

AVIS DU CONSEIL DU PATRIMOINE DE MONTRÉAL ET DU COMITÉ JACQUES-VIGER

Suite à son assemblée du 14 mars 2014

Les deux organismes sont des instances consultatives de la Ville de Montréal*.

Programme particulier d'urbanisme – Quartier Lachine-Est

AC14-LAC-03

Localisation :	Arrondissement de Lachine
Reconnaissance municipale :	Le secteur visé fait partie d'un ensemble industriel d'intérêt identifié au plan d'urbanisme. Aucun immeuble n'est inscrit dans la liste des bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural hors secteurs de valeur exceptionnelle du chapitre de l'arrondissement
Reconnaissance provinciale :	Aucune, soulignons toutefois sa proximité avec le site patrimonial Le Ber-Le Moyne (classé)
Reconnaissance fédérale :	Le canal de Lachine et la maison Le Ber-Le Moyne sont désignés comme lieux historiques nationaux

Le Conseil du patrimoine de Montréal (CPM) et le Comité Jacques-Viger (CJV) émettent deux avis à la demande de l'arrondissement, suite à la 13^{ème} réunion du comité mixte qui a eu lieu le 14 mars 2014. Lors de cette rencontre les instances furent consultées en regard de la demande de démolition des bâtiments situés sur les sites des futurs îlots D, E et F du projet Dominion Bridge et dans le cadre de la phase de démarrage du programme particulier d'urbanisme (PPU) du quartier Lachine-Est. Le présent avis se penche sur le PPU, un avis distinct a été produit par les comités pour la demande de démolition (AC14-LAC-02).

NATURE DES TRAVAUX

Le projet de programme particulier d'urbanisme est un exercice de planification détaillée qui vise à établir une vision cohérente et une stratégie de mise en œuvre pour la mise en valeur de l'ensemble du secteur de Lachine-Est.

AUTRES INSTANCES CONSULTÉES

Le projet de programme particulier d'urbanisme sera soumis à une consultation publique tenue par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM).

*Règlement de la Ville de Montréal 02-136 et
Règlement de la Ville de Montréal 12-022

HISTORIQUE ET DESCRIPTION DES LIEUX¹

Les rapides de Lachine, faisant obstacle à la navigation, ont favorisé l'implantation de Ville-Marie, et l'ouverture du canal pour les contourner a propulsé le développement de la métropole. Lachine a d'abord été un point de transit majeur du transport vers et depuis la région des Grands Lacs. Puis, après la construction du canal, Montréal s'est développé comme métropole économique du Canada. Le Vieux-Lachine abrite une série d'éléments qui évoquent les différentes périodes d'occupation, dont des traces des premières implantations françaises, des bâtiments de commerce des fourrures, comme la Maison Le Ber-Le Moyne et des infrastructures liées aux rapides, telles que le canal de Lachine et des vestiges d'une centrale hydroélectrique.

La rivière Saint-Pierre fera l'objet, dès le XVII^e siècle, d'une suite d'interventions pour en augmenter le débit et contourner les rapides de Lachine. Financées par les messieurs de Saint-Sulpice, ces interventions comptent parmi les premières tentatives de canalisation destinées à la navigation en Amérique. Toutefois, le canal servit davantage à l'alimentation des moulins à farine en énergie hydraulique qu'à la navigation. Débuté en 1689 par Dollier de Casson, recommencé à plusieurs reprises, puis finalement abandonné, ce premier projet de canalisation ne sera terminé qu'au deux tiers, comprenant un premier tronçon (le canal des Sulpiciens) pour relier le lac Saint-Louis à la rivière Saint-Pierre du côté de Lachine et un deuxième tronçon, le canal Saint-Gabriel, joignant la rivière Saint-Pierre à la Petite rivière qui se jette dans le fleuve à la Pointe-à-Callière. Le tronçon de Lachine passe à travers le secteur industriel de Lachine-Est. Sa présence y a été constatée jusqu'en 1913.

Jusqu'à l'arrivée des industries, les terrains en périphérie de l'agglomération de Lachine abritent essentiellement une fonction agricole. Le chemin de Lachine (aussi appelé chemin Lower Lachine), situé le long de la rive, étant souvent sujet aux inondations, on ouvrit un deuxième chemin à l'intérieur des terres en passant par la côte Saint-Pierre. Indiqué sur une carte de 1683, il sera connu plus tard comme le chemin Upper Lachine, qui devint rapidement la principale voie de communication entre Montréal et Lachine. Connue aujourd'hui sous le nom de boulevard Saint-Joseph, cette route constitue également l'axe principal autour duquel se développeront les complexes industriels de Lachine-Est.

La construction du canal de Lachine dès 1821, ainsi que les agrandissements de 1843-1848 et de 1875-1883, ont constitué l'épine dorsale du développement des industries qui ont fait naître le premier corridor industriel au pays. C'est à la fin du XIX^e siècle que la croissance du réseau ferroviaire a également explosé le long du canal de Lachine. Le secteur de Lachine-Est a vu quant à lui s'établir de nouvelles entreprises dans le domaine du fer et de l'acier, attirées par la disponibilité de terrains de grandes dimensions et par la proximité des réseaux de transport et d'une source d'approvisionnement en eau. Durant cette période, le processus d'urbanisation des terrains en périphérie des usines s'est également poursuivi, afin d'accueillir les travailleurs.

Des entreprises du groupe du fer et de l'acier profiteront des importants travaux publics effectués par les gouvernements lors de la Grande Dépression de 1929-1933. Certaines seront par la suite reconverties en usines de guerre lors de la Deuxième Guerre mondiale.

¹ *Analyse et potentiel de mise en valeur du patrimoine du secteur industriel Est de Lachine*, mars 2008.

Relevés et analyse architecturale, usine Stelfil, Lachine est, p 22. décembre 2013.

Site internet du parcours riverain, Ville de Montréal : ville.montreal.qc.ca/parcoursriverain

L'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent en 1959 entraîne l'abandon progressif du canal de Lachine, puis sa fermeture en 1970, ainsi que la fermeture graduelle des usines le long de ses berges. Le transbordement obligatoire des marchandises, qui faisait la fortune de Montréal, n'existe plus et le canal de Lachine et les voies ferrées sont délaissés en faveur du transport routier. Jenkins Canada ferme ses portes en 1991, Allis-Chalmers Canada en 2000, Dominion Bridge Company en 2003 et Stenfil (Mittal Steel Inc) en 2008.

De 1990 à 2002, des travaux d'ampleur sont entrepris pour réorienter l'usage du canal. Ses remblais sont dégagés et ses écluses, remises en état. Une grande partie du premier canal est restaurée, tandis que la péninsule formée par un remblai pour servir d'entrée au canal est développée en parc urbain.

MISE EN CONTEXTE

Reconnaissance de l'importance du secteur par la Ville de Montréal

Consciente de l'ampleur et du potentiel de renouvellement urbain du secteur de Lachine-Est, la Ville de Montréal s'est dotée d'orientations générales et de balises d'aménagement dans son plan d'urbanisme, datant de 2004, en vue d'encadrer sa planification. Les comités prennent, entre autres, en considération ces éléments dans l'analyse qui suit. La planification détaillée du secteur a été amorcée en 2009 par la Direction du développement économique et urbain de la Ville de Montréal, de concert avec l'arrondissement de Lachine. Une étude de « Potentiel de développement et principes d'aménagement » a été produite en 2010 par cette direction. La Division du patrimoine de la Ville de Montréal a quant à elle commandé diverses études portant sur le patrimoine industriel et archéologique du secteur. Aussi, le projet de Plan de développement de Montréal (2013) reconnaît le secteur de Lachine-Est comme un des cinq secteurs où « La Ville de Montréal s'engage à amorcer la planification intégrée de plusieurs projets d'envergure jugés prioritaires et stratégiques. »

Avis antérieur

Le Comité ad hoc d'architecture et d'urbanisme (CAU) a émis un avis, lors de sa réunion du 13 février 2009, pour une demande de modification du plan d'urbanisme concernant la presque totalité du secteur faisant l'objet de la présente. Il recommandait alors de se doter d'une planification détaillée pour l'ensemble du secteur de Lachine-Est, comme le prévoit le Plan d'urbanisme, et ainsi d'élaborer une vision d'ensemble du développement à promouvoir, afin d'éviter de banaliser le secteur et de réduire les incertitudes liées à ce site d'exception.

Situation géographique

Le secteur de Lachine-Est est délimité au nord par la rue Victoria, à l'est par l'emprise ferroviaire du Canadien Pacifique, au sud par le canal de Lachine et à l'ouest par la 6^e Avenue. Il se situe à l'embouchure du canal de Lachine, dans la section sud-ouest de l'île de Montréal, aux abords du Lac Saint-Louis. Il fait écho à l'ancien secteur industriel de Griffintown et au Vieux-Port de Montréal, implantés à l'autre extrémité du canal. Celui-ci a joué un rôle important dans le développement de la métropole. Il a été désigné comme lieu historique national du Canada en 1996. Une piste cyclable et pédestre longe aujourd'hui une portion de ses berges. Le secteur de Lachine-Est s'inscrit entre le pont ferroviaire Rockfield et le pont du chemin du Musée, qui relie les arrondissements de Lachine et de Lasalle.

Outre le panorama offert par le secteur, celui-ci jouit d'une localisation stratégique en raison de sa proximité au centre-ville, au pôle d'emploi de Saint-Laurent, à l'autoroute 20 via l'échangeur Saint-Pierre et à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau. Il sera également directement desservi par la future gare Lachine-Victoria, qui sera implantée sur la ligne de train de banlieue de Candiac, qui borde le secteur à l'est.

Passé industriel

Tel que mentionné dans un précédent avis du CAU, ce secteur porte les traces d'un riche passé industriel. Aujourd'hui en déclin, il fut jadis un fleuron du développement industriel canadien et est intimement lié à l'essor économique de Lachine et de Montréal. De ce fait, l'exploitation de cette richesse symbolique, historique et morphologique se veut une composante qui doit conférer une plus-value à son redéveloppement, tel que mentionné au plan d'urbanisme. Il est d'ailleurs fortement souhaitable que les éléments de cette composante soient enchâssés dans ses aménagements publics et privés.

DESCRIPTION DU PROJET

Lors de la réunion, les représentants de l'arrondissement ont tout d'abord retracé l'historique de l'exercice de planification amorcée pour le secteur, ainsi que les prochaines étapes à venir en regard de l'élaboration du programme particulier d'urbanisme (PPU). Par la suite, ils ont présenté un portrait du territoire ciblé, afin de mieux comprendre différents aspects de son histoire, de son occupation du sol, des affectations du sol projetées, de ses contraintes de développement et de ses atouts, dans le but d'établir un diagnostic et de dresser une liste d'enjeux.

Les représentants de l'arrondissement ont également présenté de façon préliminaire les huit principes directeurs qui devraient guider l'élaboration du programme particulier d'urbanisme du quartier Lachine-Est :

1. *« Promouvoir la mise en valeur du patrimoine industriel de manière à en faire une signature pour le nouveau quartier.*
2. *Créer des milieux de vie propices à l'épanouissement des familles.*
3. *Créer un quartier complet, où des lieux d'emploi cohabitent avec les résidences, les commerces et les lieux de loisirs.*
4. *Favoriser la relance commerciale de la rue Notre-Dame.*
5. *Introduire un équilibre sain entre le piéton, le cyclisme et l'automobile.*
6. *Multiplier les interconnexions internes et externes au site.*
7. *Encourager l'innovation sur le plan environnemental.*
8. *Poursuivre l'enrichissement du parcours riverain lachinois. »*

[Source : Présentation de l'arrondissement de Lachine faite au Comité mixte du 14 mars 2014]

ANALYSE DU PROJET

Le secteur de Lachine-Est constitue un des plus grands secteurs en transformation de l'île de Montréal. Son ampleur et son importance stratégique ont été reconnues de longue date par la Ville de Montréal. Les comités accordent également une importance majeure à ce site et apprécient d'être consultés au début du processus d'élaboration du PPU, ce qui leur permet de discuter des enjeux et des principes qui guideront sa planification. Néanmoins, les comités sont surpris que cette démarche de planification pour l'ensemble du secteur soit à peine amorcée alors qu'on leur présente, par la même occasion, le projet Dominion Bridge, pour sa part très avancé.

Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal

Le canal de Lachine et le secteur de Lachine-Est font partie des secteurs de planification détaillée identifiés au plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, datant de 2004. Une telle identification traduit d'emblée une préoccupation particulière concernant l'avenir d'un secteur, ses enjeux et ses possibilités de mise en valeur. Cette désignation démontre, par ailleurs, la volonté d'exercer un leadership fort afin d'influencer le processus de développement et de coordonner les actions des divers intervenants sur le territoire. La planification du secteur du PPU devrait par conséquent faire écho aux balises d'aménagement déjà identifiées dans le Plan d'urbanisme pour les secteurs de planification détaillée, tant celles pour l'ensemble du canal de Lachine que celles propres au secteur de Lachine-Est. Les comités y soulignent notamment les éléments suivants, qui rejoignent leur propre réflexion :

- L'insistance sur l'aménagement du domaine public le long du canal et le partenariat avec Parcs Canada. (points 9 et 10 de la planification détaillée du canal de Lachine).
- La volonté de « prendre en compte le potentiel archéologique associé au secteur dans la réalisation de travaux d'excavation en vue d'en assurer la documentation ou, le cas échéant, la protection ou la mise en valeur » (point 11 de la planification détaillée du canal de Lachine)
- L'importance du boulevard Saint-Joseph (point 2 de la planification détaillée de Lachine-Est).
- La mise en valeur de l'emprise ferroviaire de la rue Victoria (point 3 de la planification détaillée de Lachine-Est).

Limites du périmètre du programme particulier d'urbanisme (PPU)

Les limites du périmètre du PPU sont des interfaces stratégiques : canal de Lachine, ligne de chemin de fer et axes routiers qui font la jonction entre le secteur et les quartiers adjacents. En raison de sa position géographique, le secteur de Lachine-Est jouit de la présence de paysages d'intérêt tels que : le canal de Lachine, le fleuve Saint-Laurent, la trame urbaine du Vieux Lachine et *in situ* avec le riche patrimoine industriel formé des quatre complexes industriels constituant son territoire, à savoir : Dominion Bridge nord et sud, Stenfil, Jenkins et Allis-Chalmers.

L'implantation d'une future gare de train de banlieue sur la voie de chemin de fer bordant le secteur, ainsi que les travaux de reconfiguration de l'échangeur Saint-Pierre, situé à l'est du périmètre du PPU, auront par ailleurs des impacts significatifs sur celui-ci, notamment en matière d'accessibilité, de configuration et de distribution de la fonction commerciale, ainsi que sur le paysage et les aménagements. Les comités estiment que le secteur du PPU

devrait être élargi pour inclure le secteur de la future gare au complet (celle-ci est actuellement à la limite est du territoire du PPU) ; ils sont même d'avis qu'il y aurait lieu de l'étendre jusqu'à l'autoroute, afin d'inclure les abords de l'échangeur Saint-Pierre. L'implantation d'une gare demande en effet une réflexion concertée sur l'ensemble du territoire qui la borde. La future gare de Lachine-Victoria et ses abords sont de plus identifiés en tant que TOD (Transit Oriented Development) dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). La conformité à ce plan requiert un exercice de planification dans une zone d'un kilomètre de rayon autour d'une gare.

Intérêt du programme particulier d'urbanisme (PPU)

L'élaboration d'un PPU est intéressante pour le secteur de Lachine-Est en raison de sa situation géographique stratégique, de la richesse de son passé industriel mais également en regard de son potentiel de développement et de ses implications sur la démographie, la forme et les fonctions urbaines dans les limites de l'arrondissement de Lachine et à l'échelle de la Ville de Montréal. Considérant la possibilité d'inclure le projet de gare ferroviaire à l'intérieur des limites du PPU, ou afin de répondre aux besoins en matière de services collectifs, les comités rappellent que les pouvoirs qui sont liés à l'établissement d'un PPU permettent notamment la réalisation d'acquisitions foncières.

Réseau viaire

La conception du nouveau réseau viaire dans les limites du PPU de Lachine-Est devrait avoir pour objectifs d'améliorer l'interface et les liens avec les quartiers limitrophes, de mieux connecter ces quartiers au canal de Lachine et d'asseoir le caractère public des rives du canal. À cette fin, les comités soulignent l'importance de traiter l'« unité rue » comme une figure urbaine cohérente, nonobstant les limites du secteur.

Boulevard Saint-Joseph

Le boulevard Saint-Joseph, qui traverse le secteur de Lachine-Est, est l'un des tracés fondateurs de l'île de Montréal, il fût jadis la principale voie de communication entre Montréal et Lachine. Il devra faire l'objet d'une analyse poussée de son histoire, de son évolution et de ses caractéristiques, afin que celles-ci guident le devenir de cette artère située au cœur du redéveloppement de tout le secteur. Au nord, il mène à l'autoroute 20, où il se prolonge par la rue Saint-Jacques dans le quartier Saint-Pierre. À son intersection avec la 6^e Avenue, il se divise en deux : à l'ouest il borde le Vieux-Lachine en longeant le Lac Saint-Louis, au sud il se poursuit par le chemin du Musée qui mène à LaSalle.

Le boulevard Saint-Joseph est l'une des plus importantes artères de l'arrondissement de Lachine. Afin d'améliorer l'accessibilité au secteur de Lachine-Est et de s'assurer que le boulevard ne devienne pas uniquement un axe de transit, il importe de réfléchir à sa configuration et à son rôle en relation avec l'ensemble du secteur. Il faudrait que l'aménagement des divers secteurs situés de part et d'autre contribue à le revaloriser, tant dans sa dimension paysagère que dans ses usages. Ce boulevard a le potentiel de devenir le cœur commercial et communautaire du nouveau quartier de Lachine-Est. Sa connexion avec les quartiers limitrophes (Vieux Lachine, Saint-Pierre) constitue également un enjeu sur lequel se pencher dans le cadre de l'élaboration du PPU, afin d'améliorer leur accessibilité et leur qualité de vie générale.

Rue Victoria

Le tronçon de la rue Victoria qui borde le secteur de Lachine-Est, entre la 6^e Avenue et l'avenue George V, constitue l'interface entre le quartier existant au nord et le futur quartier de Lachine-Est. Actuellement, il n'existe aucun lien

direct entre ces secteurs, en raison de la présence de trois axes parallèles de transport (*rue Victoria, ligne de chemin de fer, rue William-Macdonald*). Les comités sont d'avis que cette artère devrait faire l'objet d'une planification attentive. Par sa position et sa fonction, cette artère pourrait faire office de boulevard de ceinture et être reconfigurée de manière à désenclaver et à renforcer les liens entre ces quartiers et à faciliter l'accès au canal de Lachine.

Chemin du Musée

On retrouve aux abords de la courbe du chemin du Musée de belles percées visuelles vers le fleuve Saint-Laurent, le canal de Lachine, la marina et le parc René-Lévesque. Cet espace devrait faire l'objet d'une attention particulière au sein du PPU, son réaménagement devrait être planifié dans le but de renforcer son caractère de pivot, afin de compléter la trame de rues en vue de démocratiser l'accès aux berges du canal de Lachine, tel que mentionné dans les balises d'aménagement identifiées dans le Plan d'urbanisme.

Le chemin du Musée permet d'accéder au fleuve Saint-Laurent, à la Maison Le Ber-Le Moyne, à la rue Saint-Patrick, ainsi qu'aux chemins du Canal (*parc René-Lévesque*) et des Iroquois (*marina*). Son intersection avec le boulevard Saint-Joseph et la 6^e Avenue pose des problèmes de congestion et de sécurité en raison de sa configuration. Tout en prenant en considération ces problèmes techniques, les comités sont d'avis que le PPU devrait établir le principe de la création d'une voie en bordure du canal afin d'y prolonger le Chemin du Musée et ainsi de camper le caractère public de ce lieu exceptionnel.

Parcs et espaces verts

Les comités sont d'avis qu'il faut poursuivre le travail déjà accompli d'accessibilité le long du canal de Lachine et qu'il ne serait pas souhaitable de limiter son accès à la population pour des raisons de contamination des sols. À cette fin, ils préconisent le recours à une décontamination lente de l'ancien talus de chemin de fer bordant le canal, propriété de Parc Canada, par la végétation, technique appelée phytoremédiation². Il importe également de poursuivre l'interconnexion entre les aménagements du canal de Lachine et le réseau des parcs et espaces verts existants. De plus, les comités soulignent l'importance d'établir une stratégie globale en regard des parcs et des espaces verts, afin de répondre aux besoins futurs de la population. Une attention particulière devrait être apportée afin d'acquérir des terrains exempts de contaminants.

Cadre bâti et diversité des usages et des populations

Les comités suggèrent d'évaluer le potentiel de réutilisation des bâtiments industriels qui présentent un intérêt à des fins résidentielles, commerciales ou communautaires. Ils sont également d'avis que le PPU se devra d'énoncer des principes clairs et des critères précis en ce qui a trait à la qualité du cadre bâti. Ces principes et critères de performance devront notamment traiter : de la qualité de l'espace public collectif et de son encadrement architectural; de la diversité et de la combinaison des types architecturaux; des densités construites et des ratios entre espaces bâtis et espaces libres. Les comités suggèrent par ailleurs de faciliter l'inclusion des ménages provenant de tous les horizons, notamment à travers l'application de la Stratégie d'inclusion de logements abordables de la Ville de Montréal.

² Pour informations, se référer à la section phytoremédiation du site internet suivant : <http://www.acfas.ca/print/185570>

Infrastructures et équipements publics

Les comités invitent l'arrondissement à adopter tôt dans son processus de planification une réflexion en regard des besoins en matière d'infrastructures et de services publics (en particulier les écoles) ainsi qu'à mettre en place de saines pratiques de gestion. Comme pour les parcs et les espaces verts, il mentionne l'importance d'établir une stratégie globale à l'échelle du secteur. Cette stratégie pourrait inclure à titre informatif la nature, l'emplacement et le type d'équipements et d'infrastructures souhaités, la nomenclature des travaux à réaliser ainsi qu'une séquence de construction en rapport avec leur réalisation. La perspective de l'ouverture d'une gare dans le secteur, devrait en outre informer la planification des infrastructures de transport actif et de transport collectif et le déploiement spatial des infrastructures commerciales et communautaires.

Principes directeurs guidant l'élaboration du PPU du secteur de Lachine-Est

Les comités sont en accord avec les principes directeurs présentés par les représentants de l'arrondissement, mais ceux-ci restent néanmoins très généraux. Il serait souhaitable d'ancrer plus spécifiquement ceux-ci aux réalités du secteur, de façon à mieux les asseoir et de pouvoir les traduire plus efficacement dans des aménagements à pourvoir. Compte tenu de l'ampleur du secteur et de son impact sur l'ensemble de l'arrondissement, les comités recommandent de recourir à une approche « systématique » pour l'ensemble des aspects qui gouvernent l'élaboration du PPU. Sur base d'une analyse pointue des réalités du territoire, une vision structurale devra être développée afin d'arrimer toutes les composantes du futur quartier, comme l'établissement de la trame viaire, la gestion des déplacements, la planification des infrastructures et des services, le dosage de l'offre commerciale et l'application des mesures requises en vue de l'établissement d'une réelle mixité d'usage et de population. À ce titre, les comités rappellent leur étonnement quant au stade d'avancement du projet Dominion Bridge, qui leur a été présenté en même temps que la démarche de PPU mais qui est planifié indépendamment de celui-ci. Ce projet totalise plus de 1 700 unités de logements, ce qui représente une part importante des nouveaux ménages qui pourraient s'établir dans Lachine-Est, ceux-ci étant estimés entre 3 200 à 5 200.

Afin de mieux ancrer le redéveloppement du secteur dans son contexte particulier, les comités suggèrent d'approfondir les analyses en vue de développer une connaissance fine de l'histoire du secteur et de l'évolution de chacune de ses composantes. Considérant l'importance des études³ produites à la demande de la Division du Patrimoine, les comités s'étonnent que celles-ci ne soient pas davantage intégrées à la réflexion. À ce titre, le principe directeur qui vise à « **Promouvoir la mise en valeur du patrimoine industriel de manière à en faire une signature pour le nouveau quartier** » devrait s'appuyer sur une approche patrimoniale intégrée et systématique pour l'ensemble du secteur, en raison de la richesse des patrimoines industriels et archéologiques qu'il recèle. Les comités questionnent en effet l'approche actuelle, qui met l'emphase sur les bâtiments, au détriment d'une vision globale des complexes industriels et de l'ensemble de leurs composantes. Aussi, les comités questionnent les critères et la méthode qui ont servi à établir la hiérarchie de valeur pour les bâtiments du site. Pour cet aspect, nous référons le lecteur à l'avis AC14-LAC-02, portant sur les démolitions de bâtiments requises dans le cadre du projet Dominion Bridge, pour lequel les comités soulignent que malgré ses qualités, le projet de remplacement déposé implique des interventions irrévocables sur des éléments patrimoniaux potentiellement très significatifs. Dans ce contexte, les comités suggèrent fortement à l'arrondissement de réaliser avec ses partenaires un exercice d'énoncé de l'intérêt

³ *Analyse et potentiel de mise en valeur du patrimoine du secteur industriel Est de Lachine*, mars 2008.

Etude de potentiel archéologique - secteur de planification détaillée de Lachine est - Arrondissement de Lachine, décembre 2012.

patrimonial, qui aura pour effet de limiter les incertitudes et d'asseoir convenablement la réflexion en regard du patrimoine exceptionnel du lieu.

AVIS DU CJV ET DU CPM

Le Conseil du patrimoine de Montréal et le Comité Jacques-Viger reconnaissent l'importance stratégique et l'ampleur du secteur de Lachine-Est. Ils appuient la démarche de planification globale qui a été entamée et recommandent d'envisager l'implication des Services centraux de la Ville de Montréal, afin de soutenir l'arrondissement de Lachine dans ce dossier d'envergure pan montréalaise.

Par ailleurs, ils recommandent à l'arrondissement d'élargir le périmètre du PPU afin d'y inclure les éléments qui auront une incidence majeure sur le secteur, comme les abords de l'échangeur Saint-Pierre et de la future gare Lachine-Victoria. À cet égard, ils recommandent à l'arrondissement d'inclure dans le PPU l'exercice de planification requis par le PMAD pour le TOD autour de la future gare. Les comités recommandent également de prévoir sur l'ensemble du secteur une plus grande mixité d'usages, notamment des activités d'emplois, et une variété de types de logements.

Les comités précisent que certains éléments déterminants devront être définis au sein du PPU, afin notamment de baliser l'interface entre public et privé, comme le tracé des rues permettant les liens entre les quartiers adjacents, le secteur de Lachine-Est et le canal de Lachine, ainsi que la planification des services publics, tels que les équipements collectifs et les parcs.

Les comités recommandent également la réalisation d'études complémentaires afin d'approfondir la connaissance du secteur et la prise en compte formelle des études⁴ sur le patrimoine industriel et archéologique déjà réalisées à l'initiative de la Division du patrimoine de la Ville de Montréal. Aussi, ils recommandent de procéder à la réalisation d'un exercice d'énoncé de l'intérêt patrimonial pour l'ensemble du secteur de Lachine-Est, en collaboration avec cette division, afin de déterminer les valeurs sur lesquelles appuyer son redéveloppement.

Enfin, dans la suite des travaux, ils recommandent l'élaboration d'une stratégie de mise en œuvre du PPU, incluant les interventions à réaliser par l'arrondissement et la Ville de Montréal, notamment pour la mise en valeur du patrimoine.

Le président du CJV,

Original signé

Adrien Sheppard

Le 3 avril 2014

Le président du CPM,

Original signé

Jacques Lachapelle

Le 3 avril 2014

⁴ *Analyse et potentiel de mise en valeur du patrimoine du secteur industriel Est de Lachine*, mars 2008.
Etude de potentiel archéologique - secteur de planification détaillée de Lachine est - Arrondissement de Lachine, décembre 2012.