9MOLITION.PDF).

<sup>6</sup> Ville de Montréal (2014). Démolition de bâtiments – Projet Dominion Bridge. Avis du conseil du patrimoine de Montréal et du comité Jacques-Viger.

[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/CONSEIL\\_PATRIMOINE\\_MTL\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/AC14-LAC-02\\_CPM\\_CJV\\_D%C9MOLITION.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/CONSEIL_PATRIMOINE_MTL_FR/MEDIA/DOCUMENTS/AC14-LAC-02_CPM_CJV_D%C9MOLITION.PDF)

par l'étude patrimoniale du site. La citation permettrait d'autant plus l'établissement de mesures de contrôles plus serrées, pour toutes intentions de modifications d'un bâtiment assujetties à celle-ci.

Outre la citation patrimoniale, l'étude patrimoniale permet également de développer deux autres outils intéressants dans l'optique de mieux protéger le patrimoine industriel du quartier. D'abord, la connaissance approfondie du secteur Lachine-Est permettra à l'arrondissement d'actualiser son règlement sur les PIIA en ciblant les éléments qui caractérisent le paysage et auxquels les nouvelles constructions devraient s'harmoniser. Puis, l'étude pourrait servir également à développer un plan directeur pour le secteur, préalablement à un PPU. Ce plan serait également une façon pour l'arrondissement de se doter de lignes directrices que devront suivre les promoteurs pour la conservation du patrimoine dans Lachine-Est. Cela permettrait alors aux propriétaires des bâtiments industriels patrimoniaux de comprendre l'importance de ces lieux et ainsi mieux s'approprier la vision de la ville pour le secteur.

## **Recommandation**

### **Réaliser une étude patrimoniale dans le but de formuler un énoncé d'intérêt pour les bâtiments industriels du secteur de Lachine-Est**

Comme nous l'avons expliqué dans la section précédente, il est impératif que l'arrondissement Lachine développe une plus grande connaissance de la valeur patrimoniale des ensembles industriels composant le secteur de Lachine Est. Il s'agit d'ailleurs d'une recommandation du plan directeur de parc Canada pour le canal Lachine.<sup>7</sup>

### **Développer un plan directeur de développement et un PPU afin de mettre en valeur le patrimoine industriel et créer un PIIA spécifique pour Lachine-Est**

Comme nous l'avons mentionné précédemment dans le travail, l'étude patrimoniale permettra de dégager certains éléments qui pourront servir à mettre à jour le PIIA. À notre avis, la spécificité du secteur de Lachine-Est requiert une attention particulière des autorités publiques et c'est pourquoi nous croyons que l'arrondissement devrait développer une réglementation distincte pour ce secteur. De plus, un plan directeur de développement nous semble la meilleure solution afin de mettre en valeur le patrimoine industriel du secteur dans le projet de requalification urbaine de Lachine-Est. Celui-ci devra toutefois être développé suite à l'étude patrimoniale afin d'identifier les bonnes caractéristiques et valeurs qui sont véhiculées par ces ensembles industriels. Ces dernières serviront aussi à réaliser le PPU pour le secteur Lachine-Est. Il s'agit également de l'une des recommandations de la ville de Montréal dans sa politique du patrimoine.<sup>8</sup>

### **Reconnaître le canal des sulpiciens comme un tracé fondateur à fort potentiel et développer un tracé reprenant l'ancienne emprise de ce canal.**

À l'heure actuelle, aucun document de l'arrondissement et de la ville de Montréal ne reconnaît la valeur patrimoniale de ce tracé qui, rappelons-le, constituerait la première tentative de canalisation

---

<sup>7</sup> Archemi inc. *Op cit.*

<sup>8</sup> Ville de Montréal (2005). Politique du patrimoine.

[http://www2.ville.montreal.qc.ca/patrimoine/doc\\_enonce/politique.pdf](http://www2.ville.montreal.qc.ca/patrimoine/doc_enonce/politique.pdf).

en Amérique du Nord.<sup>9</sup> Sa mise en valeur est donc primordiale à notre avis. L'étude patrimoniale devrait d'ailleurs mettre en évidence le tracé approximatif de ce canal. Nous recommandons donc de développer un tracé piéton à l'image de l'ancienne emprise du canal des sulpiciens pour les riverains. L'arrondissement Lachine pourrait d'ailleurs s'inspirer de la promenade Luc Larrivée dans Hochelaga-Maisonneuve pour cet aménagement puisque ces derniers ont développé un réseau piétonnier sur l'emprise d'un ancien chemin de fer.



Promenade Luc Larrivée. Photo prise par Charles Grenier

### **Mettre en valeur les ponts roulants de l'ancien complexe Allis Chalmers Bullock**

À l'heure actuelle, les ponts roulants de cet ancien complexe industriel se situent à l'extrémité d'un stationnement aujourd'hui occupé par l'ARTM. Malgré la valeur patrimoniale que lui accorde l'arrondissement dans son PIIA, aucun aménagement n'a été réalisé afin de les mettre en valeur. Nous recommandons donc de développer un espace public autour de cette infrastructure industrielle. L'arrondissement pourrait d'ailleurs s'inspirer du jardin des fonderies de Nantes. Dans une grande opération de requalification urbaine, la municipalité a converti cet ancien hangar en un immense espace public en jouant avec le contraste du métal et du végétal pour mettre en valeur cet ancien bâtiment industriel.

---

<sup>9</sup> Ville de Montréal (2008). *Op cit.*



Le jardin des fonderies. Source : <http://www.doazan-hirschberger.com/fr/projets/detail/jardin-des-fonderies.html#>.

**Reconnaissance de la Dominion Bridge et de l'ancien complexe Stelfil comme des sites patrimoniaux exceptionnels dans le plan d'urbanisme de l'arrondissement et de la ville de Montréal.**

Malgré le fait que le règlement sur les PIIA de Lachine reconnaît ces deux ensembles industriels, en partie, comme des sites patrimoniaux exceptionnels, ceux-ci ne sont toujours pas indiqués comme tels dans le plan d'urbanisme. Or, si on veut que les propriétaires de ces complexes industriels s'approprient la vision de la ville et de l'arrondissement quant à la préservation de ces bâtiments, il est impératif que ceux-ci soient enchâssés dans le plan d'urbanisme afin de reconnaître leur valeur patrimoniale.