

Lieu historique national du  
**Canal-de-Lachine**

Mémoire présenté à l'OCPM  
Secteur Bridge-Bonaventure  
Septembre 2019



Parcs  
Canada

Parks  
Canada

Canada

# Table des matières

1. Présentation de l'Agence Parcs Canada.....	4
2. Lieu historique national du Canal-de-Lachine .....	5
2.1.Période de navigation commerciale (1825-1970) .....	7
2.2.Période de transition (1970-2002).....	7
2.3.Période de navigation de plaisance et renaissance du canal (depuis 2002) .....	8
3. Secteur visé.....	10
3.1.Présentation .....	10
3.2. Contraintes.....	13
4. Plan directeur du lieu historique national du Canal-de-Lachine .....	15
4.1.Le canal de Lachine : un milieu en pleine évolution.....	15
4.2.Vision stratégique.....	16
4.3.Le bassin Peel : une approche de gestion distincte .....	18
5. Opportunités et enjeux pour Parcs Canada.....	20
5.1.La production d'énergie hydraulique .....	21
5.2.Richesse patrimoniale : une identité à faire perdurer.....	22
5.3.La signature d'une entrée de ville .....	22
5.4.Le pont CN du Port.....	23
5.5.La nouvelle station du REM à proximité du bassin Peel.....	24
5.6.Les projets de développement urbain .....	25
5.7.L'interface entre le canal et les secteurs voués au redéveloppement .....	26
5.8.Le maintien de la navigation .....	27
5.9.Le développement des réseaux de transports cyclables et actifs.....	28
5.10.La gestion des eaux pluviales.....	28
5.11.La berge des Coursiers.....	29
5.12.Une approche concertée .....	30
6. Conclusion .....	31



Parcs  
Canada

Parks  
Canada



Unité des voies navigables au Québec  
105, rue McGill, 6e étage  
Montréal (Québec) H2Y 2E7

Le 27 septembre 2019

Madame Nicole Brodeur  
Présidente de la Commission -secteur Bridge-Bonaventure  
Office de consultation publique de Montréal  
1550, rue Metcalfe – Bureau 1414  
Montréal (Québec) H3A 1X6

**OBJET : Secteur Bridge-Bonaventure – Audition des opinions – Lieu historique national du Canal-de-Lachine – Parcs Canada**

---

Madame la Présidente,  
Madame et Monsieur les Commissaires,

Dans le cadre du processus d'audition des opinions, étape clé du processus de consultation publique pour le secteur « *Bridge-Bonaventure* », l'Agence Parcs Canada (APC) souhaite vous faire part des éléments pertinents au Lieu historique national du Canal-de-Lachine pour le secteur à l'étude. Ces éléments proviennent du plan directeur du Canal-de-Lachine qui a été déposé au Parlement en 2018. Il traduit le souhait des Montréalais qui ont participé au processus de consultation publique complété préalablement au dépôt du plan, en proposant des objectifs et des orientations pour la gestion du lieu pour les dix prochaines années.

En espérant que notre apport contribuera à la réflexion de tous dans le cadre de cet exercice de planification déterminant pour l'avenir du secteur Bridge-Bonaventure.

Veillez agréer, Madame la Présidente, Madame et Monsieur les Commissaires, l'expression de mes sentiments distingués.

La Directrice,  
Unité des voies navigables au Québec

Lauren Small



## 1. Présentation de l'Agence Parcs Canada

L'Agence Parcs Canada gère l'un des plus vastes réseaux de lieux naturels et historiques protégés du monde, totalisant plus de 47 parcs nationaux, 168 lieux historiques nationaux, 4 aires marines nationales de conservation ainsi qu'un parc national urbain. Ce réseau représente plus de 450 000 km<sup>2</sup> d'aires protégées sur le territoire canadien. Le mandat de cette agence fédérale consiste à protéger et à mettre en valeur des exemples représentatifs du patrimoine naturel et culturel du Canada, et à en favoriser la connaissance et l'appréciation du public de manière à assurer leur intégrité pour les générations d'aujourd'hui et de demain.

Pour les cinq (5) canaux historiques du Québec<sup>1</sup>, dont le canal de Lachine, cela signifie de soutenir la viabilité des sites qu'elle protège, d'offrir des services de qualité, d'assurer la sécurité des visiteurs, d'opérer la navigation, d'entretenir et d'améliorer les actifs, y compris les actifs patrimoniaux, de développer des initiatives novatrices avec le milieu et ses partenaires ainsi que de permettre à un plus grand nombre de Canadiens de découvrir leur caractère historique national.

---

1 Les cinq (5) canaux gérés par Parcs Canada au Québec sont les suivants : le lieu historique national du Canal-de-Carillon, le lieu historique national du Canal-de-Sainte-Anne-de-Bellevue, le lieu historique national du Canal-de-Lachine, le lieu historique national du Canal-de-Chambly et le lieu historique national du Canal-de-Saint-Ours.



Lieu historique national du Canal-de-Lachine

## 2. Lieu historique national du Canal-de-Lachine

Le lieu historique national du Canal-de-Lachine, situé en plein cœur de la ville de Montréal, propose un parcours urbain verdoyant de 13,5 kilomètres bordé de vestiges industriels, une piste à la renommée internationale, en plus d'une voie navigable ponctuée de cinq (5) écluses entre le Vieux-Port et le lac Saint-Louis. Véritable symbole identitaire du territoire montréalais, le canal de Lachine traverse quatre (4) arrondissements, soit l'arrondissement Ville-Marie, l'arrondissement Le Sud-Ouest, l'arrondissement LaSalle ainsi que l'arrondissement Lachine.

Construit entre 1821 et 1825 dans le but de contourner les rapides de Lachine et d'ainsi faciliter la navigation commerciale, cet ouvrage d'ingénierie aura permis à des marchandises de toute nature d'être dirigées vers les marchés canadiens, américains et internationaux. Le canal devient également source d'énergie hydraulique, favorisant ainsi l'implantation d'importants établissements industriels à ses abords. De l'aménagement de la voie navigable naît un essor industriel sans précédent, qui donnera naissance au site industriel le plus important du Québec et du Canada, du moins pour l'époque<sup>2</sup>. C'est pourquoi le lieu historique national du Canal-de-Lachine est reconnu comme le berceau de l'industrialisation au pays.

---

2 DESLOGES, Yvon et Alain GELLY (2002). *Le canal de Lachine : du tumulte des flots à l'essor industriel et urbain, 1860-1950*. Septentrion. p. 7



L'entrée du canal et le pont Black's Bridge

S'établissant le long du canal, des entreprises et industries de divers secteurs d'activités créeront des milliers d'emplois. Attirés par ces opportunités d'emplois, les travailleurs et leurs familles ont cherché à s'établir à proximité de leur lieu de travail, ce qui a contribué à l'essor des quartiers ouvriers limitrophes et à l'urbanisation du sud-ouest de l'île de Montréal. Le canal de Lachine constitue donc un ouvrage fondateur de Montréal en ayant contribué de façon marquante à son développement économique, industriel et urbain, et compte parmi les facteurs qui ont fait de Montréal le berceau de l'industrie manufacturière canadienne.

C'est d'ailleurs pour commémorer son rôle déterminant à la tête du réseau de canaux canadiens reliant le cœur du continent à l'océan Atlantique que le canal de Lachine a été désigné comme lieu historique national en 1929 par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada. L'histoire du canal a été marquée par trois (3) grands jalons :

- la période de navigation commerciale (1825-1970);
- la période de transition (1970-2002);
- la période de navigation de plaisance (depuis 2002).



## 2.1. Période de navigation commerciale (1825-1970)

À une époque où la navigation constitue le moyen le plus efficace de transporter marchandises et passagers, Montréal représente, jusqu'au début du XIX<sup>e</sup> siècle, un point de rupture dans la navigation vers l'intérieur du continent. La construction du canal de Lachine, entamée en 1821, sera au cœur du développement industriel de la région. En effet, cette voie d'eau permettra aux navires de faire fi des rapides jusque-là infranchissables et de prendre la direction des Grands Lacs. Elle attirera simultanément nombre d'entreprises qui se serviront de son eau à des fins énergétiques ou pour les besoins de leurs procédés de fabrication.

Depuis son ouverture, la voie navigable et ses abords se sont métamorphosés peu à peu en véritable corridor industriel et quartiers ouvriers. Le canal n'est plus seulement un lieu où l'on travaille; il devient un véritable milieu de vie.

## 2.2. Période de transition (1970-2002)

L'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent en 1959, qui permet aux navires d'accéder directement aux ports des Grands Lacs, contribue, entre autres, à la fermeture du canal de Lachine en 1970. Résidents et entreprises délaissent les anciens quartiers en bordure du canal pour s'installer dans les banlieues et les parcs industriels desservis par les nouvelles infrastructures routières. Suite à sa fermeture, l'entrée est du canal est remblayée et l'eau du canal est détournée vers le bassin Windmill-Point du Port de Montréal. En 1977, le projet *Action 77* est mis en place par Travaux publics Canada afin de transformer les abords du canal en parc linéaire. C'est alors que la piste cyclable ainsi que plusieurs haltes sont aménagées.



Le canal de Lachine en 2001

© Denis Labine, 2001

### **2.3. Période de navigation de plaisance et renaissance du canal (depuis 2002)**

Dans les années 1990, le canal de Lachine a connu une phase de renaissance. Un imposant projet de revitalisation a été annoncé publiquement au printemps 1997. Les différents paliers de gouvernement ont consacré près de 100 millions de dollars à la réalisation du projet. Ces fonds publics ont généré des investissements privés qui se sont élevés à plus d'un million de dollars. Au cours de la période de travaux, 720 emplois ont été créés par les seuls investissements du gouvernement fédéral. La phase 1 des travaux chapeautés par Parcs Canada s'est échelonnée de 1997 à 2004, et visait à mettre en valeur le potentiel commémoratif et récréatif du canal de Lachine. Les interventions urbanistiques et les travaux entrepris par la Ville de Montréal entre 1997 et 2002 concernaient les abords et les quartiers limitrophes du canal.

Plusieurs travaux ont été entrepris pour remettre en état et opérer la voie navigable dans le but de rouvrir le canal à la navigation de plaisance pour 2002. Ainsi, des murs ont été consolidés, des ponts ont été rehaussés, de nouvelles passerelles ont été installées, le bassin Peel a été ré excavé et surtout, trois écluses et leur déversoir ont été remis en fonction dans le respect des structures historiques datant de la dernière période d'utilisation du canal.

Rouvrir le canal de Lachine à la navigation de plaisance après plus de trente ans aura permis la concrétisation de l'un des plus importants projets de réaménagement urbain que la métropole ait connu. En plus de favoriser la revitalisation de l'arrondissement Le Sud-Ouest, d'y créer un attrait touristique d'envergure, d'y susciter de nouvelles activités économiques et d'y favoriser par conséquent la création d'emplois, la réouverture du canal de Lachine à la navigation aura permis aux résidents de se réapproprier ce lieu historique.

## Quelques dates importantes dans l'histoire du canal de Lachine d'hier à aujourd'hui

<b>1821-1825</b>	Construction du canal
<b>1825</b>	Ouverture du canal à la navigation commerciale
<b>1843-1848</b>	Premier élargissement du canal
<b>1873-1884</b>	Deuxième élargissement du canal
<b>1929</b>	Désignation du canal à titre de lieu historique national
<b>1970</b>	Fermeture du canal à la navigation commerciale
<b>1977</b>	Programme Action 77 (aménagement d'un parc linéaire le long du canal)
<b>1978</b>	Transfert du lieu historique national du Canal-de-Lachine à Parcs Canada
<b>1990-1992</b>	Restauration de l'entrée est du canal
<b>2002</b>	Réouverture du canal à la navigation de plaisance

Le canal de Lachine compte un grand nombre de biens bâtis et des ressources culturelles témoignant de plus de 300 ans d'histoire, dont la valeur de remplacement s'élève à près de 500 millions \$. Une grande proportion de ces biens correspond à des infrastructures et des ouvrages de génie essentiels à l'opération d'une voie navigable. Les ponts routiers, empruntés quotidiennement par des milliers de véhicules en transit ainsi que les installations pour les visiteurs nécessitent un entretien soutenu en raison de la localisation urbaine du canal et de leur utilisation intensive.

Aujourd'hui, le canal est un important lieu de rassemblement sur le territoire montréalais. En 2018, il a attiré plus de 1,2 million de personnes, dont près de 2 000 plaisanciers. Le secteur du bassin Peel du canal de Lachine est situé aux limites du quartier de l'Innovation et du quartier de Griffintown (arrondissement Le Sud-Ouest), qui est d'ailleurs en pleine effervescence. Nonobstant la disparition des complexes manufacturiers ayant contribué à la renommée du lieu comme corridor industriel, il subsiste toujours plusieurs vestiges de cette glorieuse époque qui ne manquent pas de façonner son paysage. À cet effet, notons la présence des écluses n<sup>os</sup> 1 à 5, des déversoirs, d'anciens ponts tournants et de vestiges industriels, tels que la grue LaSalle-Coke. La préservation et la mise en valeur de ces ressources culturelles ont permis dans bien des cas de maintenir un cachet unique qui est prisé autant par les amateurs de patrimoine industriel que par les jeunes urbains à la recherche d'endroits singuliers et novateurs. Enfin, le canal de Lachine a été identifié comme « secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle », dans les outils de planification de la Ville de Montréal.

Depuis 2002, le redéveloppement des abords du canal de Lachine s'est intensifié. La piste multifonctionnelle en site propre, les nombreux espaces verts, les infrastructures historiques et la proximité de l'eau confèrent un attrait et un attachement envers le lieu autant pour les Montréalais que les visiteurs. La piste multifonctionnelle qui longe le canal, très fréquentée, est raccordée au réseau cyclable de la Ville de Montréal et à celui de la Rive-Sud. Les berges sont quant à elles appréciées pour la détente, la contemplation du spectacle nautique et pour la tenue d'événements et de rassemblements.



Le bassin Peel et ses environs

### 3. Secteur visé

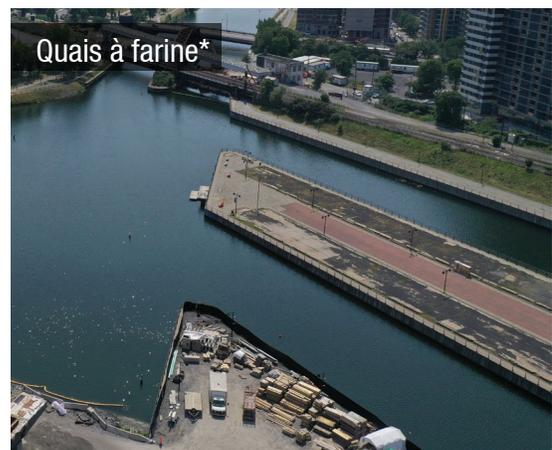
#### 3.1. Présentation

Le territoire visé par l'exercice de consultation publique portant sur le secteur Bridge-Bonaventure est occupé en partie par le lieu historique national du Canal-de-Lachine géré par l'Agence Parcs Canada. Non seulement ce secteur constitue-t-il une véritable porte d'entrée pour la ville de Montréal, celui-ci est aussi la porte d'entrée aval du canal pour les plaisanciers qui y naviguent. D'ailleurs, ce secteur possède plusieurs composantes patrimoniales dont la présence témoigne de l'histoire et du fonctionnement du canal lors de sa période de navigation commerciale. En plus de commémorer le patrimoine industriel de Montréal, la présence d'un ancien bassin de retournement (bassin Peel) confère au site des caractéristiques paysagères des plus singulières dont le plein potentiel demeure à exploiter.

À proximité du canal de Lachine, sur la rue Mill, se trouve également le site des Ateliers du canal de Lachine. Il s'agit d'un complexe de quatre (4) bâtiments dont un entrepôt (et bureau), un atelier d'usinage, une forge et un garage, tous utilisés aux fins d'entretien du canal de Lachine, et ce, depuis sa construction au cours du XIX<sup>e</sup> siècle. Construit aux alentours de 1909, l'atelier d'usinage est d'ailleurs l'un des plus anciens édifices industriels entièrement fait de béton au Québec.

En somme, le lieu historique national du Canal-de-Lachine comprend plusieurs composantes patrimoniales et sites d'intérêt qui sont situés sur ou aux abords du territoire visé par l'exercice de consultation pour le secteur Bridge-Bonaventure, tels que présentés dans les pages suivantes.

# Composantes patrimoniales



(\*) Hors des limites du secteur Bridge-Bonaventure.

# Sites d'intérêt



(\*) Hors des limites du secteur Bridge-Bonaventure.

### 3.2. Contraintes

Le secteur Bridge-Bonaventure possède son lot de contraintes : il est situé de part et d'autre des arrondissements Le Sud-Ouest et Ville-Marie, il couvre une superficie de 2,3 km<sup>2</sup> et comprend d'importantes composantes du territoire montréalais, notamment les abords des ponts Champlain et Victoria, le parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles, les rives du fleuve Saint-Laurent, les bassins Peel et Wellington, la Cité-du-Havre, la Pointe-du-Moulin ainsi que le quai Bickerdike<sup>3</sup>.

Pour le lieu historique national du Canal-de-Lachine, les limites du secteur Bridge-Bonaventure présentent certains enjeux dans la mesure où les limites du lieu historique national administré par Parcs Canada n'ont pas été considérées dans l'exercice de délimitation du secteur. Cela fait en sorte que le secteur inclut certaines parties du lieu historique national et en exclut d'autres. Ainsi, certaines composantes clés du canal de Lachine, identifiées par un astérisque (\*) dans les pages précédentes, ne sont pas comprises dans le secteur visé.

À titre d'exemple, les principales composantes du bassin Peel, soit le plan d'eau, les berges et les quais à farine n'ont pas été entièrement intégrées au secteur visé, malgré le fait que le bassin soit identifié dans la cartographie du secteur Bridge-Bonaventure. Le même constat s'applique au pont CN Wellington, à la berge des Coursiers<sup>4</sup>, aux quais à farine, à la promenade du port ainsi qu'au pont CN du Port et à son îlot central<sup>5</sup>. Malgré cela, il apparaît important de mettre de l'avant que Parcs Canada, en tant que propriétaire et gestionnaire du Canal-de-Lachine, possède une vision pour le secteur du bassin Peel. Cette vision est énoncée dans le plan directeur du lieu historique national du Canal-de-Lachine et est présentée un peu plus bas.

Par ailleurs, Parcs Canada est convaincue que ces éléments indissociables du Canal-de-Lachine constituent des atouts pour l'ensemble du secteur. Ils offrent l'opportunité d'établir un lien entre le passé industriel du canal et son rôle dans le développement de Montréal, et de continuer à jouer le rôle d'emblème montréalais dans le futur. Le développement en berge du canal de Lachine depuis l'ouverture à la navigation de plaisance est un indicateur important de la valeur ajoutée du canal dans le tissu urbain.

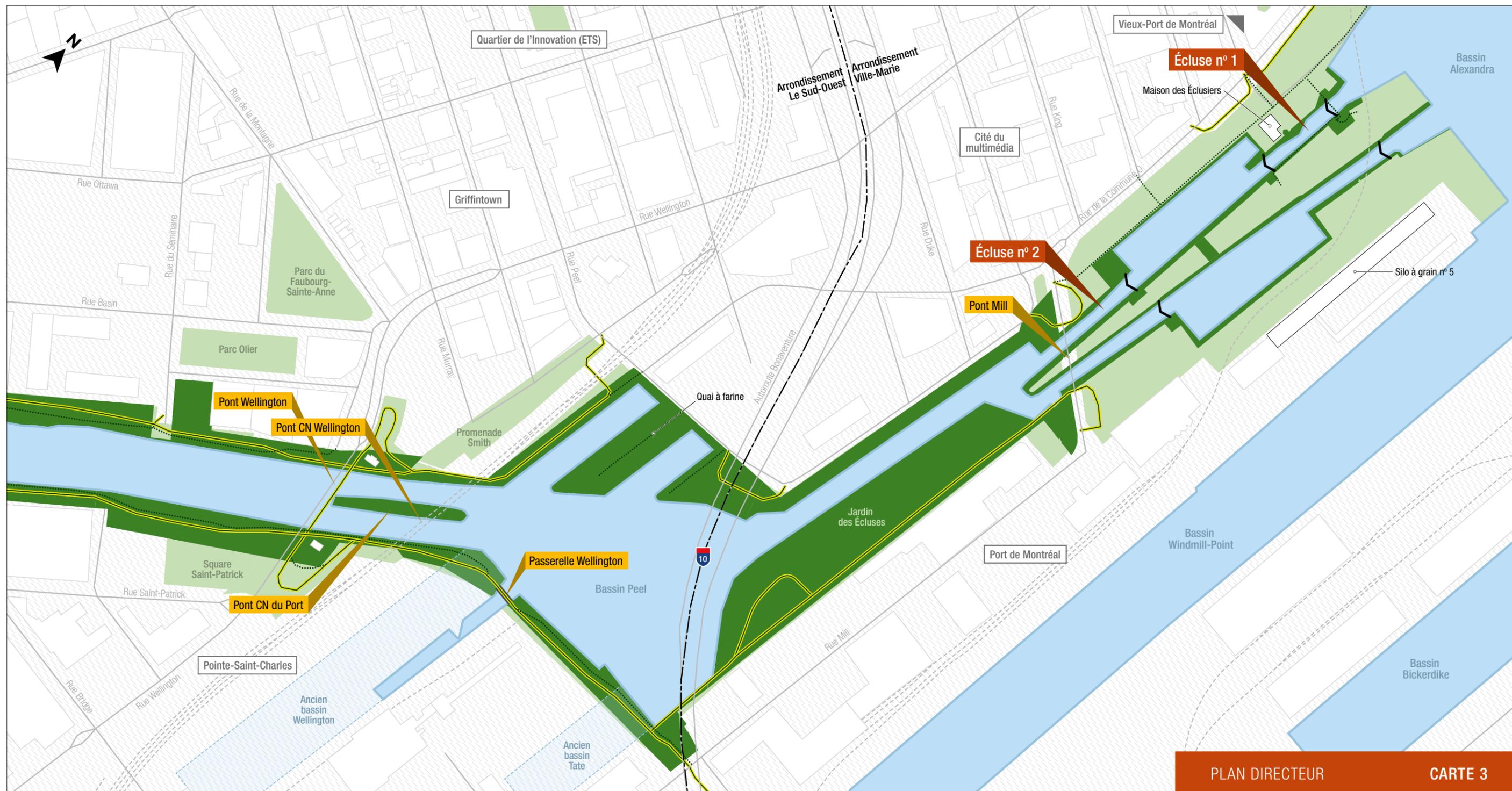
Le secteur du bassin Peel, tel qu'identifié dans le plan directeur (2018), est présenté à la page suivante.

---

3 Office de consultation publique de Montréal

4 La toponymie de ce secteur a été récemment modifiée par Parcs Canada. Il s'agit du Jardin des écluses dans la cartographie du Plan directeur.

5 Dans le dossier de documentation, disponible sur le site de l'OCPM, on remarque une différence entre les secteurs délimités à la carte « 1.3 Secteur Bridge-Bonaventure » et la modélisation 3D. Le pont CN du Port, le plan d'eau du Bassin Peel et l'îlot central (écluses 1-2) figurent au sein des limites identifiées dans la « modélisation 3D ».



**ARRONDISSEMENTS**  
LE SUD-OUEST  
VILLE-MARIE

<span style="color: green;">●</span> PARCS CANADA	<span style="color: yellow;">—</span> PISTE DU CANAL
<span style="color: lightgreen;">●</span> PARC ET ESPACE VERT	<span style="color: gray;">- - - -</span> SENTIER PIÉTON

0 50 100 200 m

JUILLET 2017

PLAN DIRECTEUR

CARTE 3

**SECTEUR DU BASSIN PEEL**

## **4. Plan directeur du lieu historique national du Canal-de-Lachine : vision stratégique**

En vertu de la *Loi sur l'Agence Parcs Canada*, Parcs Canada doit préparer, pour chaque lieu historique national sous sa responsabilité, un plan directeur. Cet outil a pour objectif d'établir une vision pour la gestion du lieu pour une période de dix ans, notamment en décrivant comment la gestion du lieu historique national permettra d'appuyer le mandat de Parcs Canada, tout en respectant l'obligation de rendre compte à la population canadienne. Le Plan directeur du lieu historique national du Canal-de-Lachine, remplaçant le plan de 2004, a été déposé au Parlement en juin 2018. Contrairement à un plan directeur d'aménagement, un plan directeur pour un lieu historique national est avant tout un document stratégique énonçant une orientation claire pour la gestion et l'exploitation du lieu, en formulant une vision, des stratégies et des objectifs clés. Il est le fruit d'une consultation publique et de la contribution exhaustive d'acteurs divers, tels que des résidents locaux et régionaux ainsi que des visiteurs. Le plan directeur du Canal-de-Lachine reflète donc la vision des Montréalais qui souhaitent en faire un lieu emblématique et inspirant, porté par une communauté engagée envers sa protection et sa mise en valeur.

### **4.1. Le canal de Lachine : un milieu en pleine évolution**

Tandis que le plan directeur de 2004 a été élaboré dans le contexte de la réouverture du canal à la navigation de plaisance (en 2002), le canal de Lachine et ses abords ont depuis subi d'importantes transformations. Au fil des années, le paysage et les abords du canal se sont transformés au gré des démolitions, des reconversions d'anciennes industries à des fins résidentielles et commerciales et des nouvelles constructions. Ces transformations exigent des efforts considérables afin d'atténuer les impacts et pour assurer la préservation des valeurs historiques et de l'esprit du lieu.

Traversant un milieu fortement urbanisé, le canal et ses berges sont fréquentés comme un espace vert de détente, tandis que sa piste, aménagée vers la fin des années 1970, confère au canal une nouvelle vocation de « parc linéaire ». La mise en valeur de ce corridor récréatif a d'ailleurs donné naissance à une importante valorisation immobilière et a suscité un grand désir d'appropriation du lieu par ses riverains, en plus de contribuer directement à la revitalisation des milieux de vie adjacents. De plus en plus d'évènements de toutes envergures ont également lieu sur les berges du canal et contribuent à le faire rayonner.

Cette nouvelle réalité a constitué une toile de fond permettant d'orienter la définition d'une vision stratégique pour le canal de Lachine du futur.

## 4.2. Vision stratégique

Le nouveau plan directeur pour le lieu historique national du Canal-de-Lachine s'inscrit dans un contexte de renouvellement du lieu et de ses abords, en pleine revitalisation urbaine, et lui permettra de mieux se positionner dans l'offre touristique et culturelle de Montréal. La vision pour le canal de Lachine vise d'ailleurs à en faire **un lieu emblématique et inspirant, porté par une communauté engagée envers sa protection et sa mise en valeur**. Elle vise à permettre au lieu historique de se renouveler, en tenant compte des principaux enjeux et tendances qui se dessinent, ainsi que de mieux le faire connaître et apprécier par les Canadiens en tirant profit des opportunités du milieu. Pour parvenir à cette vision, les quatre (4) stratégies-clés suivantes guideront la gestion du lieu<sup>6</sup> :

### ***Stratégie 1 : Le canal de Lachine : un emblème montréalais!***

*Cette stratégie vise à doter le canal de Lachine d'une identité forte et cohérente lui permettant d'être reconnu comme un lieu historique novateur en matière de préservation du patrimoine industriel en milieu urbain. Dans un contexte métropolitain et compétitif, une signature distinctive, reposant principalement sur les valeurs patrimoniales propres au canal, contribuera à faire de celui-ci un lieu emblématique de Montréal, une destination de premier plan tant pour les clientèles locales que pour les visiteurs internationaux. Cette signature unique ainsi que la préservation de ses valeurs et ressources culturelles permettra au canal de Lachine de s'inscrire au rang d'acteur de premier plan dans le milieu touristique et culturel de la métropole.*

### ***Stratégie 2 : Une expérience de visite renouvelée***

*Cette stratégie met l'accent sur le renouvellement et la bonification de l'expérience de visite offerte aux usagers du canal afin de tenir compte des nouveaux besoins exprimés par les différents profils d'utilisateurs et de la revitalisation des milieux de vie adjacents. Cette stratégie vise notamment à accroître le niveau de services et d'occasions de récréation et d'apprentissage ainsi qu'à mieux refléter les transformations récentes du tissu urbain environnant. À terme, le canal sera recherché pour son corridor unique, un parcours invitant à la découverte d'un patrimoine authentique, à la contemplation de sa voie navigable et à la détente dans un cadre verdoyant.*

### ***Stratégie 3 : Un bien collectif important, vecteur de développement pour les communautés***

*Depuis sa réouverture, le canal de Lachine a été un levier important pour la requalification des quartiers environnants et a engendré des retombées importantes pour ces milieux et pour la ville de Montréal. Cette stratégie cherche à accroître la portée d'un tel équipement public dans le milieu et à multiplier ses bénéfices pour les communautés. Elle cherche également à réaffirmer la propriété publique du lieu et son intégration avec les milieux qui le bordent et qui se l'approprient. Finalement,*

---

6 Les objectifs et cibles qui découlent de chacune des stratégies-clés sont présentés dans le plan directeur, disponible en ligne <https://www.pc.gc.ca/fr/lhn-nhs/qc/canallachine/info/gestion-management/gestion-management-2018>



Les tentes oTENTik de Parcs Canada

*elle mise sur des partenariats solides pour appuyer Parcs Canada dans la réalisation de sa vision à long terme pour le canal de Lachine.*

***Stratégie 4 : Une vitrine exceptionnelle sur l'histoire et l'innovation***

*Parcs Canada possède une expertise unique dans l'intendance et l'opération d'un canal historique. En raison de la localisation urbaine du canal de Lachine, Parcs Canada est bien positionnée pour faire la démonstration de son savoir-faire à un public étendu, mais également pour faire connaître et promouvoir le vaste réseau d'endroits patrimoniaux qu'elle gère. Cette stratégie vise donc à faire du canal un porte-étendard de Parcs Canada, un lieu historique singulier dont la notoriété rejaillit sur toute l'Agence.*

En sus des stratégies précédentes, le plan directeur du lieu historique national du Canal-de-Lachine possède également des objectifs distincts pour le secteur du bassin Peel. Puisque le secteur Bridge-Bonaventure comprend une portion du bassin Peel, une attention particulière doit être accordée à la vision préconisée par Parcs Canada pour ce secteur.



Le bassin Peel du canal de Lachine

### 4.3. Le bassin Peel : une approche de gestion distincte

Historiquement, le bassin Peel était un point de convergence stratégique, entre les navires de haute mer et les navires destinés au réseau intérieur, de même qu'un bassin « de retournement », en raison de sa profondeur et de son gabarit, qui permettait aux navires océaniques d'y accéder. Tout comme la voie navigable, le bassin Peel comportait également plusieurs bassins et quais latéraux liés aux fonctions portuaires et de transbordement.

Au début des années 2000, les anciens quais à farine situés sur la berge nord-est du bassin ont été ré-excavés et remis au jour. Du côté opposé, le bassin Wellington fut en partie déblayé, contrairement au bassin Tate qui ne fit l'objet que d'un rappel via un marquage au sol. Considérant leur emplacement, les bassins Tate et Wellington détiennent un fort potentiel de mise en valeur. Situé au pied du centre-ville de Montréal, le bassin Peel offre également un paysage unique et une vue imprenable sur le centre-ville de Montréal ainsi que sur plusieurs emblèmes du patrimoine industriel montréalais, tels le silo 5, le pont CN du Port, la minoterie ADM et sa célèbre enseigne de la Farine Five Roses. Le bassin Peel est également traversé par l'autoroute Bonaventure, la principale porte d'entrée au centre-ville de Montréal.

Considérant ceci, le Plan directeur de 2018 statuait sur l'importance du bassin Peel – non seulement pour le Canal-de-Lachine mais également pour la ville de Montréal –notamment en raison de :

- *Sa localisation à l'entrée du centre-ville de Montréal, au cœur d'un redéveloppement urbain majeur;*
- *Sa proximité immédiate du Vieux Port de Montréal fréquenté par plus de 6 millions de personnes et l'accès à sa clientèle internationale;*
- *Le gabarit singulier de son plan d'eau lui conférant un grand potentiel encore inexploité;*
- *Sa thématique et ses composantes historiques;*
- *Sa signification particulière pour de nombreux partenaires ;*
- *La présence d'infrastructures de transport imposantes et la venue prochaine d'autres équipements structurants, dont l'annonce du projet du réseau électrique métropolitain (REM) de Montréal et de sa future station.*
- *La proximité d'une clientèle jeune et branchée attirée par le Quartier de l'innovation et l'ÉTS.*

Il est important de souligner l'effervescence dans le secteur du bassin Peel depuis le dépôt du plan directeur il y a un plus d'un an. Pour en témoigner, voici quelques projets, initiatives et équipements structurants qui ont vu le jour et qui ont et/ou auront un impact sur le paysage, la fréquentation et les opportunités de développement de ce lieu:

- *Le projet Réinventer Montréal (C40) pour la cour de voirie de la Commune, lancé par la Ville de Montréal;*
- *L'adoption, par la Ville de Montréal, du Règlement déterminant les secteurs de planification urbaine sur lesquels le droit de préemption peut être exercé et les fins pour lesquelles des immeubles peuvent y être ainsi acquis (#18-066), applicable notamment pour le secteur de planification « Le Havre<sup>7</sup> », incluant notamment les abords du canal de Lachine;*
- *Les travaux de réfection de l'autoroute Bonaventure;*
- *La construction d'un pont ferroviaire au-dessus du canal de Lachine pour la mise en place de l'antenne Rive-Sud du REM;*
- *Le lancement d'un appel de propositions pour la revalorisation du secteur La Pointe-du-Moulin et le silo 5 par la Société immobilière du Canada (SIC);*
- *Le lancement du processus de consultation publique pour le secteur Bridge-Bonaventure par l'OCPM;*
- *Le projet du nouveau stade de baseball dans le secteur des bassins Peel et Wellington, piloté par le Groupe Baseball Montréal;*
- *L'intérêt du groupe Devimco pour les terrains du bassin Wellington dans le but d'y aménager un nouveau quartier résidentiel;*
- *Etc.*

---

7 Le secteur « Le Havre » correspond aux limites du secteur Bridge-Bonaventure visé dans le cadre de la présente consultation publique.

Par ailleurs, la signification particulière du bassin Peel pour de nombreux partenaires se reflète notamment par l'utilisation reconnue du toponyme « bassin Peel », malgré qu'il réfère à une composante du Canal-de-Lachine, propriété de Parcs Canada.

En raison de sa grande visibilité et de son important potentiel de développement et de diffusion du patrimoine, le bassin Peel peut aspirer à devenir un élément moteur du canal de Lachine et même retrouver son rôle de plaque-tournante, soit un lieu de convergence attractif pour la clientèle montréalaise ainsi que les touristes. Dans le cadre du Plan directeur du lieu historique national du Canal-de-Lachine, l'approche de gestion propose la mise en place de partenariats solides et stratégiques ainsi qu'une vision de développement concertée et affirmée. Les objectifs sont les suivants :

1. *Les partenaires du milieu élaborent avec Parcs Canada une vision commune de développement pour le secteur du bassin Peel et s'engagent à intégrer celle-ci dans leurs projets respectifs afin de renforcer l'identité unique de l'endroit.*
2. *Le bassin Peel constitue une véritable porte d'entrée au canal et sa connectivité avec les milieux qui l'entourent est maximisée.*
3. *L'unicité du bassin Peel est célébrée grâce à une programmation d'activités et d'expériences innovantes misant à la fois sur l'eau et sur les symboles patrimoniaux du lieu et des environs.*

En somme, la vision et les objectifs propres au Canal-de-Lachine véhiculés dans le plan directeur (2018) doivent être considérés dans la définition d'une vision d'avenir et des principes de mise en valeur qui seront retenus pour le secteur Bridge-Bonaventure. Dans ce sens, la vision qui sera privilégiée par la Ville de Montréal et l'ensemble des intervenants ne doit pas être incompatible, ou constituer un frein à la mise en œuvre de la vision de Parcs Canada pour le Canal-de-Lachine, dans le respect de sa mission et de son mandat. L'établissement d'une vision pour le secteur Bridge-Bonaventure doit permettre de concilier les visions d'une multitude d'acteurs, dont Parcs Canada, afin que tous puissent poursuivre leurs activités et accomplir leurs mandats.

## **5. Opportunités et enjeux pour Parcs Canada**

Parcs Canada voit dans l'exercice de consultation publique du secteur Bridge-Bonaventure une opportunité de partager les principes de mise en valeur du lieu historique national ainsi que la vision exprimée dans le plan directeur. Ci-après est présentée une liste des opportunités qui orientent la réflexion de Parcs Canada et qui témoigne de la valeur ajoutée du Canal-de-Lachine pour le développement du secteur Bridge-Bonaventure.



Les coursiers d'alimentation sous la Lindseed Oil

### **5.1. La production d'énergie hydraulique : vecteur de l'essor économique de Montréal**

Bien évidemment, la voie navigable que représente le canal de Lachine est fortement associée à la navigation commerciale du XIX<sup>e</sup> siècle jusqu'au milieu du XX<sup>e</sup> siècle. Cela étant dit, le canal de Lachine possédait aussi les atouts nécessaires au développement d'un véritable corridor industriel, notamment dans la production d'énergie hydraulique. En effet, de par son importante dénivellation, le canal fut propice à l'aménagement de lots hydrauliques permettant aux industries de s'alimenter en énergie. Parallèlement au premier élargissement du canal de Lachine (à partir de 1843), le gouvernement du Canada-Uni procéda « à la création d'un complexe hydraulique similaire à ceux que l'on retrouve en Nouvelle-Angleterre<sup>8</sup> », dans le secteur des écluses de Montréal de l'écluse Saint-Gabriel. D'ailleurs, plusieurs exemples de cette interrelation entre les bâtiments industriels et le canal sont toujours présents (coursiers d'alimentation, canal de fuite, etc.) et perceptibles dans le paysage de la voie navigable, particulièrement dans le secteur de l'ancienne Belding Corticelli et de l'ancienne Sugar Refining Company (Redpath).

C'est cet accès à l'énergie hydraulique qui a permis aux industries de passer de la production artisanale à la production industrielle; un important essor ayant positionné Montréal comme berceau de l'industrialisation du pays et plus tard, comme capitale économique du Canada.

Dans le secteur à l'étude, bien que plusieurs bassins et coursiers d'alimentation soient toujours en place, ceux-ci représentent un enjeu dans la mesure où ils constituent des ressources archéologiques dont la localisation dépasse les limites de propriété du Canal-de-Lachine. Le bassin Wellington, la cale sèche Tate ainsi que les coursiers d'alimentation de la berge des Coursiers en sont de bons exemples. Principalement situés sur la propriété de la Société immobilière du Canada (SIC) et Archer Daniels Midland (ADM –Farine Five Roses), ces coursiers peuvent difficilement être mis en valeur par Parcs Canada. Une solution est à envisager afin de mettre en valeur ces précieuses ressources culturelles dont la présence est inhérente à l'histoire du canal.

---

8 DESLOGES, Yvon et Alain GELLY. (2002). *Le canal de Lachine : du tumulte des flots à l'essor industriel et urbain, 1860-1950*. Septentrion p. 109.

## 5.2. Richesse patrimoniale : une identité à faire perdurer

Le secteur Bridge-Bonaventure possède un riche patrimoine historique, architectural et paysager, notamment aux abords du canal de Lachine. Cette richesse constitue une opportunité afin de mettre en œuvre une vision qui s'en inspire, permettant non seulement de donner une valeur ajoutée au secteur, mais également d'y confirmer son identité. Dans le secteur, et plus particulièrement aux abords du canal de Lachine, il existe une opportunité à saisir afin que cette richesse patrimoniale se traduise, entre autres, dans l'architecture des bâtiments qui s'y construiront, dans leur implantation et leur volumétrie, dans le choix des matériaux, dans l'aménagement paysager et même dans les outils de mise en valeur et d'interprétation, pour ne nommer que ceux-ci.



En effet, en tant qu'intendant du Canal-de-Lachine, Parcs Canada considère que c'est en assurant la pérennité de la signature visuelle identitaire du lieu que les générations futures pourront bien comprendre le lien étroit qui unissait jadis le canal aux industries situées de part et d'autre de celui-ci, de même que sa contribution significative au développement de Montréal.

## 5.3. La signature d'une entrée de ville

Le secteur Bridge-Bonaventure est une importante entrée pour la Ville de Montréal, notamment par la convergence de plusieurs réseaux de circulation. Qu'on y accède en voiture, en autobus, en vélo, en bateau ou en train, il n'en demeure pas moins que ce secteur constitue le premier coup d'œil qu'on ait sur la ville. Cette réalité nécessite qu'une vision claire et concertée soit développée, et ce, afin que cette entrée puisse traduire les caractéristiques intrinsèques de Montréal, c'est-à-dire un mariage entre la richesse historique, l'innovation et la culture.



Google Maps. (2018)

En ce qui concerne Parcs Canada, cette entrée de ville constitue une opportunité pour mettre à l'avant-plan la présence du canal de Lachine et les composantes patrimoniales qui y sont associées. Une attention particulière doit donc être accordée au bassin Peel et à ses abords afin que ce lieu devienne une véritable destination dont les attraits surpassent la simple valeur paysagère. La préservation de son caractère public et le maintien des éléments constitutifs de sa désignation patrimoniale sont au cœur des préoccupations de Parcs Canada. Autrement dit, Parcs Canada souhaite

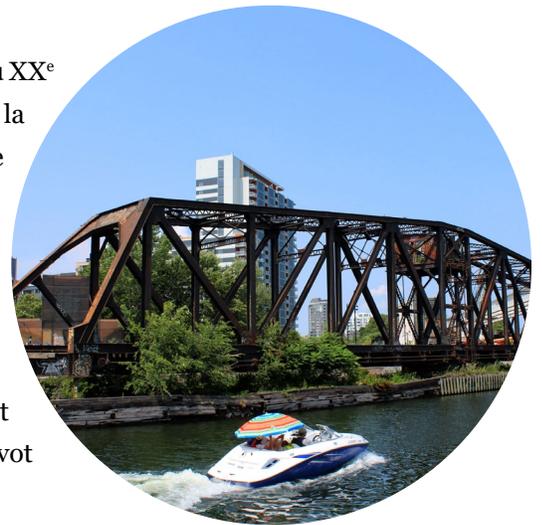


Le pont CN du Port et son contexte physique

vivement que cet espace - situé en plein cœur d'un redéveloppement urbain majeur et doté d'un potentiel de développement exceptionnel - retrouve son rôle historique de plaque-tournante et de point de convergence.

#### 5.4. Le pont CN du Port

Propriété de Parcs Canada, le pont CN du Port (construit au début du XX<sup>e</sup> siècle) est le seul pont ferroviaire pivotant qui demeure le long de la voie navigable. Construit par la Dominion Bridge, le pont témoigne de la convergence des réseaux de transport maritime, ferroviaire et terrestre à Montréal. Situé entre le pont routier Wellington et le pont du REM en construction, le pont est situé sur un îlot au centre de la voie navigable du canal de Lachine, propriété de la Caisse de dépôt et de placements Québec infrastructures (CDPQi). Malgré qu'il soit non opérationnel depuis la fin des années 1960 et qu'il soit maintenu sur un axe parallèle à la voie navigable, le système de pivot ainsi que la cabine de pilotage sont toujours en place.



Pour Parcs Canada, le pont CN du Port est non seulement une composante du paysage du Canal-de-Lachine, mais aussi une ressource culturelle (ouvrage de génie) qui possède un fort potentiel de mise en valeur. Des mesures de conservation et de stabilisation, appuyées par une stratégie de mise en valeur réalisée avec l'aide de partenaires à des fins touristiques, historiques, interprétatives et/ou commerciales, permettraient de favoriser sa connaissance, son appréciation et sa jouissance, conformément au mandat de Parcs Canada.

### 5.5. La nouvelle station du REM à proximité du bassin Peel

Le REM, mis en œuvre par CDPQi, est le plus grand projet de transport collectif entrepris au Québec depuis les cinquante dernières années. Ce réseau de train électrique de 67 km reliant les banlieues ouest, sud et nord de Montréal comptera 26 stations<sup>9</sup>. Le tracé et les infrastructures de l'antenne Rive-Sud passent au-dessus du canal de Lachine.

À l'heure actuelle, l'emplacement de la future station « Bassin Peel », le long de l'antenne Rive-Sud –Centre-Ville, demeure à être annoncé par CDPQi, conjointement avec la Ville de Montréal (automne 2019). Parcs Canada souhaite faire partie de la réflexion quant à l'emplacement de cette nouvelle station, dont l'achalandage annuel initial projeté (2021) est de plus de 600 000 usagers<sup>10</sup> et ce, afin d'assurer une intégration optimale avec le lieu historique et l'ensemble des composantes du secteur à l'étude. En effet, la venue de cette station nécessite une réflexion sur les aménagements à prévoir pour assurer la cohésion des réseaux de circulation, notamment en ce qui a trait aux accès, à la fluidité ainsi que la sécurité des connexions.

De plus, Parcs Canada voit ici une opportunité pour que la conception architecturale de l'édicule à construire soit réfléchi de façon à ce que ce dernier fasse partie intégrante du milieu et contribue à la mise en valeur des composantes patrimoniales et historiques situées à proximité.



9 REM. (2019). *Présentation*. Récupéré de <https://rem.info/fr>

10 Steer Davies Gleave. (2017). *Sommaire des prévisions d'achalandage du REM*.

## 5.6. Les projets de développement urbain

Un développement urbain intensif s'opère en bordure du canal de Lachine depuis le début des années 2000, comme en témoignent les nombreux projets immobiliers, l'ajout ou le redéveloppement d'infrastructures majeures de transport et le réaménagement des quartiers adjacents. Cette dynamique peut avoir comme effet d'entraîner des rejets d'eau supplémentaires, une hausse de l'achalandage du secteur, une nécessité de revoir les aménagements et les accès, etc. Dans ce contexte, Parcs Canada souhaite travailler avec les intervenants, dont la Ville de Montréal, afin de préserver les qualités historiques, culturelles, sociales et environnementales du canal de Lachine pour le secteur Bridge-Bonaventure. Le caractère public doit également être préservé.

Considérant le redéveloppement imminent du secteur Bridge-Bonaventure, Parcs Canada souhaite souligner l'importance de maintenir des accès opérationnels cohérents, des liens publics formels ainsi que des percées visuelles, et ce, dans l'intérêt du Canal-de-Lachine et de ses visiteurs. D'ailleurs, la création de nouveaux liens publics avec le canal devrait faire l'objet d'une réflexion soutenue et concertée, et ce, dans un exercice de planification globale. Les priorités de Parcs Canada demeurent toujours la protection et la mise en valeur des ressources culturelles et naturelles, et ce, au bénéfice des générations actuelles et futures. Pour maintenir la valeur ajoutée pour l'ensemble des projets de développement urbain, Parcs Canada considère que ces principes sont gages de succès.

À titre indicatif, les photos ci-dessous, prises en 2003 et 2017, illustrent la rapide évolution du paysage aux abords du bassin Peel.



## 5.7. L'interface entre le canal et les secteurs voués au redéveloppement

Parcs Canada souhaite également partager ses préoccupations quant à l'impact de l'implantation et du gabarit des nouvelles constructions en bordure du Canal-de-Lachine. En effet, la volumétrie et la densité des bâtiments généralement proposés dépassent la hauteur des bâtiments industriels patrimoniaux qui font le charme et la reconnaissance du lieu historique national. Ainsi, cela contribue à modifier considérablement l'apparence de ce dernier.

De plus, il est important de mentionner que l'implantation de nouvelles constructions, souvent sans marge de recul par rapport au lieu historique national, affecte le caractère public, la gestion et l'entretien du lieu par Parcs Canada. À cet effet, l'Agence tient à travailler avec la Ville à la mise en place et au respect d'un dégagement minimal par rapport à la limite de propriété du lieu et ce, d'une part, afin d'assurer le maintien du caractère public du site et la pleine autonomie des bâtiments qui se développent aux abords. Par souci de protection du lieu historique national, cette distance minimale, d'au moins quatre mètres (4 m), devrait faire partie intégrante des règlements de zonage des arrondissements du Sud-Ouest et de Ville-Marie. Ceci s'applique aussi bien aux constructions qui s'implanteront aux abords de la rue Mill que celles aux abords du bassin Peel. À titre d'exemple, pour le lieu historique national du Canal-Rideau situé en Ontario, une zone tampon de trente mètres (30 m) adjacente aux limites du canal est respectée par les municipalités traversées le long du tracé de 200 kilomètres.

Dans le même ordre d'idée, Parcs Canada souhaite réitérer ses préoccupations en ce qui a trait à la volumétrie des bâtiments et des usages proposés le long de la rue Mill dans le Plan directeur préliminaire de la Société du Vieux-Port de Montréal. En effet, afin de conserver la vue sur les bâtiments industriels patrimoniaux et le cadre bâti du Vieux-Port de Montréal (silo 5, l'enseigne Farine Five Roses, etc.), il apparaît important de s'assurer que le gabarit et l'implantation des nouvelles constructions proposées sur les propriétés de la SIC soient cohérents. La vue sur ces bâtiments constitue une valeur ajoutée pour le secteur et la compréhension de la relation entre le canal et la présence des industries à ces abords.

Par ailleurs, Parcs Canada veut s'assurer que l'atout que représentent les activités industrielles du secteur soit pris en compte dans la définition de la vision du secteur. À titre d'exemple, la présence de la minoterie ADM est intimement liée au canal de Lachine par son histoire et son usage. L'ajout d'un quartier résidentiel devra prendre en compte cette réalité, de même que célébrer la richesse du patrimoine et son évolution d'hier à aujourd'hui. En somme, la cohabitation entre les usages résidentiels, publics et industriels doit faire l'objet d'une réflexion consciencieuse, et ce, dans l'intérêt de tous les acteurs concernés dans ce projet.



Navigation de plaisance au canal de Lachine

## 5.8. Le maintien de la navigation

Au-delà de son mandat de protéger et de mettre en valeur le lieu dont elle est le gardien et le propriétaire, Parcs Canada vise à offrir une expérience de visite des plus agréables pour tous les types d'usagers qui fréquentent le lieu historique national du Canal-de-Lachine.

En tant que canal historique, le mandat premier du canal de Lachine est d'assurer la pérennité de la navigation, fonction pour laquelle le canal a été construit il y a près de 200 ans. La navigation commerciale ayant été remplacée par la navigation de plaisance, les activités et opérations de Parcs Canada pour le canal de Lachine sont d'abord et avant tout orientées vers cette fonction de la voie navigable.

Dans le cadre du redéveloppement imminent du secteur Bridge-Bonaventure, Parcs Canada tient à mettre en lumière l'impact potentiel de l'ajout de nouvelles infrastructures (ponts routiers, passerelles cyclistes/piétonnes) traversant le canal, notamment sur le maintien de la navigation et sur le paysage du canal. À cet effet, il est important de préciser que tout nouvel ouvrage traversant le canal pourrait avoir un impact sur le tirant d'air (hauteur libre comprise entre une structure et le niveau d'eau) disponible, ce qui est déterminant pour le gabarit des embarcations pouvant naviguer sur le canal. Autrement dit, la construction de tout nouvel ouvrage traversant le canal, sans considérer la navigation qui y a lieu, pourrait sceller le sort du canal en termes de possibilité de navigation. Dans l'éventualité où Parcs Canada souhaiterait permettre le passage de plus grandes embarcations dans le canal, il sera nécessaire que le tirant d'air puisse le permettre.

## 5.9. Le développement des réseaux de transports cyclables et actifs

La consolidation et le développement de transports cyclables et actifs est un objectif qui touche particulièrement Parcs Canada dans la gestion du Canal-de-Lachine. En effet, depuis son aménagement en 1978, la piste multifonctionnelle qui longe le canal est devenue une composante structurante du réseau de transport cyclable et actif du réseau montréalais. Quoique destinée à être une piste récréative, la piste du canal joue, depuis plusieurs décennies, un rôle de premier plan pour le transit quotidien de milliers d'usagers. Ce double usage – circulation de transit et circulation récréative – a pour effet de créer son lot de conflits entre usagers, notamment en ce qui a trait au partage de la piste. Parcs Canada œuvre d'ailleurs à créer des aménagements qui puissent réduire les risques de collisions entre les piétons et les cyclistes et assurer la sécurité des nombreux usagers.



Le développement du réseau et des infrastructures de transports cyclables et actifs de la Ville de Montréal, plus particulièrement ceux qui se connectent à la piste du canal de Lachine, aura un impact sur un réseau déjà fortement utilisé. À cet effet, Parcs Canada tient à préciser qu'elle privilégie une circulation active récréative, et ce, dans le but d'inviter les usagers à profiter de la présence du canal et de ses attraits culturels et paysagers. Tout nouvel accès à la piste du canal de Lachine devra se faire en concertation avec Parcs Canada. Les aménagements nécessaires à l'intégration des liens approuvés devront être planifiés et financés par les promoteurs.

## 5.10. La gestion des eaux pluviales

La gestion de l'eau du secteur représente également un enjeu d'importance pour Parcs Canada, dans la mesure où le canal est souvent identifié, par les tiers, comme infrastructure pouvant recevoir des eaux pluviales. L'ajout de rejets d'eau additionnels vers le canal de Lachine entraînerait forcément des impacts hydrauliques ayant des conséquences sur le maintien de l'intégrité des infrastructures du canal –un ouvrage d'ingénierie de retenue d'eau –ainsi que sur la qualité de l'eau.

À cette fin, le redéveloppement du secteur Bridge-Bonaventure doit s'accompagner d'un exercice de planification globale des impacts hydrauliques des rejets d'eaux vers le canal de Lachine. Dans cette optique, la mise en place de pratiques de gestion durables des eaux de ruissellement à la source et de traitement *in situ* devrait être privilégiée.



La berge des Coursiers

### 5.11. La berge des Coursiers

La berge des Coursiers (autrefois connu sous le nom de « Jardin des écluses ») est une berge artificielle située en bordure du canal de Lachine dont la création est le fruit du déblayage de l'entrée est du canal au début des années 1990. Située entre le pont Mill et l'autoroute Bonaventure, la toponymie de la berge des Coursiers fait référence à la présence de coursiers d'alimentation permettant la production d'énergie hydraulique (voir la section 5.1) utilisée par les industries au XIX<sup>e</sup> siècle. Quoique ce site soit principalement associé à la tenue des Mosaïcultures internationales de Montréal en 2000, 2001 et 2003, il est également utilisé depuis 2017 pour le déploiement du Programme d'initiation au camping de Parcs Canada.

Cette initiative nationale de Parcs Canada propose notamment trois (3) nuitées d'initiation au camping, en plein centre-ville de Montréal, où plus d'une centaine de personnes peuvent acquérir des compétences pratiques pour s'initier au camping, en plus de profiter d'une programmation diversifiée. En 2018, plus de 2 500 jeunes des camps de jour à Montréal ont été accueillis afin de profiter de ce programme en participant à une journée complète ou une demi-journée d'activités.



Pour Parcs Canada, le site de la berge des Coursiers représente un atout important, notamment par sa superficie (environ 20 000 m<sup>2</sup>) et sa localisation stratégique à l'entrée du centre-ville de Montréal et à l'entrée aval du canal. À l'heure actuelle, l'accès à cette portion du Canal-de-Lachine est limité. Parcs Canada possède un accès à proximité de la rue Mill, mais sa configuration et la visibilité réduite à cet endroit limite les accès véhiculaires, notamment à des fins d'entretien. Dans le cadre du redéveloppement des abords de la rue Mill, située dans le secteur Bridge-Bonaventure, il serait souhaitable que l'accès au canal de Lachine et à la berge des Coursiers – tant pour Parcs Canada que pour le public – puisse être consolidé.

Par ailleurs, le long de la rue Mill, la définition des usages préconisés, de même que l'implantation et la volumétrie des bâtiments, devraient prendre en considération la nature publique du secteur de la berge des Coursiers, où pourrait être déployée une programmation d'activités publiques par Parcs Canada, conformément à la vision énoncée dans le Plan directeur ainsi qu'à l'objectif suivant: l'unicité du bassin Peel est célébrée grâce à une programmation d'activités et d'expériences innovantes misant à la fois sur l'eau et sur les symboles patrimoniaux du lieu et des environs.

## **5.12. Une approche concertée**

De par son emplacement stratégique et son fort potentiel de développement, le secteur Bridge-Bonaventure mobilise une multitude d'acteurs issus des milieux privés, publics et communautaires. Une énumération rapide des nombreux projets en cours confirme la valeur ajoutée que représente la propriété de Parcs Canada et son importance dans la création de l'entrée de ville.

Lors du colloque *Renouveler un territoire urbain morcelé : conférences inspirantes pour le secteur Bridge-Bonaventure* organisé par l'OCPM, le 5 septembre dernier, plusieurs panelistes et participants ont soulevé la nécessité, pour les autorités publiques, de travailler au développement d'une vision cohérente pour le secteur.

La population de Montréal avait déjà exprimé le souhait de voir Parcs Canada adopter une telle vision lors des consultations publiques ayant mené au dépôt du plan directeur du Canal-de-Lachine. Cette approche de gestion spécifique au bassin Peel préconise comme premier objectif l'élaboration d'une vision commune de développement avec les partenaires du milieu. Parcs Canada espère que cette vision concertée se transpose non seulement dans les projets sur sa propriété, mais également dans les projets respectifs des partenaires du milieu, et ce, afin de renforcer l'identité unique de l'endroit et mettre en valeur les symboles emblématiques du patrimoine industriel du secteur du bassin Peel.

Le redéveloppement des abords du canal nécessite une planification qui permettrait à Parcs Canada de pleinement jouer son rôle de partenaire dans son milieu, tout en assurant le respect de son mandat de protection et de mise en valeur.

## 6. Conclusion

Pour conclure, il est important de réitérer que le mandat de l'Agence Parcs Canada consiste, entre autres, à protéger et à mettre en valeur des exemples représentatifs du patrimoine naturel et culturel du Canada. À cet effet, Parcs Canada souhaite contribuer à la reconnaissance du lieu historique du Canal-de-Lachine comme une voie navigable, mais également un corridor industriel ayant contribué au développement économique du pays. De fait, il apparaît comme primordial que les ressources culturelles qui constituent le bassin Peel, telles que présentées dans ce document, soient considérées pour leur valeur historique, patrimoniale et paysagère.

Ceci dit, le secteur du bassin Peel du Canal-de-Lachine constitue une valeur ajoutée pour la ville de Montréal ainsi que pour le secteur visé dans le cadre de la consultation publique Bridge-Bonaventure. L'évolution du tissu urbain entraînera sans contredit des impacts pour plusieurs intervenants. Parcs Canada se montrera ouverte à travailler de concert avec les différents intervenants et supportera la création de comités qui lui permettront d'enrichir le développement dans le respect de son mandat.

D'ailleurs, la réouverture du canal de Lachine à la navigation de plaisance en 2002, résultat d'un travail de collaboration entre les trois paliers gouvernementaux, constitue un excellent exemple de développement harmonieux. En effet, ce partenariat a ouvert la voie à la requalification de plusieurs secteurs qui bordent le canal et qui font aujourd'hui sa renommée. Bref, Parcs Canada est optimiste à l'idée d'adopter à nouveau une approche concertée afin d'assurer un développement cohérent qui fera de l'entrée de ville un véritable succès.

