

AVIS DU CONSEIL DU PATRIMOINE DE MONTRÉAL

Le Conseil du patrimoine de Montréal est l'instance consultative de la Ville en matière de patrimoine.

Modernisation de la rue Notre-Dame est

A08-SC-05

Adresse :	Rue Notre-Dame entre les rues Amherst et Dickson
Arrondissements :	Ville-Marie et Mercier-Hochelaga-Maisonneuve
Lot (s) :	-
Reconnaissance municipale :	-
Reconnaissance provinciale :	Prison des Patriotes – au Pied-du-Courant, site historique classé
Reconnaissance fédérale :	-
Autres reconnaissances :	Le Plan d'urbanisme identifie plusieurs secteurs de valeur patrimoniale exceptionnelle et ensembles urbains d'intérêt, ainsi que des bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural hors secteur de valeur exceptionnelle, adjacents à la rue Notre-Dame.

Le Conseil émet un avis à la demande du Bureau de projet de modernisation de la rue Notre-Dame et conformément au règlement sur le Conseil du patrimoine de Montréal 02-136 (codification administrative)* puisque le site du projet touche un site historique classé.

NATURE DES TRAVAUX

Le Service des infrastructures, transport et environnement de la Ville de Montréal et le ministère des Transports du Québec (MTQ) élaborent conjointement un projet de modernisation de la rue Notre-Dame sur 9 kilomètres, entre la rue Amherst et l'autoroute 25. Les principales composantes du projet sont : l'élargissement de la rue Notre-Dame à 4 voies dans chaque direction, dont une réservée aux autobus, une partie du parcours en tranchée, une voie piétonne et une piste cyclable, le réaménagement et l'agrandissement des parcs Bellerive, Morgan et Champêtre, des mesures d'atténuation du bruit (butte ou mur), la mise en valeur de la station de pompage Craig et de l'Esplanade des Patriotes, de la Caserne Letourneux et de la Tonnellerie.

HISTORIQUE DES LIEUX

Les origines de cet axe de circulation est-ouest que constitue la rue Notre-Dame remontent à l'époque du Régime français. La rue Notre-Dame naît du raccordement du chemin du Roy – la première voie reliant Montréal à Québec à partir de 1737 – au chemin Sainte-Marie qui traversait les faubourgs Québec et Sainte-Marie à l'est de la ville intramuros.

Au XIX^e siècle, l'implantation d'établissements industriels en bordure du fleuve, en aval du courant Sainte-Marie, donne à la rue Notre-Dame un caractère industriel. Le tronçon de la rue Notre-Dame entre la rue Iberville et le boulevard Pie-IX connaît un développement industriel important avec la création de la municipalité d'Hochelaga en 1870, puis de celle de Maisonneuve en 1883. Les congés de taxes foncières offerts aux entreprises privées par ces municipalités favorisent aussi le développement des quartiers riverains. Parmi les entreprises les plus importantes du tournant du siècle, on compte la St.Lawrence Sugar Refinery (aujourd'hui les Sucres Lantic), l'usine de filature Hudon (qui deviendra la Dominion Textile) et les chantiers maritimes de la Canadian Vickers.

À partir de la fin du XIX^e siècle, le déplacement progressif vers l'est des activités du Port de Montréal, à partir de son site d'origine dans le Vieux-Montréal, contribue à accentuer la vocation industrielle des abords de la rue Notre Dame. Le développement rattrape les anciens noyaux villageois.

Au cours des années 1970 s'implante l'autoroute Ville-Marie, dans l'axe des rues Saint-Antoine et Viger, en parallèle à la rue Notre-Dame. C'est une voie majeure pour les déplacements est-ouest sur l'île de Montréal, qui relie les autoroutes Décarie (A-15) et A-25. En 1975, un premier tronçon, entre l'échangeur Turcot et la rue Sanguinet est ouvert à la circulation. En 1976, le gouvernement du Québec suspend les travaux de l'autoroute Ville-Marie devant les protestations des citoyens et commerçants, inquiets d'une baisse de leur qualité de vie. Le gouvernement décrète en 1977 un moratoire sur le prolongement de l'autoroute à l'est de la rue Saint-André. En 1979, le Conseil des ministres annonce sa décision de construire un « boulevard de type urbain » plutôt que de prolonger l'autoroute en tranchée. Il s'ensuivra, en 1986, l'aménagement du boulevard Ville-Marie tel qu'on le connaît aujourd'hui, de la rue Saint-André jusqu'à la rue du Havre, à l'est.

Depuis, le boulevard Ville-Marie et son prolongement dans l'est, la rue Notre-Dame, connaissent un accroissement de circulation considérable, dû à la fois aux automobiles et aux véhicules lourds. En effet, la rue Notre-Dame dessert les entreprises riveraines ainsi que les activités portuaires dont les installations s'étendent du Vieux-Montréal jusqu'à l'ancien village de Longue-Pointe. Cet achalandage, jumelé à la configuration actuelle de la rue Notre-Dame, occasionne aussi des problèmes de sécurité majeurs dont témoignent les statistiques sur les accidents. Enfin, outre la congestion sur la rue Notre-Dame, on observe des débordements de circulation dans les rues des quartiers riverains.

En 2001, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) tient une audience sur la construction d'une autoroute en tranchée proposée par le MTQ. Il recommande de remplacer le concept d'autoroute par celui d'un boulevard urbain. En 2002, un décret gouvernemental autorise, avec 19 conditions, la construction d'un boulevard urbain conjointement dessiné par le MTQ et la Ville de Montréal. Le projet conjoint de modernisation de la rue Notre-Dame est annoncé en 2005 et le bureau de projet est en place depuis octobre 2006. Il est prévu que les travaux s'effectuent en plusieurs phases, échelonnées sur six ans, à compter de l'automne 2008.

ANALYSE DU PROJET

Le Conseil du patrimoine de Montréal (CPM) a été consulté en 2004 sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame (*avis A04-SC-03*). Ce dernier a été reformulé depuis par le bureau de projet conjoint MTQ-Ville de Montréal, auquel collabore un consortium d'ingénieurs et d'urbanistes. Les travaux en sont à l'étape de l'avant-projet. Conformément au décret gouvernemental 1130-2002, une consultation publique a été menée en février 2008 sur l'intégration urbaine du projet, soit sur les éléments concernant la relation entre le projet et les quartiers limitrophes (convercite.org). Les mémoires sont disponibles sur Internet (projetnotredame.qc.ca/consultation-publique/memoires) mais le rapport n'est pas encore public.

Le projet a été fortement médiatisé et les avis sont partagés, opposant notamment le développement économique et l'impact de l'autoroute sur les milieux urbains traversés et, de façon plus générale, sur la qualité de l'environnement. Le CPM reconnaît les problèmes actuels de congestion et de qualité de l'environnement associés à l'actuelle rue Notre-Dame de même que les problèmes d'accès au port de Montréal. Il comprend que l'augmentation du nombre de voies, les nouveaux espaces linéaires réservés au transport actif de même que les interventions pour réduire la circulation de transit dans les quartiers riverains visent à régler ces problèmes et à améliorer la viabilité dans ces quartiers. De plus, le CPM rappelle que les activités industrielles du Port de Montréal forment un élément majeur du patrimoine de Montréal et est d'avis qu'il est justifié que la Ville cherche à assurer la pérennité de ces activités. Cependant, il partage plusieurs des inquiétudes exprimées par les opposants, se demandant notamment si ces aménagements auront vraiment les effets escomptés sur les quartiers limitrophes compte tenu de l'augmentation du volume de véhicules en transit sur cette voie. Toutefois, ces aspects du projet dépassent son mandat. Aussi, son analyse se limite aux dimensions patrimoniales de l'intervention prévue, soit la mise en valeur du patrimoine des quartiers traversés.

L'analyse est structurée de la manière suivante : elle aborde en premier lieu les éléments ponctuels, soit le patrimoine construit puis les espaces verts ; elle porte ensuite sur la relation du projet avec le milieu d'insertion ; enfin, elle examine les implications d'ordre archéologique.

A. La mise en valeur du patrimoine bâti

Comme il l'affirmait déjà en 2004, le CPM est d'avis que le projet de réaménagement de la rue Notre-Dame présente des enjeux patrimoniaux pour son voisinage. En effet, les quartiers traversés possèdent un riche passé associé aux établissements industriels en bordure de Notre-Dame qui leur ont donné naissance. Plusieurs démolitions récentes d'ensembles industriels d'importance le long de la rue Notre-Dame, comme la Canadian Vickers, la Montreal Locomotive Works (2000) ou la Canadian Steel Foundries (2004), illustrent la lente disparition des témoins de l'histoire industrielle du secteur. La rareté des éléments résiduels accroît d'autant leur valeur. D'ailleurs, le décret gouvernemental de 2002 pose comme conditions à la réalisation du projet la création d'un pôle patrimonial sur l'Esplanade des Patriotes, la conservation intégrale et la mise en valeur de la station de pompage Craig, de même que la mise en valeur de la Tonnellerie.

1. La station de pompage Craig et l'Esplanade des Patriotes

Le CPM appuie entièrement la conservation et la mise en valeur de la station de pompage Craig laquelle a aussi le mérite de rendre accessible et de l'intégrer au site historique classé Prison des Patriotes – au Pied-du-Courant. Cependant, le projet de requalification n'est pas encore défini. Aussi, le CPM insiste sur l'importance d'en

entreprendre l'élaboration à court terme de manière à assurer qu'un usage sera redonné à la station de pompage et ce, en lien avec le rôle historique des lieux.

2. La Tonnellerie

Unique témoin de l'histoire de l'industrie de la tonnellerie à Montréal, importante au XIX^e siècle et au début du XX^e siècle, la Tonnellerie est un des premiers grands complexes industriels à s'implanter dans la nouvelle ville de Maisonneuve¹. Sa construction suit de quelques années celle de la St-Lawrence Sugar Refining Company Limited, aujourd'hui Sucre Lantic Limitée, et la production de tonneaux qui y prenait place servait au transport du sucre stocké de l'autre côté de la rue Notre-Dame.

La volumétrie et les composantes structurelles de la Tonnellerie sont restées intactes depuis sa construction en 1888. Il s'agirait du plus vieux bâtiment de Montréal ayant subsisté dans son état original (Bélisle & Cloutier 2004, p.113). L'étude de Bélisle et Cloutier (2004) souligne que « la Tonnellerie doit être restaurée, conservée et mise en valeur parce que c'est un édifice exceptionnel du patrimoine industriel montréalais et québécois. Certains organismes sans but lucratif, certains organismes municipaux ou certains organismes gouvernementaux pourraient vouloir relever le défi de la mise en valeur de 'la Tonnellerie' restaurée et la conserver pour les publics des générations futures, en respectant son histoire et son intégrité architecturale » (p. 115).

La Tonnellerie est propriété du MTQ depuis 1972. Une partie du bâtiment empiète sur l'élargissement prévu de la rue Notre-Dame de sorte qu'il est prévu d'en démolir environ 40%. Dans la fiche technique du projet, cette intervention est présentée comme une « intégration de la Tonnellerie au parc linéaire » (mtq.gouv.qc.ca). Le CPM s'inquiète de l'état d'incertitude dans lequel est le projet et est d'avis que des garanties sur la réhabilitation de l'immeuble devraient être fournies, notamment si celui-ci est cédé à un autre propriétaire. L'immeuble doit retrouver un usage de même qu'une « adresse ». Le CPM se questionne aussi sur la facture de la nouvelle façade qui viendra fermer le bâtiment, suggérant d'examiner la possibilité de recréer la façade existante plutôt que de créer une façade contemporaine, compte tenu de l'importance historique de la Tonnellerie. Enfin, à la lumière d'une telle importance et bien que la conservation des bâtiments *in situ* soit une règle d'or en matière de patrimoine, il considère qu'il vaudrait la peine d'envisager le déplacement de l'immeuble immédiatement au Nord, en bordure de la rue Sainte-Catherine, plutôt que de l'amputer.

B. Les parcs et les espaces publics proposés

Le CPM salue l'agrandissement et la mise en valeur des parcs qui sont proposés. D'un point de vue quantitatif, il note que l'agrandissement des parcs Bellerive, Morgan et Champêtre vient compenser la perte d'espaces verts engendrée par l'élargissement de la rue Notre-Dame au détriment de l'actuel parc linéaire qui longe la rue Notre-Dame au nord. D'un point de vue qualitatif, il souligne la réanimation du square Papineau de même que l'aménagement d'une dalle-parc au-dessus de l'autoroute, reliant ponctuellement le sud et le nord de celle-ci, dans l'axe des parcs Morgan et Champêtre. Ces interventions viennent panser certaines des blessures créées par les divers réaménagements des années 1970 et 1980 et contribuer à la qualité de vie dans les quartiers riverains.

C. Insertion du projet dans la trame urbaine

On reconnaît depuis plusieurs décennies que la valeur patrimoniale n'est pas confinée aux seuls bâtiments, qu'elle est beaucoup plus large et qu'elle inclut le contexte. Cela est particulièrement vrai de la rue Notre-Dame ; la valeur

¹ Bélisle, J. et N. Cloutier (2004). *Évaluation patrimoniale de «la Tonnellerie» 3967, rue Notre-Dame Est Montréal. Dans le cadre de la modernisation de la rue Notre-Dame.* Pour le Service des projets, Direction de l'Île de Montréal, Ministère des Transports du Québec, Maître d'oeuvre de l'histoire. Volumes 1 & 2.

patrimoniale ne se limite pas aux bâtiments visés dans le décret gouvernemental, mais doit être attribuée en prenant en compte les interactions entre ceux-ci et leur milieu d'insertion.

1. Le lien entre la rue Notre-Dame et les bâtiments riverains

La rue Notre-Dame est un axe fondateur dont le tracé épousait la rive du fleuve et mettait en valeur l'expérience d'entrée de ville. Cette lisibilité a été grandement compromise par l'élargissement de la rue au cours des années 1980, entraînant notamment l'isolement de la caserne Letourneux et du parc Bellerive. La dénivellation du boulevard améliore de façon notable l'accessibilité des bâtiments dont la valeur patrimoniale est reconnue, soit la station de pompage Craig, la Prison du Pied-du-Courant, la Tonnellerie et la caserne Letourneux, et renforce les liens physiques et visuels de ces immeubles avec leur environnement immédiat. Elle a toutefois comme inconvénient de rompre les liens visuels entre la rue Notre-Dame et son paysage industriel. En effet, dès que les repères bâtis d'intérêt se présentent le long du parcours, la route s'enfonce dans le sol, en tranchée ou en tunnel, coupant ainsi le lien avec le paysage riverain patrimonial historiquement associé à la rue Notre-Dame.

L'impact de cette césure est particulièrement important pour la Tonnellerie. Son parement de brique et sa localisation la rattachent au complexe-mère, aujourd'hui Sucre Lantic Limitée, et permet du coup de comprendre le paysage industriel se déployant de part et d'autre de la rue Notre-Dame. La mise en tranchée et l'élargissement de la rue Notre-Dame coupent ce lien historique. Aussi, le CPM souhaite vivement que la mise en valeur de la Tonnellerie vienne diminuer cet effet d'isolement de l'immeuble, en le rattachant à la rue Sainte-Catherine ou en lien avec le parc linéaire.

La création d'une rue Notre-Dame sur une dalle, au-dessus de l'autoroute, n'est certes pas envisageable, compte tenu des contraintes techniques et financières. Mais il serait souhaitable d'envisager l'aménagement, en surface, d'une rue est-ouest sur dalle à l'Ouest du pont Jacques Cartier, afin de rétablir la continuité nécessaire à la réhabilitation de ce secteur en plein redéveloppement. De plus, les contraintes techniques sont moindres dans ce tronçon, le transport des matières dangereuses étant interdit dans le tunnel de l'autoroute Ville-Marie.

2. Les quartiers riverains

Les quartiers riverains de la rue Notre-Dame ont déjà souffert des multiples démolitions réalisées dans les années 1970. Certaines têtes d'îlot au nord de la rue Notre-Dame ont certes été reconstruites et la trame de rues de même que le tissu résidentiel ont été conservés. Mais la contribution du projet de modernisation de la rue Notre-Dame à la requalification de ces quartiers doit aller au-delà des projets ponctuels de mise en valeur du patrimoine bâti, de l'amélioration du transport en commun et de la bonification des espaces verts le long de la voie. Des mesures concrètes et efficaces doivent être mises en place pour empêcher la circulation de transit de pénétrer dans les quartiers.

D. Archéologie

On a déjà annoncé formellement que des fouilles archéologiques seraient effectuées en 2008 dans les secteurs Sainte-Marie et Hochelaga-Maisonneuve, préalablement aux travaux de construction (projetnotredame.qc.ca). Le CPM rappelle qu'une étude de potentiel archéologique, commandée par le MTQ et complétée en 2004, a récemment été révisée afin d'être ajustée aux travaux d'aménagement prévus. Il faudrait que les recommandations de ces études soient suivies et que des activités archéologiques de terrain (inventaire, fouilles, supervision) soient effectuées en 2008 préalablement aux travaux de construction.

AVIS DU CONSEIL DU PATRIMOINE DE MONTRÉAL

Le Conseil du patrimoine de Montréal (CPM) n'a pas le mandat d'évaluer le bien fondé de la modernisation proposée de la rue Notre-Dame. Aussi, son avis se limite aux implications du projet sur la mise en valeur du patrimoine des quartiers traversés. Le CPM apprécie la mise en valeur de la station de pompage Craig et de la Tonnellerie, la création de l'Esplanade des Patriotes, l'agrandissement des parcs Bellerive, Morgan et Champêtre. Pour bonifier les interventions proposées de même que les effets du projet sur les patrimoines riverains, il recommande :

- le démarrage à court terme du projet de requalification de la station de pompage Craig, projet qui à la fois redonne un usage à l'immeuble et l'intègre au site historique classé Prison des Patriotes – au Pied-du-Courant ;
- compte tenu de la grande valeur patrimoniale de la Tonnellerie, l'examen de l'ensemble des options permettant sa mise en valeur et ce, en prenant en compte son milieu d'insertion ; ces options doivent inclure non seulement la démolition du bâtiment – et la reconstruction de la façade amputée - mais aussi son déménagement immédiatement au nord, en lien avec la rue Sainte-Catherine ;
- le recouvrement de l'autoroute, entre les rues Amherst et Papineau, par une dalle permettant l'aménagement d'une rue Est-Ouest en surface et rétablissant la continuité urbaine de ce secteur du centre-ville en redéveloppement ;
- la mise en place de mesures concrètes et efficaces empêchant la circulation de transit de pénétrer dans les quartiers riverains de l'autoroute ;
- le suivi des recommandations émises par les auteurs de l'étude de potentiel archéologique récemment révisée ; cela pourrait impliquer des travaux de terrain (inventaires, fouilles archéologiques ou supervision des travaux le cas échéant) et la prise en compte des vestiges.

Le CPM souhaite voir les projets élaborés pour la Tonnellerie ainsi que pour le « pôle patrimonial » autour de la station de pompage Craig et de l'Esplanade des Patriotes quand des propositions concrètes auront été déposées.

Enfin, il recommande que l'excellence soit au rendez-vous pour les nouveaux aménagements tels les parcs, les places et l'esplanade, ainsi que les ponts, le mobilier et autres éléments pertinents ; à cet effet, il suggère que ceux-ci fassent l'objet de concours.



La présidente
Le 7 mai 2008

* Règlement sur le Conseil du patrimoine de Montréal 02-136 (codification administrative),

12.1. Le Conseil donne son avis au conseil de la ville sur :

- 1° tout projet de modification au plan d'urbanisme dont le territoire visé concerne en tout ou en partie une portion du territoire de la ville situé dans un arrondissement historique, un arrondissement naturel, un arrondissement historique et naturel, un site historique classé, un site archéologique, un site du patrimoine, une aire de protection d'un monument historique classé en vertu de la Loi sur les biens culturels (L.R.Q., chapitre B-4) ou qui concerne un immeuble bénéficiant d'une protection en vertu de cette loi;
- 2° tout projet de règlement adopté en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal (L.R.Q., chapitre C-11.4) dont le territoire visé concerne en tout ou en partie une portion du territoire de la ville décrite au paragraphe 1 ou qui vise un immeuble bénéficiant d'une protection en vertu de cette loi;
- 4° tout projet de démolition d'un immeuble situé en tout ou en partie dans une portion du territoire de la ville décrite au paragraphe 1 ou bénéficiant d'une protection en vertu de la Loi sur les biens culturels (L.R.Q., chapitre B-4) et qui, dans tous les cas, ne fait pas l'objet d'un avis de la Commission des biens culturels du Québec.