PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME

SECTEUR GRIFFINTOWN

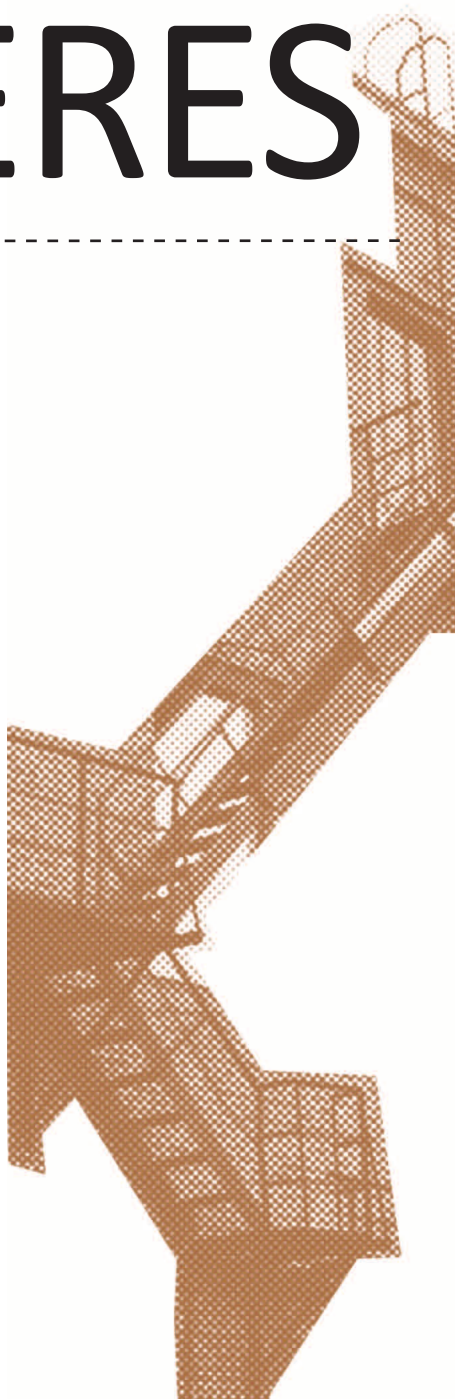
Mai 2013



Montréal

TABLE DES MATI

ÈRES



Avant-propos – 04

INTRODUCTION

Contexte – 08

Vision – 16

LE PROJET

Cultiver l'innovation – 26

Consolider le tissu social – 34

Créer des liens – 40

Aménager un nouvel espace collectif – 44

Offrir de véritables lieux publics – 52

Fabriquer le paysage de la rue – 60

RÉALISATION

Réaliser Griffintown dans le temps – 72

Bilan – 78

Annexe 1 – 80

Annexe 2 – 82

AVANT-PROPOS



Mot de M. Michael Applebaum
Maire de la Ville de Montréal

C'est avec enthousiasme que je vous invite à prendre connaissance du Programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur Griffintown. Couvrant l'ensemble du secteur de planification détaillée Griffintown tel qu'identifié au Plan d'urbanisme de Montréal, ce document a été élaboré à la lumière des riches échanges avec vous, citoyens et acteurs du milieu, qui avez été nombreux à participer aux activités de préconsultation menées par l'Office de consultation publique de Montréal au cours de l'hiver et du printemps derniers.

La très grande qualité des interventions des citoyens et des représentants de la société civile constitue pour nous et pour l'avenir de Griffintown un gage de succès.

Bien ancré dans le 21e siècle, le PPU du secteur Griffintown souscrit évidemment aux principes du développement durable. Élaboré en étroite collaboration avec l'arrondissement du Sud-Ouest, ce document porte également notre vision commune de la ville du 21e siècle. Il favorise l'aménagement d'un milieu de vie complet à proximité du centre-ville où la mixité des fonctions contribue à la créativité et à la vitalité économique et culturelle de Montréal, dans un secteur au riche passé industriel. La vision et les principes portés par le PPU Griffintown partagent la même toile de fond, soit l'effervescence immobilière sans précédent que connaît ce secteur de la Ville.

Le PPU repose sur deux grands fondements : le respect de l'héritage de Griffintown et la construction d'un milieu de vie durable et innovant. Il vise à faire, de la requalification de ce secteur industriel hérité du 19e siècle, un véritable milieu de vie habité et plus densément occupé, dans le respect de son caractère patrimonial. Pour ce faire, le PPU privilégie de nouvelles façons d'aménager et de s'approprier le domaine public où seront notamment mises à l'avant-plan des pratiques innovantes accordant la priorité au verdissement et aux circulations douces.

Enfin, à travers ce PPU, la Ville compte instaurer un dialogue continu avec la population et les acteurs du milieu afin que chacun puisse continuer à contribuer à la mise en valeur du quartier. Les générations futures pourront être fières de Griffintown, un quartier ancien renouvelé qui aura désormais valeur d'exemple pour Montréal.



Mot de M. Benoît Dorais
Maire de l'arrondissement du Sud-Ouest,
Vice-président du comité exécutif de la Ville de Montréal



Depuis plusieurs mois, l'arrondissement du Sud-Ouest et la Ville-centre collaborent étroitement à la définition des orientations d'aménagement qui guideront le devenir de Griffintown, un quartier qui offre un potentiel de développement unique pour notre arrondissement, bien sûr, mais également pour l'ensemble de Montréal.

Le Programme particulier d'urbanisme (PPU) de Griffintown s'inscrit dans le respect de la grande valeur historique du secteur. La préconsultation tenue par l'Office de consultation publique de Montréal à l'hiver et au printemps derniers a permis d'identifier la créativité et l'innovation comme des facteurs identitaires déterminants du quartier. Elles constituent donc les thématiques centrales de la vision de mise en valeur de Griffintown, une vision qui reflète les aspirations exprimées par les citoyens, organismes, institutions du Sud-Ouest et d'autres arrondissements tout au long de la démarche de planification participative.

Une vision qui s'inscrit également en droite ligne avec les nombreuses actions et politiques initiées dans le Sud-Ouest ces trois dernières années où l'on a poussé plus loin la définition de développement durable en milieu urbain.

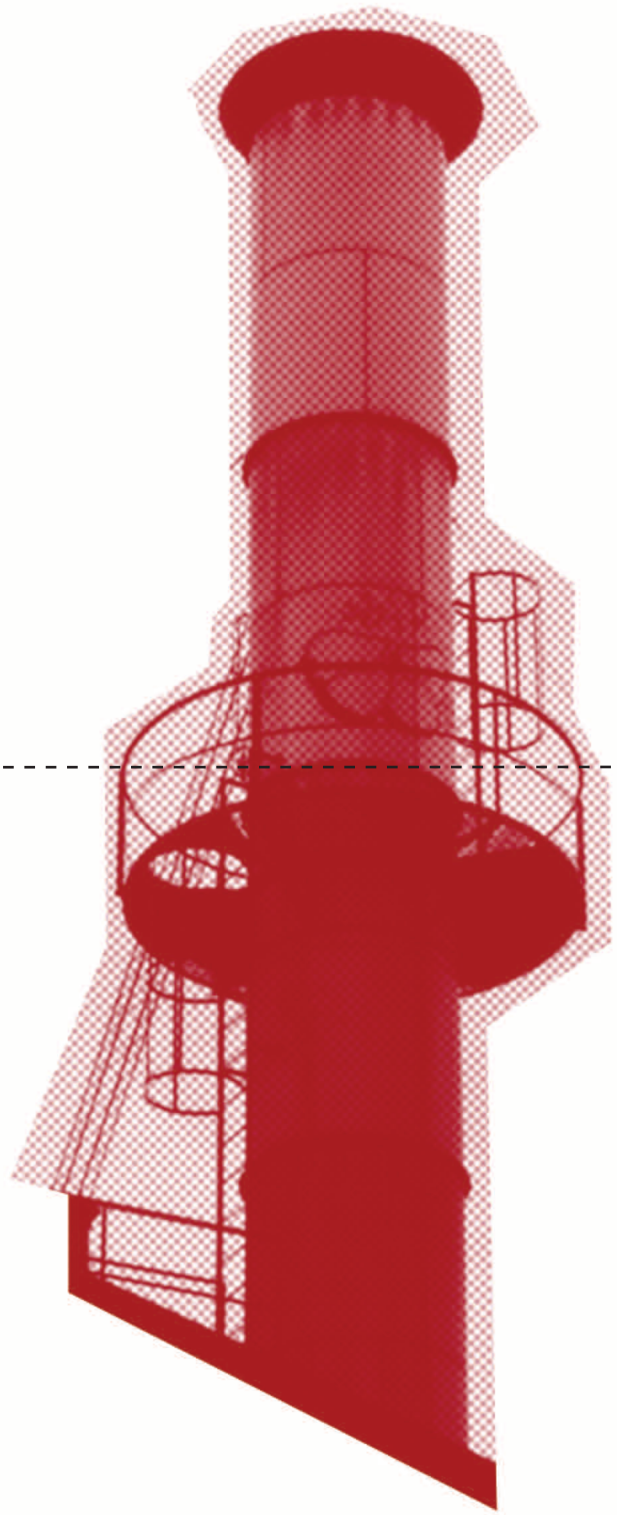
Le PPU traduit ainsi notre volonté collective de construire un quartier pour tous, un quartier durable, un quartier novateur où la forme urbaine introduit de nouvelles manières de vivre en ville.

Dominé à l'origine par des activités industrielles qui nous ont légué un riche patrimoine, Griffintown possède tous les atouts pour devenir un milieu de vie inspirant et mariant harmonieusement le passé et le futur. Le PPU y favorisera l'éclosion d'un quartier mixte et multifonctionnel, un quartier qui pourra affirmer pleinement son caractère avant-gardiste.

Berceau de l'industrialisation de notre pays au 19e siècle, Griffintown deviendra ainsi une référence du 21e siècle en matière de quartier durable. Un défi ambitieux, certes, mais à la mesure du talent et de la détermination de nos concitoyens.



INTRODUCTION



CONTEXTE

Griffintown constitue l'un des 26 secteurs de planification détaillée identifiés par le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal adopté en 2004 [1] . Totalisant près de 84 hectares (836 000 m^2), ce vaste secteur est entièrement localisé dans l'arrondissement du Sud-Ouest, en bordure immédiate du centre des affaires, du faubourg des Récollets et de l'arrondissement historique du Vieux-Montréal.

Le secteur est également identifié comme « projet urbain du centre-ville » par le Plan de développement de Montréal [2]. À ce titre, les orientations mises de l'avant par le présent programme particulier d'urbanisme (PPU) souscrivent entièrement aux principes et aux axes de développement portés par ce document de planification dont l'adoption est prévue au printemps 2013.

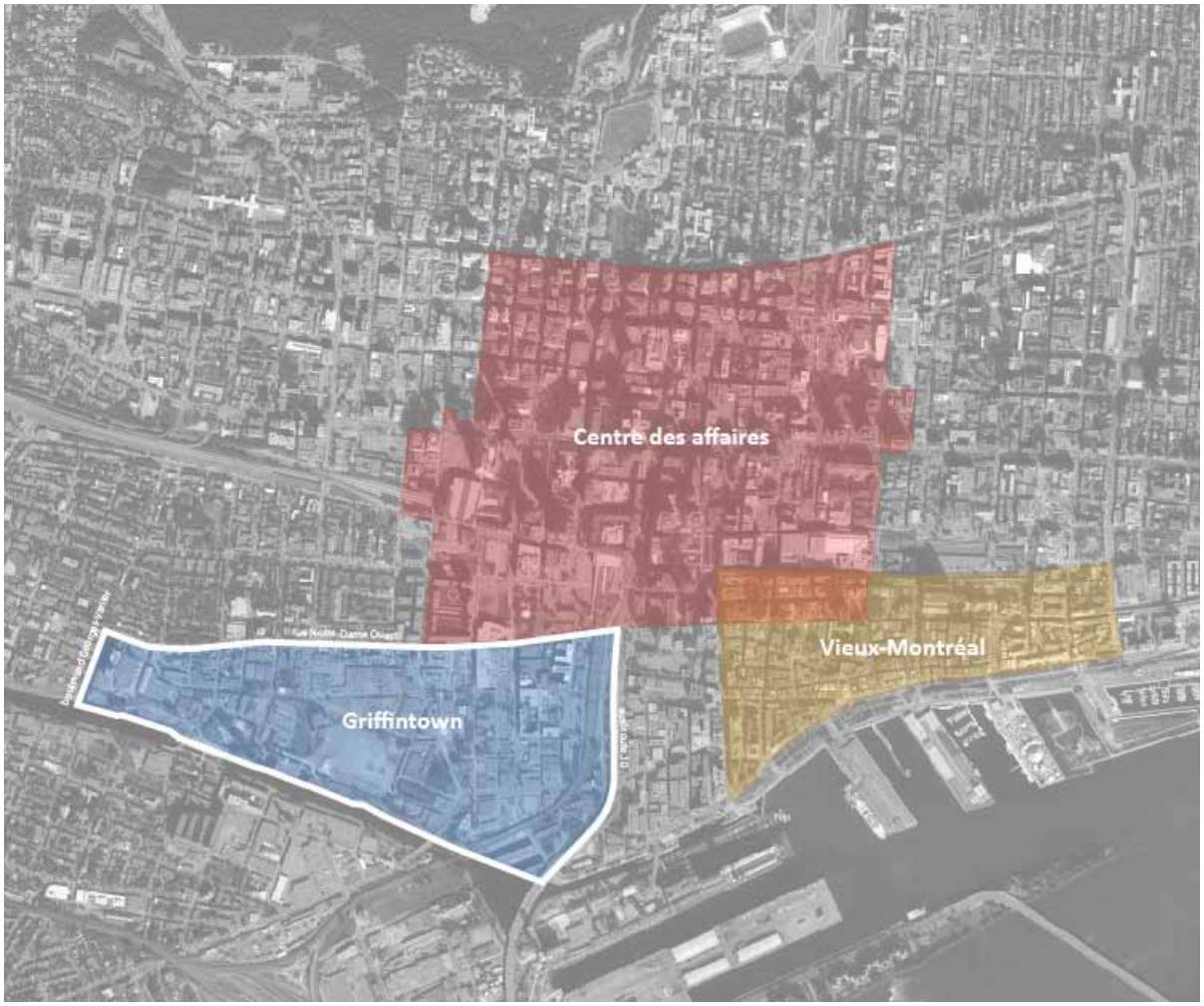


Image 1 : Localisation du secteur

1 Voir Plan d'urbanisme de Montréal, Novembre 2004, pp. 234-235

2 http://www.ville.montreal.qc.ca/demainmontreal

Au terme de l'adoption du Plan d'urbanisme de 2004, deux portions du secteur ont fait l'objet de démarches de planification urbaine ayant mené à l'adoption de documents de planification spécifiques. D'une part en avril 2008, la Ville de Montréal adoptait le programme particulier d'urbanisme Griffintown – Secteur Peel-Wellington qui visait à établir les règles de développement pour une portion de Griffintown comprise entre la rue Ottawa, le canal de Lachine, la rue du Séminaire et l'autoroute Bonaventure. D'une superficie d'environ 23 hectares (225 000 m^2), ce territoire représente 27% de la superficie totale du secteur de planification détaillée de Griffintown. Le programme particulier d'urbanisme Griffintown – Secteur Peel-Wellington sera remplacé par le présent document. De même, les paramètres généraux du règlement d'urbanisme applicable à ce secteur seront réintégrés dans le cadre réglementaire lors de l'adoption de la réglementation de concordance.

D'autre part, en août 2009, la Ville adoptait un règlement visant à encadrer le redéveloppement du 1500, rue Ottawa, site de l'ancien centre de tri postal de Postes Canada vacant depuis 1997. Ce règlement visait à préciser les paramètres de redéveloppement de ce site d'une superficie de près de 10 hectares (96 000 m^2) circonscrit par la rue Ottawa, le canal de Lachine et les rues du Séminaire et Richmond.



Image 2 : Vue aérienne (Photo: Ville de Montréal)

Ce redéveloppement, initié par la Société immobilière du Canada (SIC) et connu sous l'appellation Les Bassins du Nouveau Havre, constituera un projet structurant pour Griffintown comprenant environ 2000 logements dont plusieurs logements abordables, communautaires et répondant aux besoins des familles. Ce projet prévoit également l'aménagement de nombreux espaces verts, notamment sur l'emplacement des anciens bassins qui bordaient le canal de Lachine.

Le secteur a également été l'objet de plusieurs consultations locales menées par l'arrondissement du Sud-Ouest dans le cadre de l'étude de projets particuliers de construction ou d'événements (charrettes de design, etc.) tels que les Dialogues de Griffintown tenus en 2007. L'avant-projet du Quartier Bonaventure de la Société du Havre de Montréal (SHM), prenant place dans la partie est de Griffintown a également fait l'objet d'une consultation publique menée par l'OCPM en 2009.

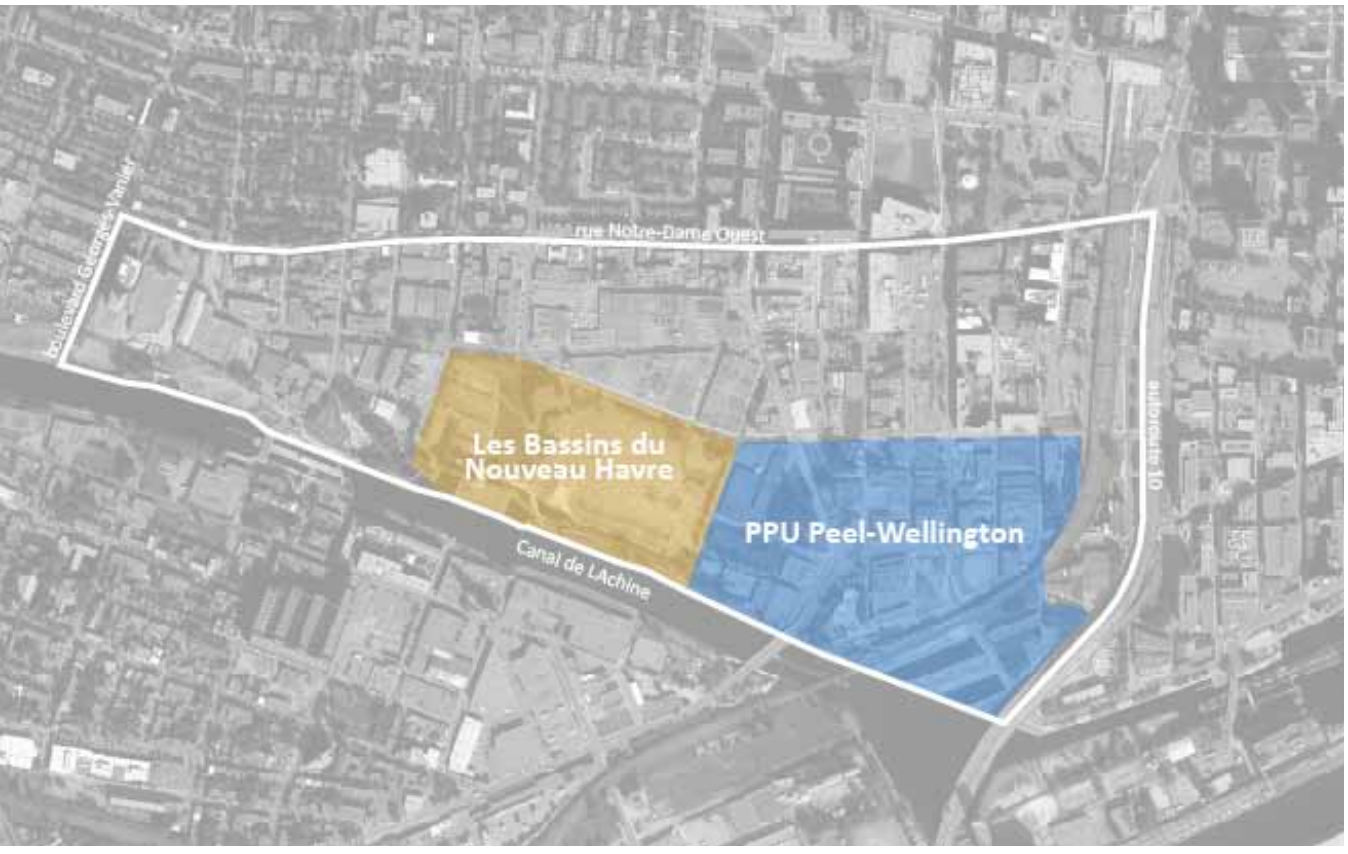


Image 3 : Limite du secteur de planification détaillée

Le parachèvement de la planification détaillée du secteur

Le présent document vise l'établissement d'une vision cohérente de mise en valeur pour l'ensemble du secteur de planification détaillée de Griffintown reflétant les aspirations de tous les acteurs intéressés par son devenir.

Pour ce faire, le 28 septembre 2011, le comité exécutif de la Ville de Montréal a mandaté l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) « pour que, dans un échange ouvert avec l'ensemble des acteurs intéressés, puissent être dégagées des orientations d'aménagement appuyées sur une vision d'ensemble du développement de Griffintown ». [3]

Ce mandat visait plus spécifiquement à dresser un état de situation du secteur Griffintown, à préciser les enjeux relatifs à sa mise en valeur et à formuler des orientations préliminaires répondant à un énoncé de vision. Menée à partir de l'automne 2011, cette démarche a notamment compris une tournée de préconsultation, un colloque et une journée Portes ouvertes tenus en janvier 2012, une campagne d'échanges en ligne par l'entremise d'un site Internet et quatre séances formelles d'audition de mémoires durant la semaine du 13 février 2012.

3 Secteur de planification détaillée de Griffintown – Rapport de consultation publique – Première étape de la consultation visant l'établissement d'un plan de développement intégré, OCPM, 13 avril 2012, p.6

La tournée de préconsultation a notamment permis de faire ressortir différentes visions de développement entretenues par les intervenants à l'égard du devenir de Griffintown :

- *Une extension du centre-ville vers le sud;*
- *Une extension du Vieux-Montréal;*
- *Un nouveau quartier à part entière dans l'arrondissement du Sud-Ouest;*
- *Un pôle d'innovation dans différents domaines;*
- *Un milieu de vie le plus autonome possible.*

Des enjeux ont également été dégagés dans le cadre de cette préconsultation, touchant les thèmes de l'identité de la communauté future du secteur, de la densification, des fonctions urbaines à privilégier, de l'importance du domaine public, de la place de l'automobile et du piéton, de la gestion éco-responsable du territoire et de l'arrimage du secteur avec les quartiers limitrophes.

Au terme de cette démarche, l'OCPM rendait public son rapport de consultation le 30 avril 2012, établissant les bases de la construction du présent document.

Ainsi, la commission responsable de la consultation publique a reconnu la création et l'innovation comme thématiques identitaires centrales et dégagé cinq grands principes d'aménagement qui ont servi de guide à la définition de la vision de mise en valeur préconisée par le présent document :

- *Capitaliser sur la valeur ajoutée que représente le patrimoine dans la revitalisation du quartier*
- *Viser l'éclosion d'un quartier mixte et multifonctionnel, en lien avec les quartiers environnants*
- *Voir la nécessaire densification du quartier comme un outil au service de la qualité de vie*
- *Créer des espaces verts et favoriser l'animation du quartier*
- *Faire de Griffintown un modèle de développement durable*

Le document qui suit constitue la version définitive du programme particulier d'urbanisme couvrant l'ensemble du secteur de planification détaillée de Griffintown. Il a été élaboré à la lumière des conclusions d'une seconde étape de consultation publique menée par l'OCPM sur le projet de PPU. Cette consultation publique a été tenue entre le 27 novembre et le 13 décembre 2012. Le rapport de la commission chargée de cette consultation a été rendu public le 2 avril 2013.

Il présente dans un premier temps l'énoncé de vision de mise en valeur qui servira de trame de fond à l'ensemble des orientations d'aménagement du secteur.

Il présente également les orientations, principes et actions qui seront garants de la qualité de vie urbaine et de la réponse aux besoins des citoyens du secteur. Ces orientations et principes assureront un cadre au développement immobilier du secteur, notamment à travers la réglementation d'urbanisme et guideront les interventions municipales, particulièrement en matière d'aménagement du domaine public.

Les différentes politiques et stratégies adoptées par la Ville au cours des récentes années constitueront également un cadre de référence au développement du secteur, notamment en matière de développement durable, de verdissement, de patrimoine, de développement économique, de culture et de logement.

Au terme de son adoption par le Conseil municipal, le présent PPU verra sa mise en œuvre orchestrée dans le cadre d'une approche intégrée de gestion de projet qui assurera la cohérence et l'ordonnancement de l'ensemble des décisions et interventions touchant le secteur. La mise en œuvre du PPU commandera également la mise en place d'un mécanisme de concertation avec les intervenants du milieu en amont des interventions municipales et tout au long de leur réalisation.

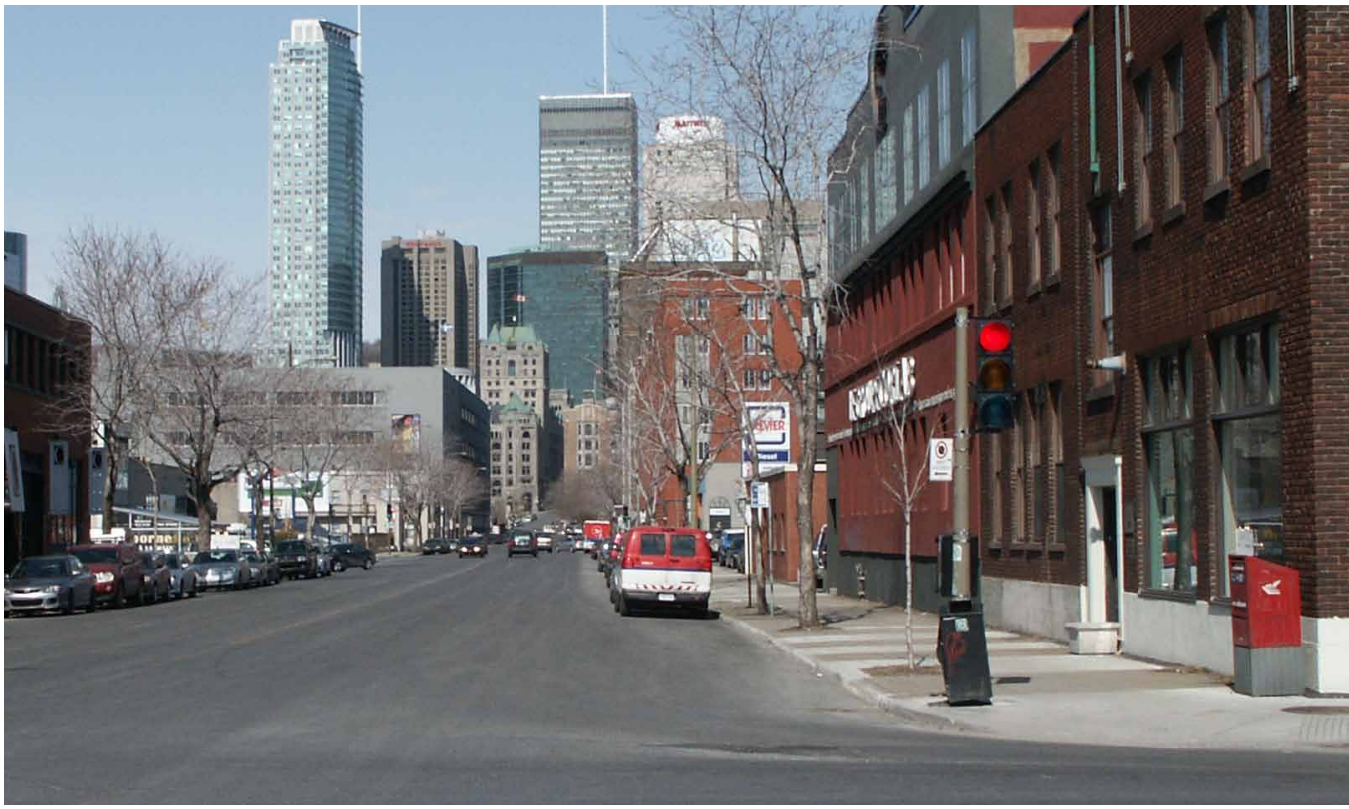


Image 4 : Rue Peel (Photo: Ville de Montréal)

ORIGINE

Au début du XIX[e] siècle, à la suite à la démolition des fortifications, la ville s'ouvre sur ses faubourgs. De façon marquée avec le second élargissement du canal de Lachine entre 1843 et 1848, Montréal devient une ville industrielle, propulsée par le développement important des installations portuaires et ferroviaires. Le quartier Griffintown de l'époque correspond en fait au faubourg Sainte-Anne et s'étend de la rue des Sœurs-Grises à la rue de la Montagne, au sud de la rue William. Avec la partie nord-est de la ferme Saint-Gabriel il forme un grand ensemble enjambant le canal de Lachine à proximité des installations portuaires qui se développent au rythme de l'industrialisation.

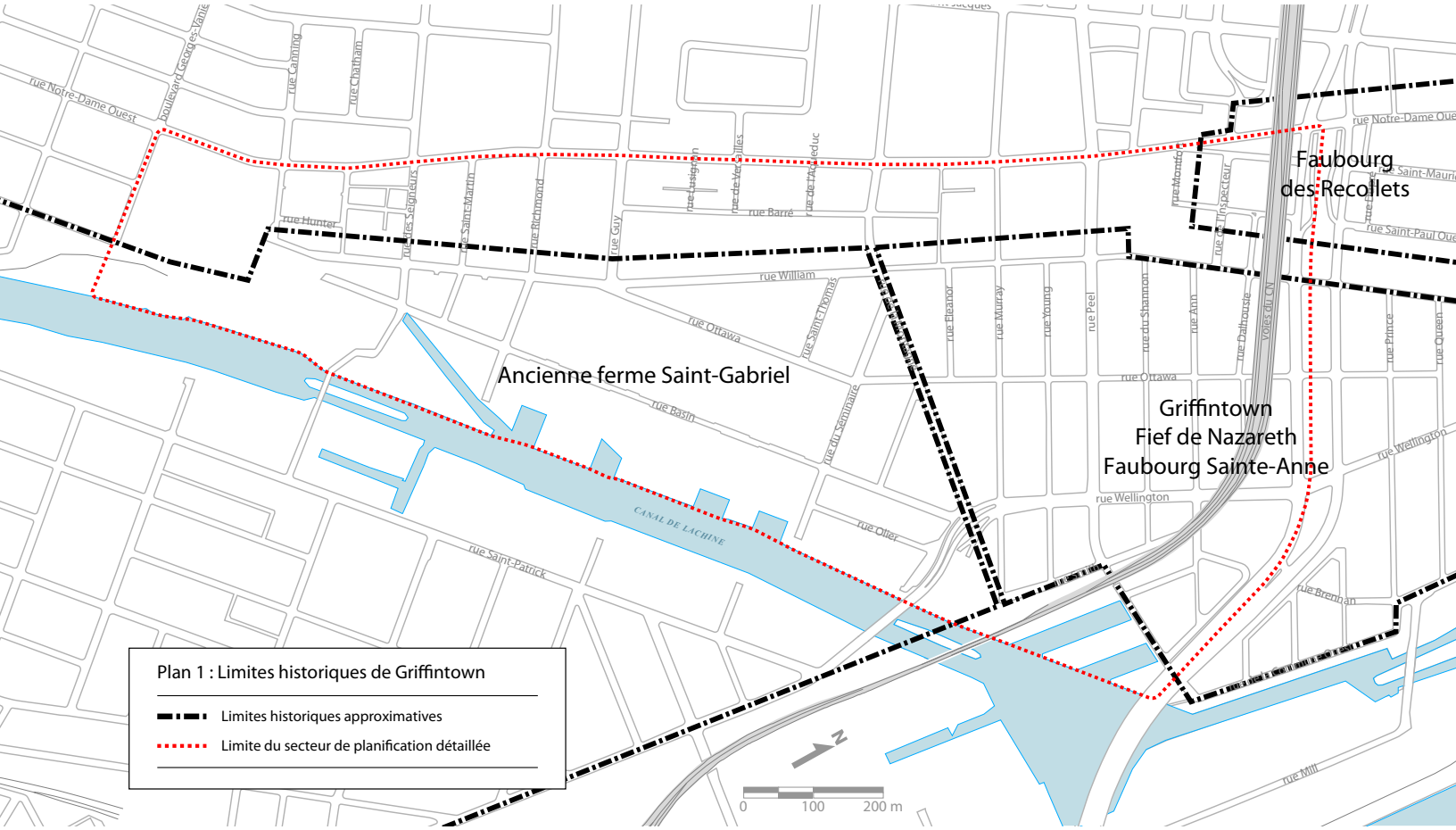




Image 5 : Griffintown et New City Gas Co. 1896 (Photo : Notman, Musée McCord View_2941)

Ces pâturages et ces champs en culture deviendront l'un des pivots de l'industrialisation montréalaise et accueilleront entrepôts, manufactures, fonderies voies ferrées et habitations, posant les fondations d'un premier milieu de vie mixte placé sous le signe de la production et de l'innovation.

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

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

À partir de la fin des années 1990, la revitalisation du Vieux-Montréal, le réaménagement du Vieux-Port, l'implantation du campus de l'École de technologie supérieure (ÉTS) ainsi que les investissements majeurs consentis à la mise en valeur du canal de Lachine produisent des effets d'entraînement dans le secteur, construisant sur ses fondations un nouveau milieu de vie dorénavant placé sous le signe de la mixité, du développement durable et de l'innovation.

Dans ce contexte, Griffintown fait aujourd'hui l'objet d'un nouvel intérêt de la part des promoteurs, des groupes intéressés par la mise en valeur du patrimoine, des citoyens de l'arrondissement et de l'ensemble des Montréalais.

VISION

La vision de mise en valeur portée par le présent document préconise, à partir de la structure d'un quartier industriel hérité du 19e siècle et de l'importance conférée au domaine public, la fabrication d'un nouveau milieu de vie construit sur les valeurs du 21e siècle – un milieu de vie habité, durable et plus densément occupé.

Dans cet esprit, Griffintown constitue un **quartier innovant** :

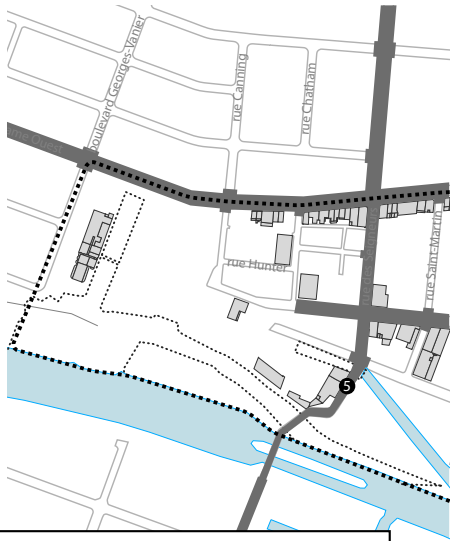
- qui perpétue la tradition d'innovation particulière du quartier et du Sud-Ouest de Montréal – architecture, aménagement, culture, développement social et communautaire, commerce, enseignement, recherche;
- composé d'activités génératrices d'emplois qui cohabitent harmonieusement avec le nouveau milieu de vie résidentiel;
- qui comprend un campus universitaire urbain d'avant-garde et axé sur l'innovation.

Respectueuse de **l'identité de Griffintown**, cette vision vise également à faire du secteur :

- un quartier qui retrouve sa place dans la ville et ses liens avec les secteurs adjacents;
- un quartier qui affirme, qui préserve et qui valorise son histoire et sa spécificité;
- un nouveau milieu de vie qui s'ajoute aux autres quartiers de l'arrondissement du Sud-Ouest, en bordure du canal de Lachine et aux portes du centre-ville;
- un lieu qui contribue à la créativité et à la vitalité culturelle de Montréal.

Résolument ancrée dans le 21e siècle, la vision de mise en valeur préconisée par le PPU vise enfin à faire de Griffintown :

- un nouveau milieu de vie mixte offrant un cadre de vie durable – proximité, convivialité et sécurité pour tous les groupes d'âges;
- un quartier aménagé pour reconnaître et encourager les nouveaux modèles de comportement urbain;
- un quartier aménagé pour favoriser les déplacements actifs et le transport collectif.



Plan 2 : Structure urbaine et patrimoine bâti

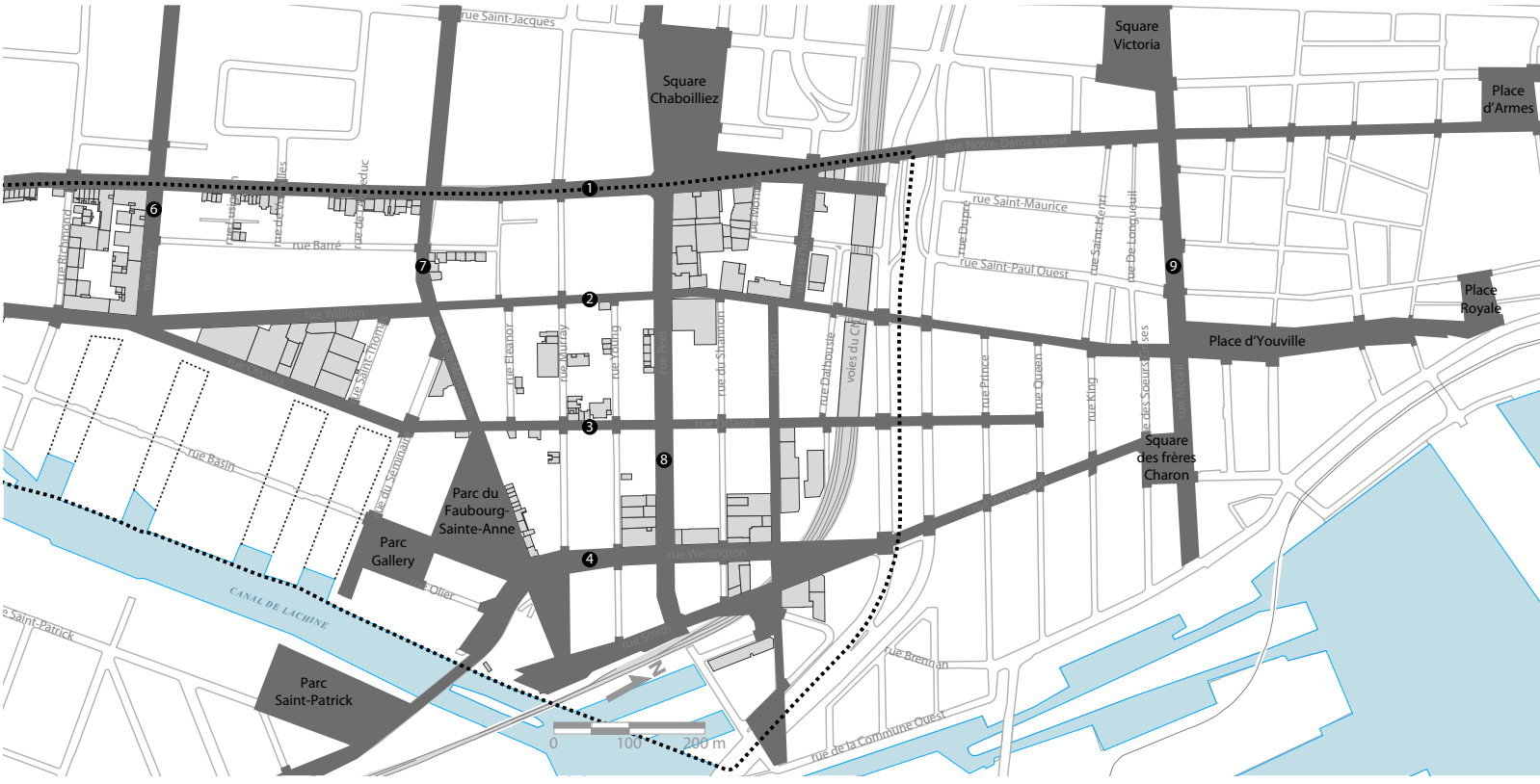
- Tracé et lieu structurant
- Bâtiment d'intérêt patrimonial
- Vestiges des ouvrages du canal de Lachine
- 1 rue Notre-Dame Ouest (Upper Lachine Road)
- 2 rue William (axe institutionnel)
- 3 rue Ottawa (axe communautaire)
- 4 rue Wellington (Lower Lachine Road)
- 5 rue des Seigneurs
- 6 rue Guy
- 7 rue de la Montagne
- 8 rue Peel
- 9 rue McGill
- Limite du secteur de planification détaillée

Cette vision de mise en valeur et les orientations qui en découleront reposent sur deux grands fondements – l'héritage urbain et historique de Griffintown et la mise en place des conditions permettant de nouvelles pratiques collectives et durable – de même que sur un moyen principal de mise en œuvre visant l'espace public du secteur.

1. L'héritage de Griffintown

Le patrimoine urbain et architectural de Griffintown – sa grille de rues et ses grands axes historiques, ses bâtiments et ses ouvrages d'art, comprenant le canal de Lachine – forme un héritage de premier plan auquel s'ajoute un riche patrimoine immatériel associé à son histoire sociale, culturelle et industrielle. La préservation et l'intégration de cet héritage aux usages contemporains du secteur constitue le meilleur moyen de le léguer aux générations futures.

Le PPU préconise le maintien et la mise en valeur du patrimoine bâti, de la grille de rues et des grands axes qui traversent Griffintown et le relient au reste de la ville. En mettant en scène les tracés historiques les plus structurants, en valorisant les bâtiments d'intérêt et en associant l'ensemble de ces ressources aux nouvelles pratiques collectives propres à la ville du 21e siècle, le PPU compte assurer leur reconnaissance à titre de structures les plus significatives du secteur.



2. Un milieu de vie durable et innovant

Les conditions d'accueil des résidants, particulièrement celles des familles, et de l'ensemble des usagers de Griffintown doivent se construire sur de nouvelles pratiques collectives et durables propres à la ville du 21e siècle : mobilité, densification, écologie, partage de l'espace public. Il s'agit en fait de penser la ville pour tous, une ville où les facteurs de qualité de vie sont étroitement associés aux questions relatives à la forme urbaine [4] .

Ce faisant, le PPU reconnaît les incidences de la construction des formes urbaines et de l'aménagement du domaine public sur la vie en société. Dans le cadre particulier d'un quartier central dense tel Griffintown, cette reconnaissance engage une nouvelle approche d'aménagement et d'utilisation du domaine public où la rue devient un espace de vie et non plus seulement un espace de transit.

Plaçant l'innovation au cœur de ses préoccupations, le PPU soutient les nouveaux modes d'aménagement et d'appropriation du domaine public privilégiant le verdissement et les circulations douces, mais également les pratiques innovantes qui permettront l'intensification de l'occupation du secteur dans le respect de son caractère patrimonial, la mixité des usages dans un esprit de saine cohabitation et la réduction de l'utilisation de l'automobile.

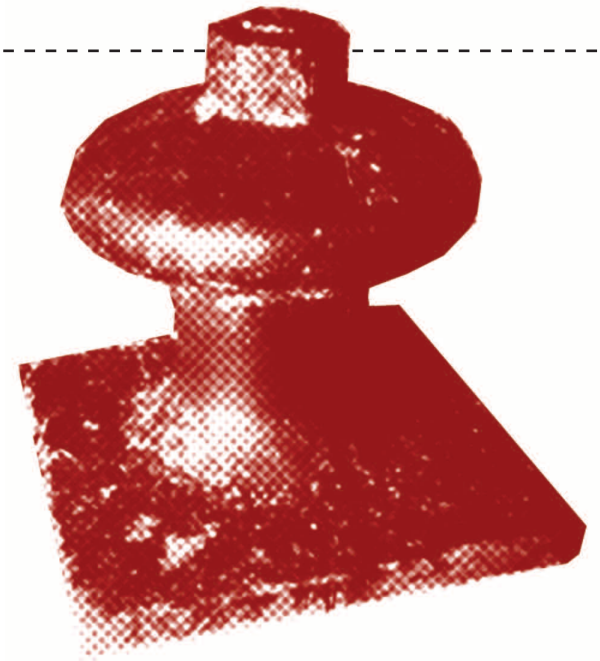
4 *Le plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015* met notamment de l'avant une orientation visant à assurer la qualité des milieux de vie résidentiels ayant pour principal objectif la réduction significative du solde migratoire entre Montréal et la banlieue.

Des actions centrées sur l'espace public comme levier de transformation urbaine

L'espace public de Griffintown – celui de ses rues, de ses parcs et de ses places publiques existantes et projetées – est au cœur des préoccupations du programme particulier d'urbanisme.

À travers les actions qui sont proposées pour concrétiser la vision, le PPU reconnaît le rôle prépondérant joué par l'espace public comme levier de transformation urbaine et affirme d'entrée de jeu que la qualité de l'aménagement du domaine public et la création d'ouvertures dans la trame représentent une valeur ajoutée pour la qualité de vie, l'espace urbain et le développement immobilier pouvant y prendre place.

Le PPU compte donc prendre appui sur l'espace public de Griffintown pour y stimuler autant les activités humaines que la vitalité économique. Principal vecteur d'urbanité, l'espace public se superposera à la mixité des usages pour rendre viable la densité de Griffintown grâce à des ouvertures, des dégagements, des lieux d'arrêt, de lumière, de verdure, de respiration et de rencontre.



UN NOUVEAU MILIEU DE VIE

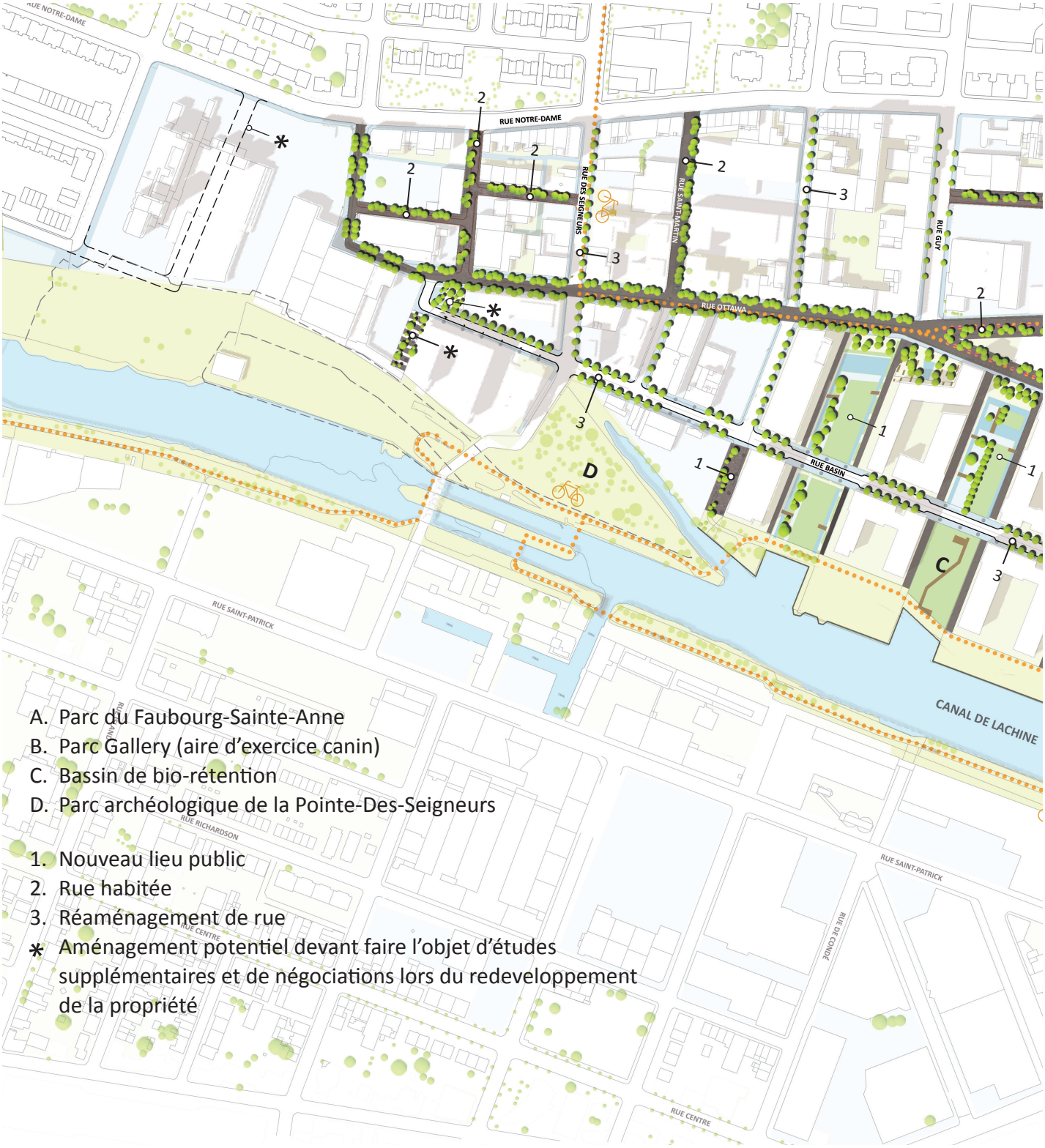
La vision de mise en valeur de Griffintown préconisée par le PPU et les interventions qui en découleront permettront la fabrication d'un nouveau milieu de vie construit sur les valeurs du 21e siècle – un milieu de vie habité, durable et plus densément occupé.

Les interventions municipales sur le domaine public permettront la création d'un nouvel espace collectif réaménagé – rues, parcs et places publiques - où la fonction de l'habitat prendra le pas sur la fonction de la circulation.

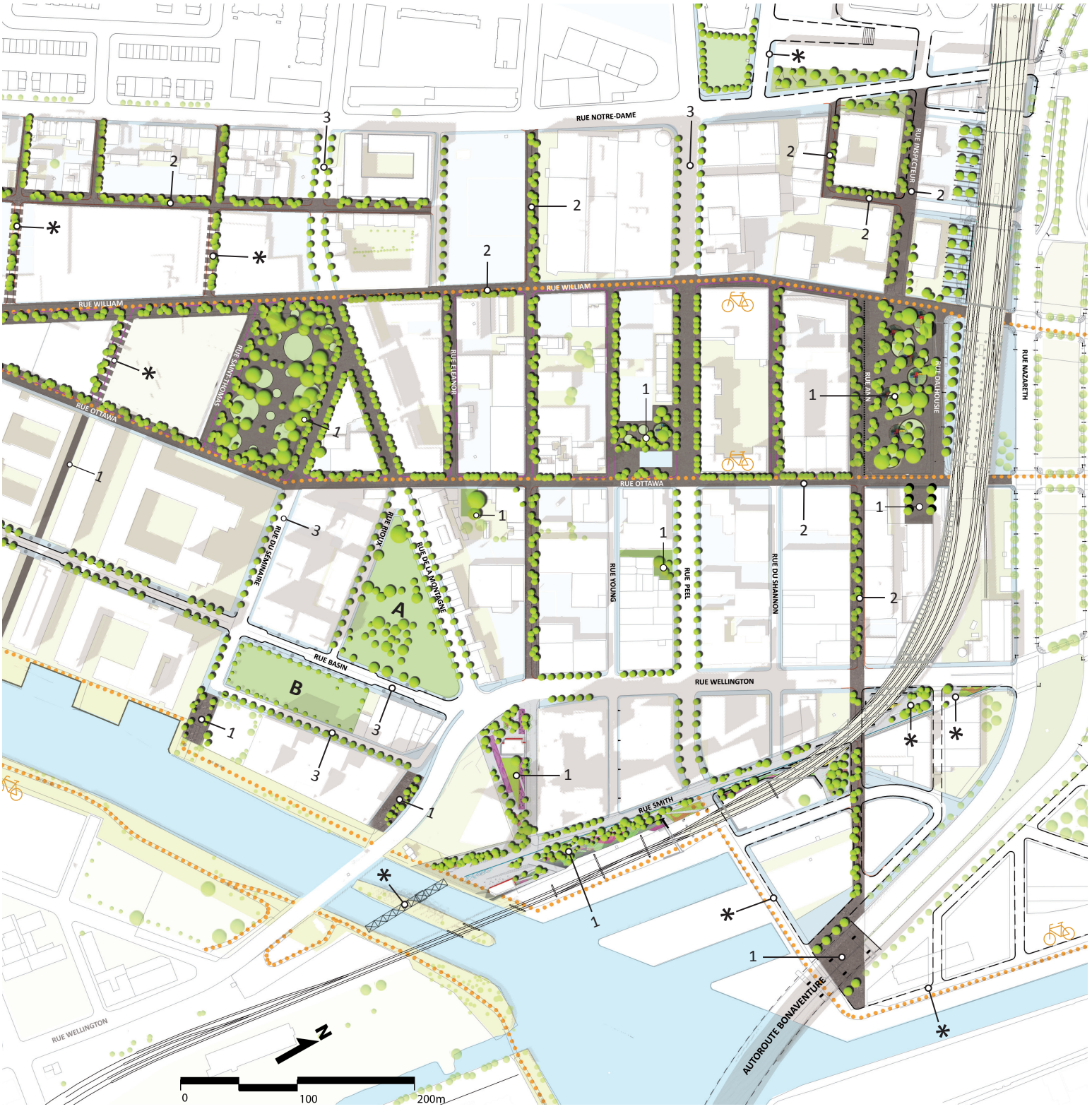




PLAN D'AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC DE GRIFFINTOWN



PLAN 3: Plan d'aménagement du domaine public de Griffintown


RUE NOTRE-DAME
RUE WILLIAM
RUE WILLIAM
RUE OTTAWA
RUE OTTAWA
RUE SAINT-THOMAS
RUE ELEANOR
RUE YOUNG
RUE PEEL
RUE DU SHANNON
RUE INSPECTEUR
RUE DALHOUSIE
RUE NAZARETH
RUE DU SÉMINAIRE
RUE PRIOUX
RUE DE LA MONTAGNE
RUE BASIN
RUE WELLINGTON
RUE SMITH
RUE WELLINGTON
AUTOROUTE BONAVENTURE
A
B
N
0
100
200m

LE PROJET



CULTIVER L'INNOVATION

Griffintown s'affirme de plus en plus comme un lieu consacré en matière d'innovation. Son caractère innovant, porté dès l'origine par le tracé de ses rues, s'est confirmé à travers la création d'une véritable locomotive du développement industriel et technologique du Canada au 19e siècle, pour se poursuivre aujourd'hui avec l'implantation de l'École de technologie supérieure et la mise en place prochaine du Quartier de l'Innovation.

La transformation de Griffintown en un nouveau milieu de vie mixte pose aujourd'hui le défi de perpétuer cette tradition d'innovation et de création à travers la mise en place d'un cadre de vie unique répondant aux besoins et attentes d'un large éventail de clientèles – familles et résidants de tous âges, travailleurs, artistes, étudiants, chercheurs, visiteurs et touristes – et misant sur les valeurs patrimoniales et culturelles propres au secteur.

Cette transformation du secteur doit également faciliter la mobilité des idées et les interactions d'un réseau composé notamment des institutions de savoir, des entreprises et des gouvernements. L'accès à des canaux d'échanges de données et d'informations misant sur la rapidité, la fluidité et la constance sont essentiels pour favoriser la créativité scientifique, artistique et sociale et pour faire de Griffintown un milieu de vie novateur.

Outre la concrétisation du Quartier de l'Innovation, projet porté conjointement par l'ÉTS et l'Université McGill, le PPU place donc la mise en valeur de l'ensemble du secteur Griffintown sous le signe de l'innovation, tant par l'approche de réaménagement du domaine public qu'il préconise que par les mesures réglementaires qui permettront une cohabitation fertile d'activités scientifiques, résidentielles, industrielles, culturelles et commerciales.

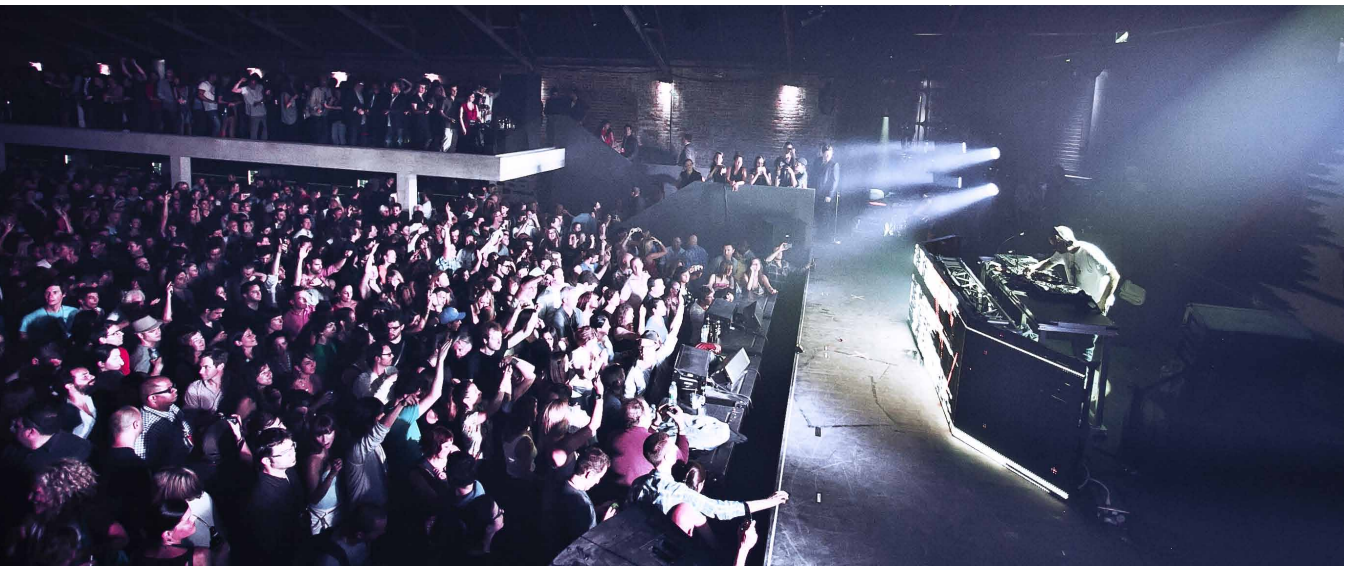


Image 6 : Moby dans la New City Gas pour C2-MTL (Photo : Karel Chladek)

L'histoire contemporaine de Griffintown l'a vu être investi progressivement par une communauté d'acteurs de la vie culturelle montréalaise qui ont su tirer avantage de sa proximité au centre-ville, au Vieux-Montréal et au canal de Lachine, de même que du dynamisme particulier des autres quartiers de l'arrondissement du Sud-Ouest.

Griffintown fait définitivement partie du paysage culturel montréalais. Ses bâtiments anciens, ses lieux singuliers et ses panoramas ouverts sur le centre-ville, sur le canal de Lachine, sur les structures industrielles du complexe du silo No. 5 ou de l'ancienne minoterie Ogilvie en ont fait un lieu de prédilection pour le tournage cinématographique et la tenue d'événements culturels. L'ouverture récente du complexe d'art contemporain l'Arsenal et d'une salle de spectacles dans un bâtiment de la New City Gas Co. témoigne notamment de l'intérêt porté au secteur.

Mais Griffintown est avant tout un milieu habité par différents acteurs de la culture et des arts – créateurs de tous horizons, galeristes, imprimeurs, producteurs et autres professionnels des industries culturelles et créatives.

Le programme particulier d'urbanisme reconnaît donc aussi l'importance de la dimension culturelle associée à Griffintown et compte favoriser la mise en place des conditions favorables à l'épanouissement des artistes, des artisans et des autres acteurs de la créativité montréalaise au sein de ce nouveau milieu de vie.

Plus particulièrement, le PPU reconnaît également la notion du « Corridor culturel de la rue Ottawa » comme axe structurant de Griffintown. Cette reconnaissance émerge notamment des orientations suivantes du PPU quant à :

- la reconnaissance de la valeur historique des rues William et Ottawa;
- le réaménagement de ces deux rues pour formaliser un lien structurant entre les institutions culturelles du Vieux-Montréal et les points d'intérêt culturels et récréatifs du quartier et de l'arrondissement du Sud-Ouest;
- le réaménagement du domaine public et la création de nouveaux lieux publics se greffant au corridor des rues William et Ottawa;
- l'implantation d'usages favorisant l'établissement des commerces et services aux emplacements stratégiques du corridor;
- la protection et la mise en valeur du patrimoine bâti qui borde notamment les rues William et Ottawa.

MISE EN OEUVRE

AMÉNAGER

Actions:

1 Concevoir et mettre en oeuvre une nouvelle approche d'aménagement du domaine public visant à faire de Griffintown une référence en matière de design urbain et d'aménagement durable (voir Aménager un nouvel espace collectif);

2 Prévoir l'aménagement d'espaces permettant la diffusion artistique sous toutes ses formes dans la programmation des nouveaux lieux publics;

3 Mettre en œuvre l'ensemble des interventions relatives à la mise en valeur des rues William et Ottawa dans le cadre d'une stratégie intégrée visant à supporter la notion du « Corridor culturel de la rue Ottawa ».

STIMULER

Actions:

4 Consolider le partenariat des acteurs intéressés à la notion du « Corridor culturel de la rue Ottawa » et y évaluer la pertinence d'une participation de la Ville de Montréal;

5 Assurer l'implication et la visibilité de la communauté artistique locale, notamment dans le cadre d'une stratégie d'art public permanent, temporaire ou éphémère mettant en valeur les artistes du secteur;

6 Mettre en place une démarche visant à documenter la présence des acteurs culturels de Griffintown et à identifier les mesures requises pour assurer leur maintien durable dans le secteur;

7 Favoriser le déploiement dans le secteur des plus récents réseaux de transmission filaires et sans fil de manière à répondre notamment aux besoins particuliers des différents acteurs œuvrant dans les domaines de l'innovation;

8 Favoriser l'implantation, dans le secteur Griffintown, d'initiatives et d'activités liées à l'innovation par la promotion de la bourse à l'innovation: PR@M-Innovation.

RÉGLEMENTER

Actions:

9 Créer une nouvelle catégorie d'usages autorisés regroupant certaines activités industrielles légères axées sur l'innovation et certaines activités caractéristiques de Griffintown;

10 Assurer, par la procédure des usages conditionnels, le maintien et le développement d'activités génératrices d'emplois dans les nouveaux projets de développement immobilier;

11 Encadrer, par la procédure des usages conditionnels, certaines activités susceptibles de présenter des enjeux de cohabitation avec la vocation résidentielle (par exemple, les débits de boissons alcooliques, salles de spectacles, salles de réception, salles d'exposition, etc.);

12 Encourager l'établissement d'activités commerciales et de services en support à la vocation culturelle aux emplacements stratégiques identifiés au plan 8.

Un milieu respectueux de son histoire et de son patrimoine

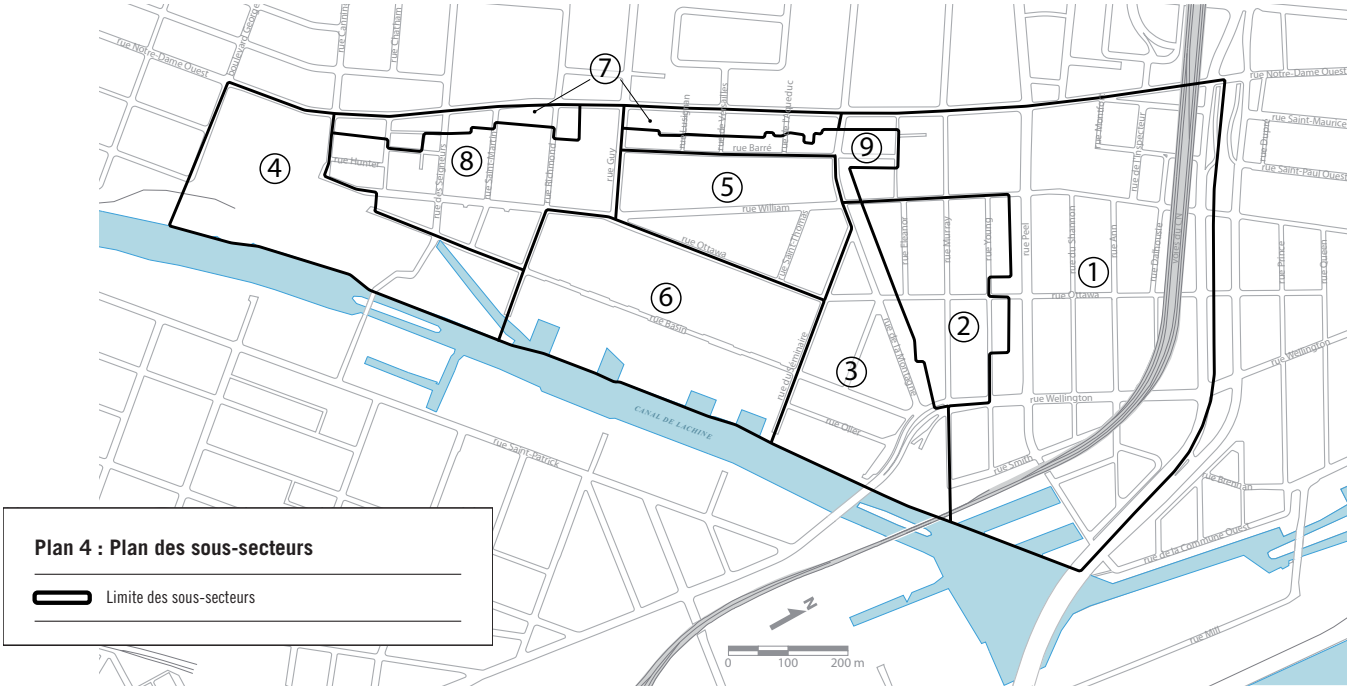
Le patrimoine unique de Griffintown se décline à travers sa grille de rues et ses grands tracés historiques, ses bâtiments, ses ouvrages d'art et ses espaces publics hérités d'une époque révolue.

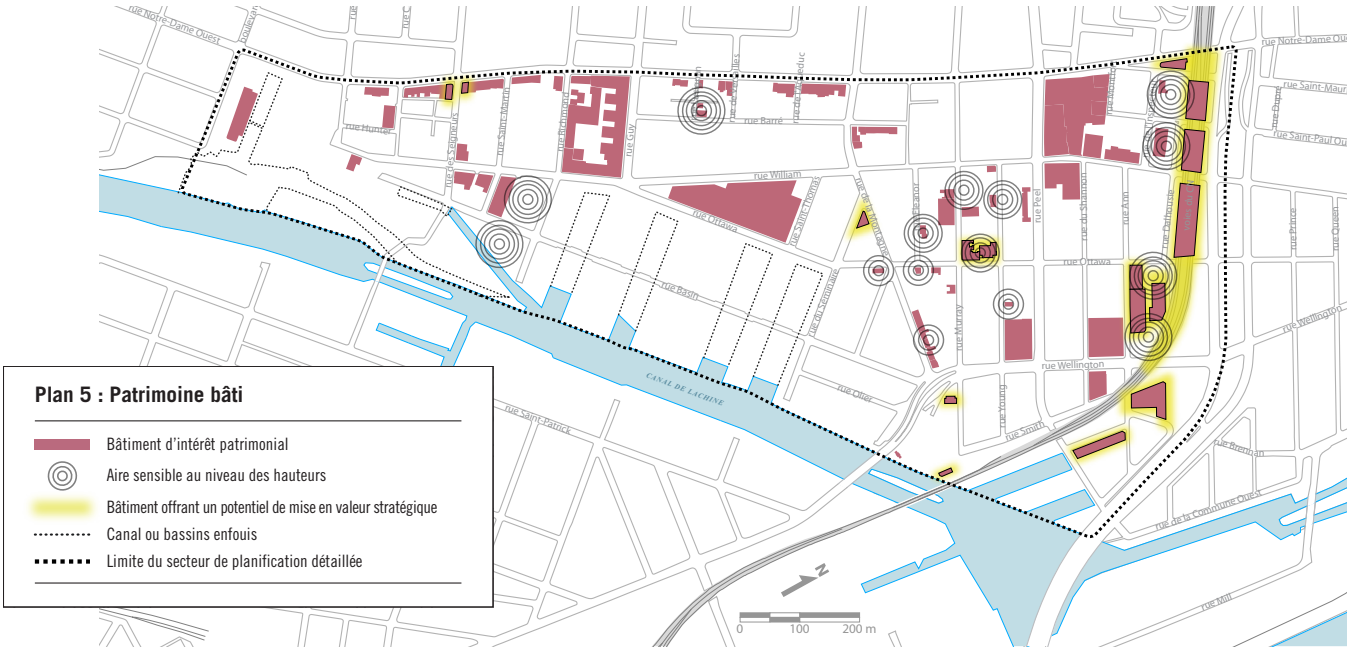
Son patrimoine se décline également à travers des ressources archéologiques et des singularités telles que la présence de bâtiments dont la forme épouse la géométrie particulière de certains îlots en pointe ou de bâtiments emblématiques qui témoignent de façon unique de l'histoire sociale, culturelle et économique du quartier, voire de l'ensemble de la ville.

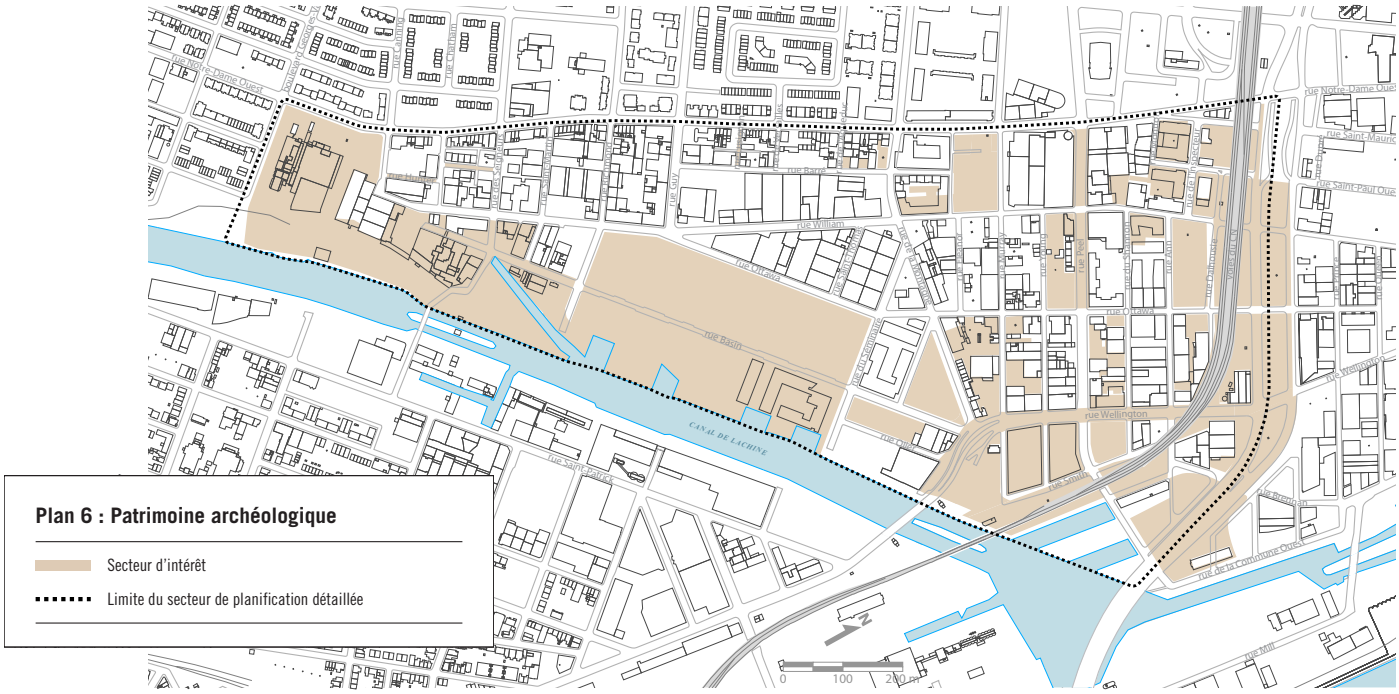
La consolidation du tissu social et culturel de Griffintown passe nécessairement par une intégration de son histoire et de son patrimoine à la vie quotidienne du quartier, au bénéfice de ses résidants, de la mixité qui crée l'intérêt et l'animation de ses rues et de son potentiel d'attractivité touristique et économique.

Au-delà de la contribution quotidienne du patrimoine au paysage urbain et à l'animation du secteur, certaines ressources patrimoniales présentant une valeur unique doivent également bénéficier d'une stratégie de reconnaissance publique, de diffusion des connaissances ou de commémoration.

Les interventions publiques et privées touchant les ressources patrimoniales de Griffintown ou leur environnement immédiat doivent aussi faire l'objet d'une attention particulière. Afin de préciser les enjeux spécifiques et d'orienter ces interventions, le programme particulier d'urbanisme propose un énoncé des principales composantes patrimoniales et des principales orientations de mise en valeur du patrimoine propres aux différents sous-secteurs qui composent Griffintown identifiés au plan 4. Ces énoncés sont présentés à l'annexe 2.


Plan 4 : Plan des sous-secteurs
Limite des sous-secteurs
1
2
3
4
5
6
7
8
9
CANAL DE LACHINE
rue Notre-Dame Ouest
rue Saint-Patrick
rue William
rue Ottawa
rue Basin
rue Barré
rue Wellington
rue Smith
rue Mill
0
100
200 m


Plan 5 : Patrimoine bâti
Bâtiment d'intérêt patrimonial
Aire sensible au niveau des hauteurs
Bâtiment offrant un potentiel de mise en valeur stratégique
Canal ou bassins enfouis
Limite du secteur de planification détaillée
CANAL DE LACHINE
rue Notre-Dame Ouest
rue Saint-Patrick
rue William
rue Ottawa
rue Basin
rue Barré
rue Wellington
rue Smith
rue Mill
0
100
200 m


Plan 6 : Patrimoine archéologique
Secteur d'intérêt
Limite du secteur de planification détaillée
CANAL DE LACHINE
rue Basin
rue William
rue Ottawa
rue Wellington
rue Saint-Paul Ouest
rue Notre-Dame Ouest
rue Saint-Maurice
rue de la Commune Ouest
rue Mill
0
100
200 m

VALORISER

Actions:

13 Assujettir toute intervention réalisée sur les bâtiments d'intérêt patrimonial identifiés au plan 5 à une évaluation dans le cadre du règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) ou lorsque le contexte le requiert, à la préparation d'un énoncé d'intérêt patrimonial;

14 Soutenir la protection et la valorisation des bâtiments présentant un potentiel de mise en valeur stratégique identifiés au plan 5, notamment par des interventions sur le domaine public;

15 Acquérir à des fins de parc le terrain abritant l'ancien paddock de l'écurie Griffintown Horse Palace et appuyer les démarches du milieu visant la réhabilitation des écuries et la mise en valeur des activités équestres sur le site des écuries actuelles;

16 Intégrer le patrimoine de Griffintown dans la réflexion en cours à la Ville sur la stratégie d'attribution de statuts patrimoniaux et envisager la citation du complexe de la New City Gas Co.;

17 Valoriser l'histoire du secteur par l'élaboration d'une stratégie de commémoration devant notamment servir de référence à la conception intégrée et à la programmation des nouveaux lieux publics du secteur;

18 Prévoir les mesures appropriées pour protéger, documenter ou mettre en valeur les ressources archéologiques associées aux sites répertoriés à *l'Inventaire des sites archéologiques du Québec* et aux sites identifiés au plan 6;

19 Stimuler la mise en valeur du patrimoine bâti du secteur en excluant du calcul de la densité de construction d'un projet immobilier les superficies de plancher associées à la protection, au recyclage ou à la restauration d'un bâtiment d'intérêt patrimonial compris dans ce projet, dans le respect des paramètres de densité de construction maximale établis par le Plan d'urbanisme.

CONSOLIDER LE TISSU SOCIAL

Griffintown ayant été longtemps occupé à des fins industrielles, l'établissement des conditions propices à la création d'un milieu de vie résidentiel de qualité nécessite des efforts particuliers de mise à niveau. L'établissement d'une population variée implique nécessairement l'accès à une offre de logements diversifiée, adaptée aux besoins et aux moyens d'un large éventail de clientèles.

Pour ce faire, la Ville peut s'appuyer sur un ensemble de programmes d'habitation, de nature municipale ou à frais partagés avec la Société d'habitation du Québec, qui permettent de stimuler l'accession à la propriété et le développement de logements à coûts abordables. De plus, la Ville et l'arrondissement mettent activement en oeuvre la Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les projets résidentiels, qui associe le secteur privé à la création de milieux de vie socialement diversifiés.

La Ville continuera d'œuvrer, avec ses partenaires gouvernementaux, pour assurer le maintien des programmes d'habitation actuels. Par ailleurs, la Ville constate le besoin d'innover dans le développement d'une offre résidentielle urbaine véritablement adaptée aux besoins des familles. Compte tenu des réalités du marché, la Ville entend travailler, avec ses partenaires publics et privés, à l'établissement d'un cadre financier qui permettrait de soutenir cette production résidentielle pour familles.

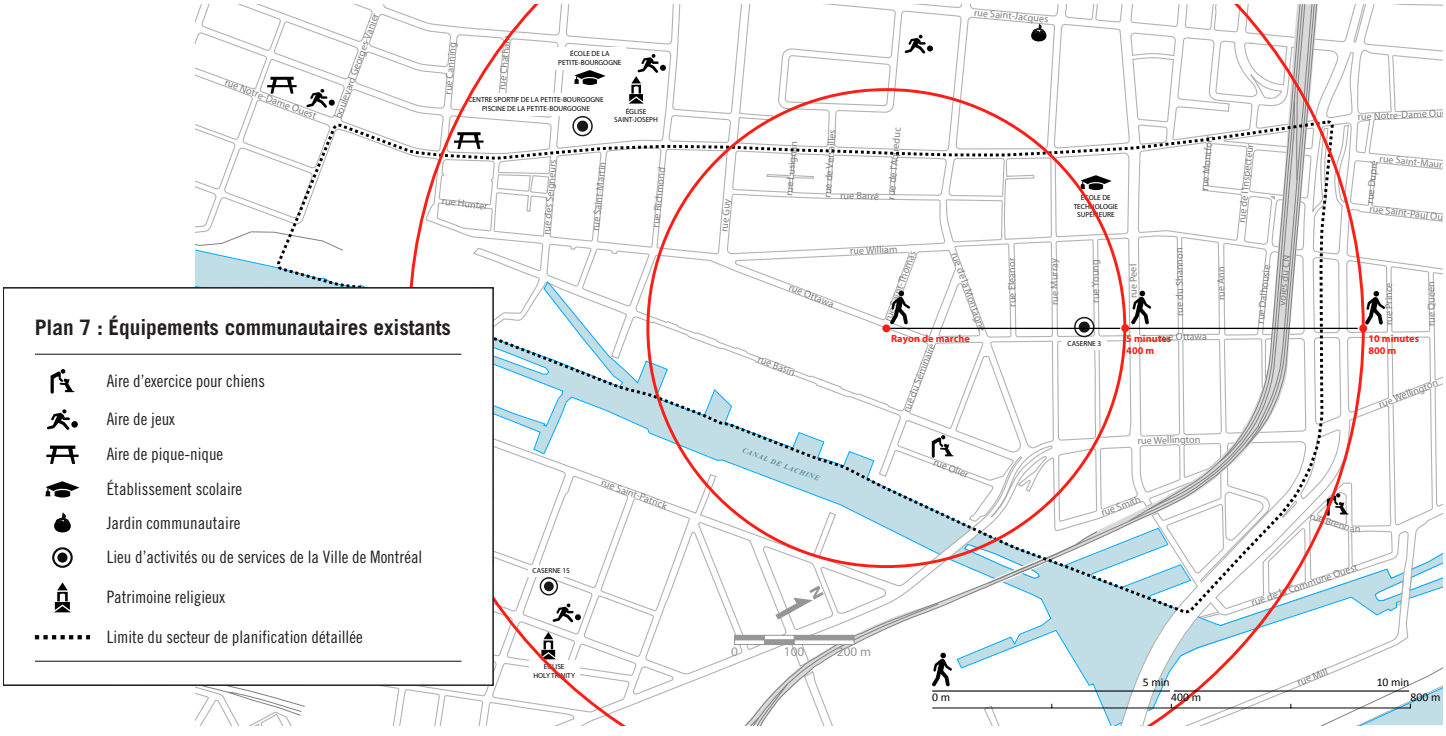
Pour assurer la consolidation d'un tissu social durable et faire de Griffintown un véritable milieu de vie résidentiel, la population du secteur devra également pouvoir compter sur des équipements communautaires et sur des espaces collectifs aménagés et programmés pour répondre à ses besoins.



Griffintown peut déjà compter sur une diversité d'équipements communautaires, municipaux et scolaires de qualité à distance de marche (voir plan 7). Cette offre pourra toutefois être adaptée et bonifiée au fil du développement du quartier. Afin d'amorcer cette adaptation, le PPU propose de:

- tirer profit et d'optimiser l'utilisation des ressources existantes et accessibles à distance de marche;
- signaler clairement l'intention de la Ville de faire de Griffintown un milieu de vie de qualité disposant, au même titre que l'ensemble des quartiers établis de Montréal, des ressources et des équipements requis pour répondre aux besoins de ses résidants et usagers;
- concerter les différentes instances gouvernementales, institutionnelles et municipales en vue d'actions cohérentes visant à doter Griffintown des équipements et des services requis.

Ainsi, le PPU favorise l'établissement d'un partenariat étroit entre les différents acteurs publics et institutionnels interpellés par la desserte de Griffintown et de ses quartiers limitrophes en vue de définir un plan de développement complet des équipements collectifs et des services publics requis pour desservir la population actuelle et future.



Par ailleurs, la proximité et la diversité de l'offre commerciale constituent également des ingrédients essentiels d'un milieu de vie de qualité et valorisant les transports actifs. La structure commerciale actuelle de Griffintown repose essentiellement sur la continuité de commerces offerte par la rue Notre-Dame et sur des établissements relativement dispersés dans l'ensemble du secteur.

L'arrivée de nouveaux résidants devrait considérablement modifier le portrait commercial du quartier. Pour répondre aux besoins qui seront générés par la requalification du secteur, le PPU confirme que l'armature commerciale principale de Griffintown doit avant tout répondre aux besoins du quartier, tout en reconnaissant la pertinence d'une certaine desserte d'envergure régionale considérant les attraits du secteur et sa grande proximité au centre-ville.

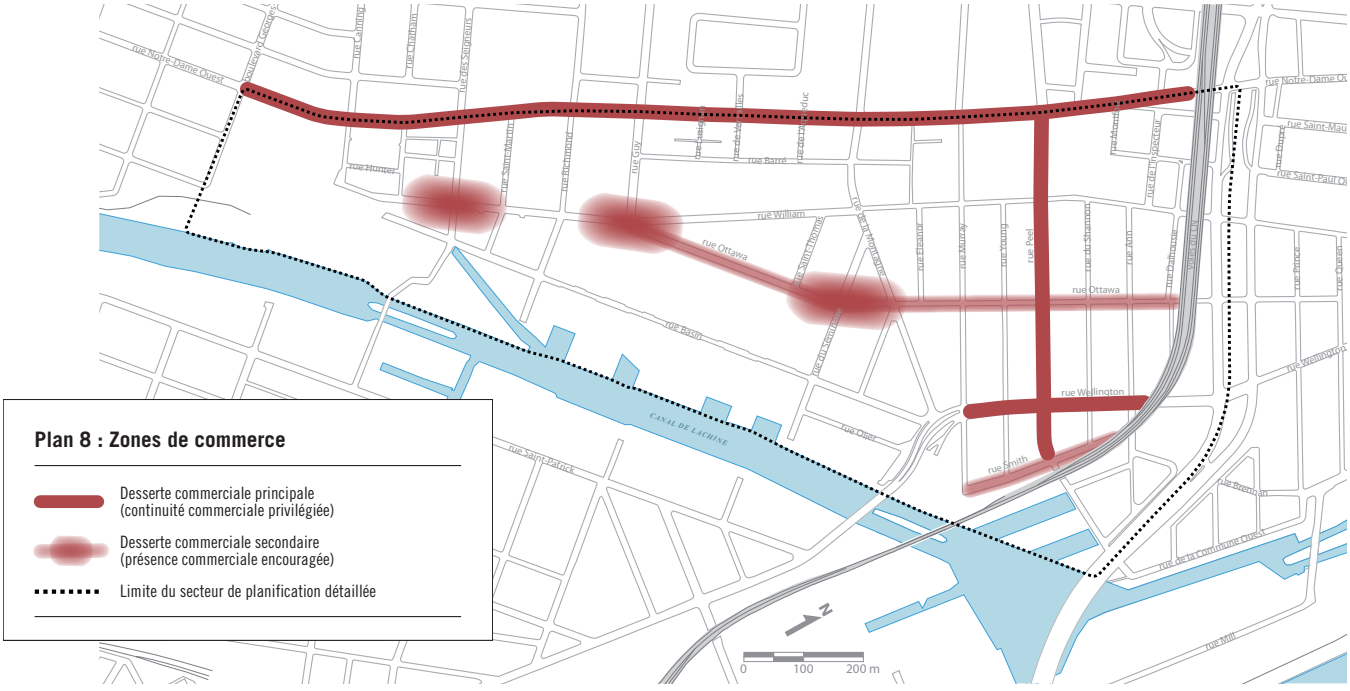
La consolidation de la vocation culturelle de Griffintown présente également une occasion de singulariser l'offre commerciale, tant par la localisation que par les types de commerce qui pourraient s'implanter dans le secteur.

Ainsi, le PPU reconnaît que la rue Notre-Dame constitue l'artère commerciale de premier plan dans la desserte locale du quartier. Il reconnaît également la pertinence d'une zone de plus forte intensité commerciale aux abords des rues Peel et Wellington. Tel qu'illustré au plan 8 et en accord avec les usages autorisés (voir plan 18), la continuité commerciale est privilégiée sur ces rues.

Le PPU encourage également la présence de commerces sur certains tronçons de rue et intersections du secteur afin d'assurer la mixité, la convivialité et l'animation des rues qui sont propres à un milieu de vie durable privilégiant les circulations douces et la déambulation. Les emplacements où la présence commerciale est encouragée, en complément de l'armature commerciale principale du secteur, sont également illustrés au plan 8.

L'addition de ces mesures favorisant la production d'une variété de typologies résidentielles, la mise en place des équipements et des services communautaires et l'établissement d'une offre commerciale répondant avant tout aux besoins du secteur contribueront à doter Griffintown d'un cadre de vie durable.

Le parti pris de ce cadre de vie à l'égard des familles s'exprime également de manière plus spécifique dans la portion centrale de Griffintown, où s'ajouteront à ces mesures un contrôle plus serré des usages, de la densité et des hauteurs de construction, le réaménagement des rues Ottawa et William et des autres rues habitées, l'aménagement de nouveaux espaces verts, sans compter les autres interventions publiques déjà programmées dans le cadre du projet Les Bassins du Nouveau Havre.



Plan 8 : Zones de commerce

- Desserte commerciale principale (continuité commerciale privilégiée)
- Desserte commerciale secondaire (présence commerciale encouragée)
- Limite du secteur de planification détaillée

MISE EN OEUVRE

HABITER

Actions:

20 Poursuivre l'application de la Stratégie d'inclusion du logement abordable et social et mettre en œuvre le Plan d'action en matière d'inclusion de logements abordables dans les projets résidentiels de l'arrondissement du Sud-Ouest;

21 Oeuvrer avec les partenaires gouvernementaux pour assurer le maintien des programmes d'habitation actuels;

22 Poursuivre les discussions avec les partenaires gouvernementaux et les autres acteurs concernés en vue d'établir un cadre financier visant à soutenir le développement et l'implantation de produits résidentiels abordables et attractifs pour les familles.

DESSERVIR

Actions:

23 Définir, en concertation avec les institutions et les agences publiques agissant dans les arrondissements du Sud-Ouest et de Ville-Marie, un plan global de développement des équipements collectifs et institutionnels;

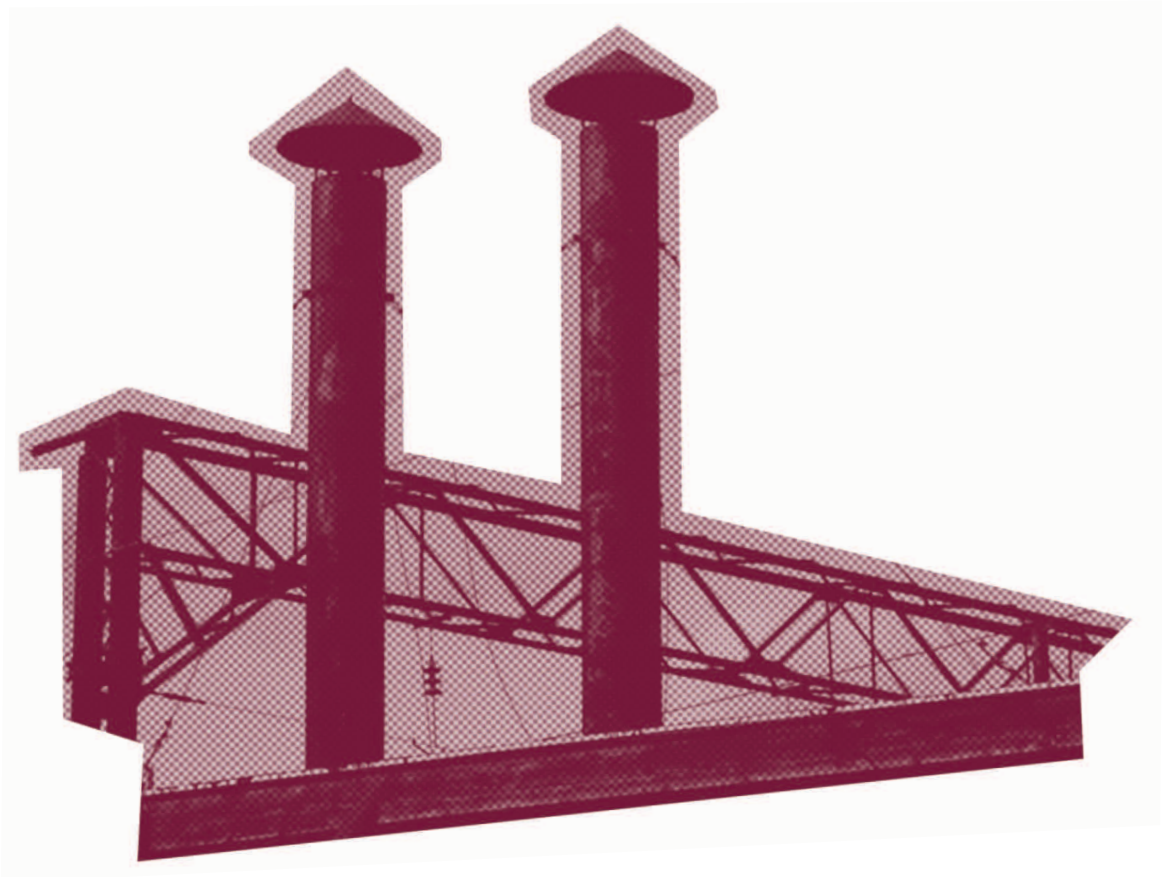
24 Solliciter la collaboration des commissions scolaires de Montréal afin d'établir les conditions requises pour l'implantation d'une école primaire dans le secteur Griffintown (acquisition de terrain, modalités de partage des équipements municipaux et scolaires, etc.);

25 Solliciter la collaboration de la Direction de la santé publique de Montréal, du CSSS – Sud-Ouest et du Regroupement des CPE de l'Île de Montréal afin d'établir les conditions requises pour l'implantation de CPE visant les ménages familiaux actuels et projetés et pour répondre aux besoins des familles de la Petite-Bourgogne, de Pointe-Saint-Charles et de Saint-Henri;

26 Prévoir, dans la conception des lieux publics pertinents identifiés au plan 12, une programmation et des aménagements adaptés aux besoins spécifiques des enfants et des adolescents;

27 Encourager l'établissement d'activités commerciales et de services aux emplacements stratégiques identifiés au plan 8;

28 Renforcer l'animation des abords du canal de Lachine en priorisant, au rez-de-chaussée des bâtiments riverains, la présence d'usages générateurs d'animation et l'ouverture des façades (vitrines, accès, terrasses).



CRÉER DES LIENS

Au sortir des fortifications de Ville-Marie, deux chemins de terre se dessinent dès le 17e siècle pour relier la ville à Lachine en évitant les rapides de Lachine : Upper Lachine Road et Lower Lachine Road.

Ces deux grands tracés fondateurs du développement de Montréal, devenus respectivement la rue Notre-Dame et la rue Wellington, forment encore aujourd'hui l'armature de base du quartier Griffintown.

S'y ajouteront au 19e siècle deux autres tracés qui structureront la trame urbaine singulière du secteur :

- la rue Ottawa, regroupant les principales fonctions communautaires du quartier;
- la rue William, reliant le Parlement du Canada-Uni (Place d'Youville d'aujourd'hui) à un des premiers grands pôles industriels canadiens regroupant les usines bénéficiant de l'énergie hydraulique aux abords des écluses Saint-Gabriel.

La construction du canal de Lachine en 1825 et la commutation du régime seigneurial à partir de 1840 stimulent le lotissement des terres et permettent la mise en place des conditions qui sont à l'origine de la croissance urbaine de Griffintown. Parmi ces conditions, de grands tracés nord-sud sont créés pour structurer la ville et tisser des liens entre ses grandes composantes : le mont Royal et le canal de Lachine, la haute-ville de l'économie et des institutions et la basse-ville de la production industrielle. Les rues des Seigneurs, Guy et de la Montagne sont tracées.

Le quartier Griffintown s'inscrit à la croisée de ces grands liens. Le plan de lotissement de sa partie est, composé de rues orthogonales – une première innovation propre au quartier imaginée par l'arpenteur Louis Charland vers 1806 – est commandé par Mary Griffin qui laissera son nom au quartier [5]. Cette grille de rues, précédant celle de l'île de Manhattan, constitue pour Montréal une composante historique fondamentale qui présente une valeur culturelle et historique d'importance au moins égale à celle des bâtiments issus des différentes périodes de développement du quartier qui ont su perdurer jusqu'à nos jours.

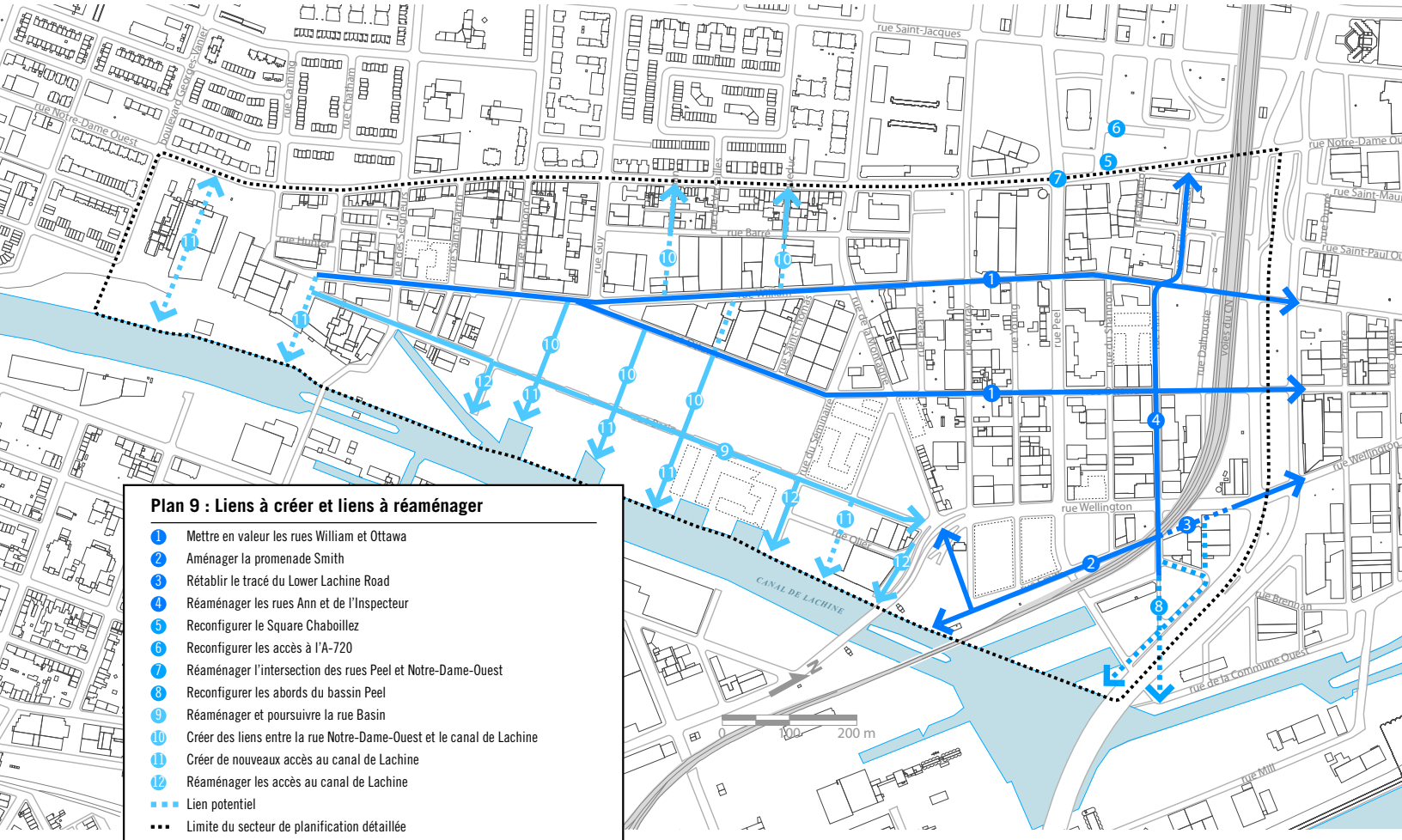
Progressivement enclavé par les grandes infrastructures ferroviaires et routières, Griffintown doit aujourd'hui retrouver sa place au sein des grands réseaux historiques de la ville et de l'arrondissement du Sud-Ouest, de même que son rôle de quartier riverain du canal de Lachine.

La fabrication d'un nouveau milieu de vie à partir de la matière offerte par Griffintown se déclinera notamment à travers la création de nouveaux liens, de nouveaux réseaux de circulation et de nouveaux lieux publics, dans le respect des valeurs historiques et de la tradition d'innovation portée par le secteur.

5 S'étendant de la rue McGill à la rue Murray, le lotissement de Louis Charland sera complété, pour la partie ouest de Griffintown par une grille de rues basée sur un plan de l'architecte John Ostell dessinée en 1845.

Au terme de ces interventions, le domaine public de Griffintown devrait jouer un rôle accru dans la définition d'une qualité de vie nouvelle à travers ses rues réaménagées et ses lieux publics qui contribueront à verdir le secteur et à révéler son patrimoine, tout en y permettant l'expression de nouveaux comportements citoyens et une certaine densification de son occupation.

Le PPU préconise le renforcement des liens historiques les plus significatifs et structurants de Griffintown, la création de nouveaux liens et la reconnexion du canal de Lachine sur le réseau des lieux publics du quartier et de l'ensemble de la ville.



Plan 9 : Liens à créer et liens à réaménager

1. Mettre en valeur les rues William et Ottawa
2. Aménager la promenade Smith
3. Rétablir le tracé du Lower Lachine Road
4. Réaménager les rues Ann et de l'Inspecteur
5. Reconfigurer le Square Chaboillez
6. Reconfigurer les accès à l'A-720
7. Réaménager l'intersection des rues Peel et Notre-Dame-Ouest
8. Reconfigurer les abords du bassin Peel
9. Réaménager et poursuivre la rue Basin
10. Créer des liens entre la rue Notre-Dame-Ouest et le canal de Lachine
11. Créer de nouveaux accès au canal de Lachine
12. Réaménager les accès au canal de Lachine

Lien potentiel

Limite du secteur de planification détaillée

AFFIRMER

Actions:

29 Doter les rues William et Ottawa d'un aménagement distinctif affirmant leur importance historique et permettant la mise en valeur des bâtiments d'intérêt patrimonial et des lieux publics qui ponctuent leur parcours;

30 Rétablir le tracé fondateur du Lower Lachine Road entre le square des Frères-Charon et le canal de Lachine par le réaménagement de l'actuelle rue Smith tel que prévu dans le cadre du concours national de la Promenade Smith conclu en avril 2012;

31 Rétablir à titre d'espace public le tronçon manquant du Lower Lachine Road entre les rues Ann et Wellington, par le biais de paramètres réglementaires appropriés et dans le cadre d'une entente avec les propriétaires lors d'un éventuel redéveloppement immobilier du site visé;

32 Réaménager les rues Ann et de l'Inspecteur, de manière à relier la rue Notre-Dame à la future Promenade Smith, aux abords du bassin Peel et au site archéologique du moulin Ogilvie.

RECONFIGURER

Actions:

33 Revoir la géométrie et l'aménagement de la rue Notre-Dame entre la rue Peel et le viaduc du CN de manière à rétablir la configuration générale du premier square Chaboillez et à assurer la mise en place d'un environnement urbain propice à la pleine mise en valeur de l'édifice Rodier;

34 Reconfigurer les accès à l'autoroute 720 est à partir de la rue de la Cathédrale en collaboration avec le ministère des Transports du Québec, de manière à faciliter les déplacements piétonniers dans le secteur, à améliorer les conditions d'accès à l'autoroute et à stimuler le développement immobilier aux abords de l'ancien Planétarium de Montréal;

35 Prévoir le réaménagement de la rue Peel et la sécurisation de la traverse des piétons à l'intersection de la rue Notre-Dame, notamment dans le cadre du projet du Quartier de l'Innovation et de la mise en place du tramway;

36 Élaborer une stratégie de mise en valeur intégrée des abords du bassin Peel réunissant l'ensemble des partenaires impliqués (propriétaires immobiliers, Société du Havre de Montréal, Parcs Canada, Société immobilière du Canada) et tirant profit des caractéristiques uniques du site :

- paysage patrimonial composé du canal de Lachine, des bassins à farine, des silos et des installations portuaires;
- bâtiments patrimoniaux Crathern & Caverhill, Drummond McCall et viaduc ferroviaire du CN;
- vestiges archéologiques de l'ancien moulin Ogilvie;
- promenade Smith (liens vers le Vieux-Montréal et Griffintown);
- potentiel de développement immobilier à haute visibilité s'inscrivant dans le parcours d'entrée au centre-ville.

RELIER

Actions:

37 Réaménager l'ensemble de la rue Basin entre la rue du Square-Gallery et la rue Canning, de manière à établir un nouveau lien continu, notamment entre le square Gallery, le site des Bassins du Nouveau Havre et le parc archéologique de la Pointe-des-Seigneurs;

38 Prévoir la création de nouveaux accès publics lors du redéveloppement des îlots situés entre les rues Guy et de la Montagne, de manière à relier la rue Notre-Dame au canal de Lachine à travers la rue William, la rue Ottawa et les allées piétonnes du site des Bassins du Nouveau Havre, par le biais de paramètres réglementaires appropriés et dans le cadre d'une entente avec les propriétaires des sites visés;

39 Prévoir l'aménagement d'accès publics reliant le canal de Lachine dans le cadre des négociations visant l'autorisation des projets immobiliers bordant le canal;

40 Solliciter la collaboration de Parcs Canada afin d'assurer un arrimage étroit de la planification et du réaménagement de ses propriétés avec les interventions de mise en valeur du secteur portées par le PPU;

41 Réaménager les rues, impasses et passages existants donnant accès au canal de Lachine de manière à rétablir des liens conviviaux entre le quartier et le canal de Lachine;

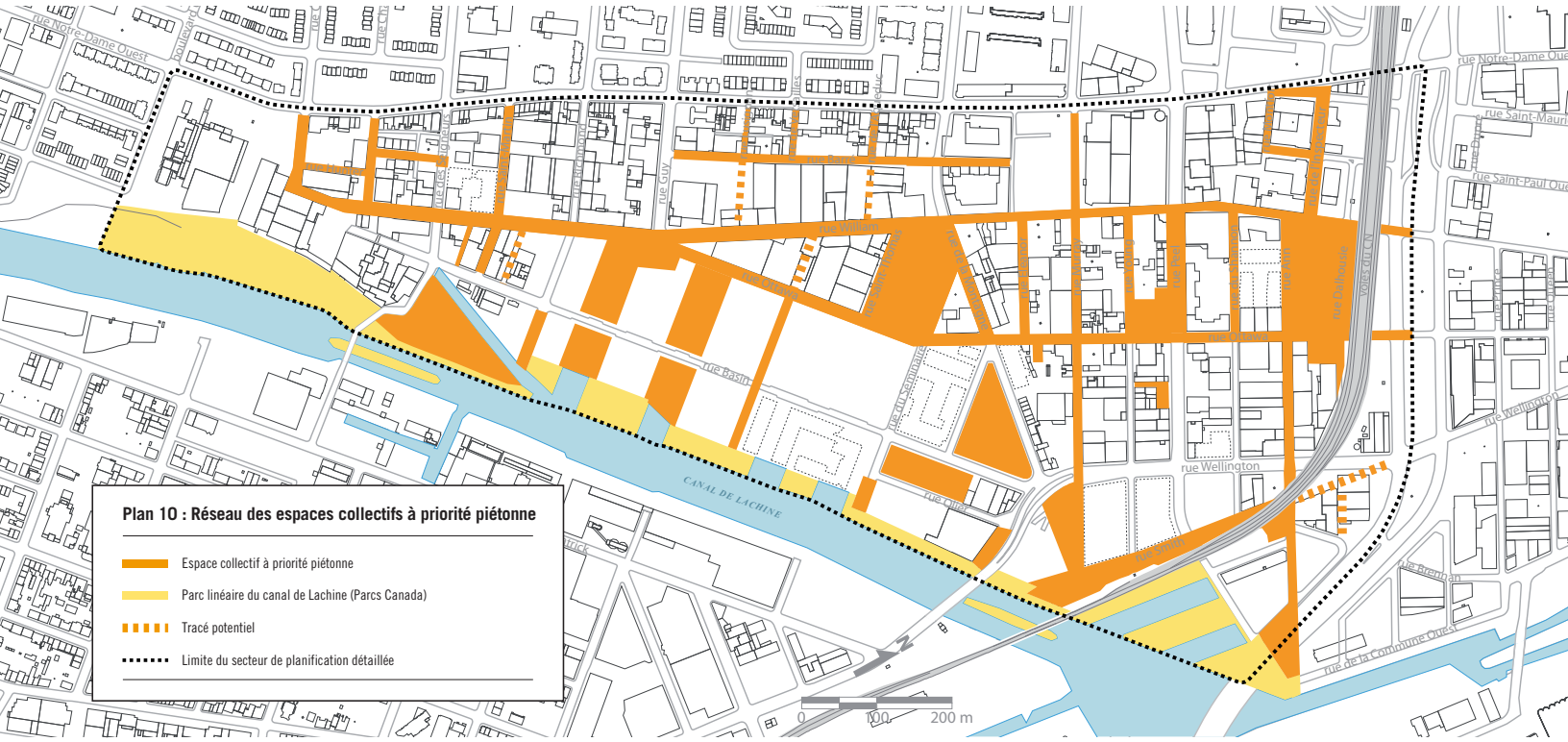
42 Protéger l'accès public des berges du canal de Lachine en aménageant les espaces riverains et en les préservant dans le domaine public de la Ville de Montréal et de l'agence Parcs Canada.

AMÉNAGER UN NOUVEL ESPACE COLLECTIF

À l'échelle de la ville, Griffintown se distingue au premier chef par sa grille de rues. Le réseau viaire [6] du quartier, dans sa configuration actuelle, se trouve toutefois très largement dédié au mouvement des véhicules motorisés – circulation, stationnement, livraison, transit pendulaire entre le centre-ville et la Rive-Sud.

La requalification de Griffintown en appelle à une transformation majeure de l'aménagement des rues du secteur. Cette transformation reconnaîtra certes le rôle fonctionnel de certains grands axes essentiels au fonctionnement de la ville, mais elle confirmera surtout la contribution d'un nombre significatif de rues du secteur à la création d'un nouvel espace collectif prenant résolument le parti des circulations douces où la fonction de l'habitat prend le pas sur la fonction de la circulation par un aménagement particulier de l'espace.

6 Le terme viaire signifie « qui est relatif à la voirie », voirie désignant l'ensemble des voies de communication (boulevards, places, rues, ruelles, trottoirs, etc.) aménagées et entretenues par l'administration publique (Office québécois de la langue française, Grand dictionnaire terminologique)



Plan 10 : Réseau des espaces collectifs à priorité piétonne

- Espace collectif à priorité piétonne
- Parc linéaire du canal de Lachine (Parcs Canada)
- Tracé potentiel
- Limite du secteur de planification détaillée



Image 7 : Rue Ottawa réaménagée

Les rues habitées

L'aménagement de rues privilégiant les circulations douces fait de la rue non plus un espace de transit, mais un espace de partage et de déambulation entre les marcheurs de tous âges, les cyclistes et les automobilistes, bref un espace de vie.

La priorité piétonne y étant clairement affirmée, ces rues dégagent de larges emprises non véhiculaires et permettent la plantation de massifs d'arbres dans des fosses de plantation continues pour assurer un verdissement généreux du domaine public et la gestion des eaux de ruissellement.

À l'échelle de Griffintown, ces rues permettent également de relier les lieux publics, les zones de voisinage, de services et de commerces sans nécessairement emprunter le réseau des rues principales.

Cette mise en réseau permet la création d'un nouvel espace collectif à priorité piétonne, accessible et sécuritaire pour tous les groupes d'âges, se superposant à la trame générale des rues du secteur. La rue locale devient rue habitée.

Prenant appui sur l'importance historique des rues William et Ottawa, **le PPU propose d'inscrire au sein du réseau viaire de Griffintown un projet de réaménagement intégré du domaine public regroupant l'ensemble des rues et des îlots bordés par ces deux axes structurants** qui formera le cœur de la vie civique, communautaire et culturelle du quartier , alimentant du même élan le concept de « Corridor culturel de la rue Ottawa » (voir Cultiver l'innovation).



Image 8 : Rue Ann réaménagée

Fait urbain singulier s'inscrivant au cœur du quartier, le corridor des rues William et Ottawa le traverse entièrement d'est en ouest et permet une distribution équitable d'espaces disponibles au développement immobilier, à la mise en valeur du patrimoine bâti, à l'aménagement de nouveaux espaces verts, à l'implantation d'équipements communautaires et à la création de rues habitées liant le nord et le sud de Griffintown.

Les rues habitées composent la majorité des voies de circulation du secteur et regroupent des voies servant principalement les activités riveraines locales. Certaines de ces rues permettent également d'établir des liens à l'échelle du secteur ou avec sa périphérie immédiate; celles-ci appartiennent généralement aux catégories de rue collectrice ou de voie locale et peuvent supporter un débit de circulation véhiculaire moyen et une circulation de transit local.



Image 9: Rue Peel

Les rues principales

Les rues principales du secteur appartiennent aux catégories supérieures du réseau routier municipal (collectrices ou artères). Elles relient les arrondissements ou donnent accès à des composantes majeures de la ville telles que le mont Royal, le centre-ville ou le Vieux-Montréal. Ces rues peuvent accommoder un important débit de transit véhiculaire et piétonnier et accueillent généralement les services de transport collectif.

L'aménagement des rues principales doit notamment prendre en considération les objectifs suivants :

- assurer un équilibre judicieux des emprises dédiées aux différents usagers (piétons, cyclistes, véhicules motorisés, autobus);
- souligner leur caractère structurant en accordant une place prépondérante à la plantation d'arbres d'alignement;
- aménager les trottoirs de manière à accueillir des volumes importants de circulation piétonne et à offrir une promenade conviviale;
- porter une attention particulière à l'aménagement des traverses piétonnes considérant le niveau élevé de circulation véhiculaire sur ces rues.

Les rues de desserte locale

Les rues de desserte locale regroupent des rues locales et des collectrices secondaires qui répondent à des besoins particuliers de desserte ou de circulation. Elles assurent aux occupants riverains un accès efficace aux rues principales du secteur. Inspiré des rues habitées, l'aménagement des rues de desserte locale permet de concilier les besoins locaux en déplacements véhiculaires tout en assurant le verdissement des milieux traversés et la création d'un cadre urbain privilégiant la circulation des piétons.

À titre d'exemple, le réaménagement de la rue Basin et son prolongement sur le site du projet des Bassins du Nouveau Havre permettra aux occupants de cet important projet immobilier un accès direct aux rues principales qui traversent le secteur, en plus de former un lieu de promenade unique révélant la présence des anciens bassins à travers un aménagement innovateur privilégiant le verdissement, la gestion des eaux de surface et les nouvelles technologies d'éclairage urbain.



Image 10 : **Rue Basin réaménagée, Urban Soland**

La place de la circulation véhiculaire

Le parti pris du programme particulier d'urbanisme à l'égard des circulations douces implique nécessairement une révision de la place occupée par la circulation véhiculaire et par le stationnement dans le secteur. **Ainsi, le PPU entend favoriser la réduction de l'utilisation des automobiles et leur présence dans les rues du secteur, au profit des déplacements misant sur la marche, le vélo et les transports collectifs.**

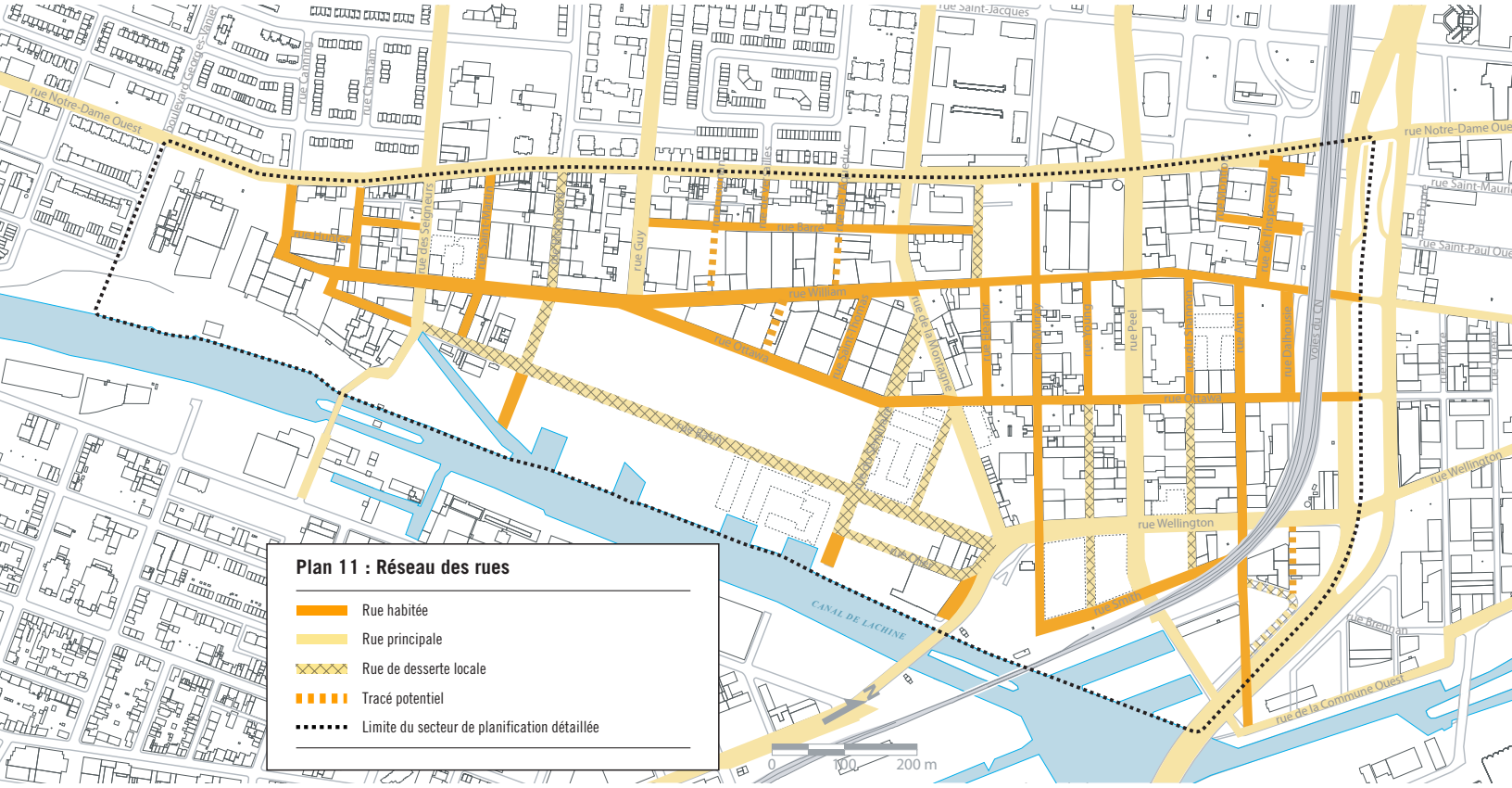
Les rues de Griffintown offrent actuellement plus de 2000 places de stationnement dont 120 sont réservées aux résidants du secteur (SRRR). À ces places de stationnement sur rue s'ajoutent plus de 4000 places de stationnement hors-rue desservant les occupants et usagers du secteur dans des aires de stationnement extérieures ou intérieures sur le domaine privé.

Considérant la grande proximité du centre-ville, la présence de trois stations de métro et les possibilités d'amélioration de l'offre actuelle en transport collectif, en autopartage et en déplacements à vélo (Bixi et réseau cyclable) selon l'augmentation de la demande liée au développement du secteur, **le PPU propose une stratégie de gestion du stationnement sur rue dont les modalités seront précisées dans le cadre de stratégies de mobilité spécifique au secteur.**

En fonction de l'augmentation de la demande liée au développement du secteur, cette stratégie visera une révision progressive de l'offre de stationnement sur rue pour privilégier :

- la réduction de l'espace occupé par le stationnement sur rue au profit des superficies requises pour l'aménagement des rues habitées et le verdissement;
- l'interdiction de stationner sur certains tronçons de rues;
- le stationnement de courte durée;
- le stationnement tarifé;
- le stationnement réservé aux résidants (SRRR);
- le stationnement réservé à l'autopartage.

La mise en œuvre de cette stratégie devrait à terme se traduire par une diminution de l'offre actuelle en stationnement sur rue de l'ordre de 40%.



RÉAMÉNAGER

Actions:

43 Réaménager progressivement les rues identifiées au plan 11 selon le modèle des rues habitées, de manière à y assurer une plus grande place aux circulations douces, au verdissement, aux nouvelles techniques de traitement de sol et à la gestion des eaux de ruissellement;

44 Lors de travaux d'excavation réalisés sur le domaine public, assurer la protection, la récupération et la réutilisation des pavés anciens caractérisant certaines rues de Griffintown dans le cadre du réaménagement de ces rues ou de l'aménagement d'autres lieux publics dans le secteur.

SE DÉPLACER

Actions:

45 Élaborer des stratégies de mobilité favorables au transport collectif et au transport actif pour l'ensemble du secteur Griffintown faisant suite au document *Portrait de la situation actuelle et diagnostic* réalisé en 2012 et devant couvrir les dimensions suivantes :

- habitudes de déplacements;
- transport actif;
- transport collectif;
- autopartage, taxi et covoiturage;
- circulation routière;
- sécurité des déplacements;
- stationnement;

46 Réviser les dispositions réglementaires relatives au stationnement hors-rue applicable à l'ensemble du secteur Griffintown et intégrer les dispositions présentées à l'annexe 1, de manière à favoriser :

- l'aménagement de cases de stationnement pour vélo dans les projets immobiliers résidentiels, commerciaux, industriels et institutionnels;
- l'aménagement des aires de stationnement hors-rue à l'intérieur des bâtiments;
- la révision du nombre de cases de stationnement requises en fonction de la superficie des logements et des autres usages nécessitant du stationnement, de même qu'en fonction de la présence de logements sociaux ou communautaires;

SE DÉPLACER (SUITE)

- l'installation de bornes pour la recharge des véhicules électriques;
- l'aménagement de cases de stationnement réservées aux familles, à l'autopartage et aux véhicules électriques dans les projets commerciaux;

47 En fonction des orientations du *Plan de transport de Montréal*, planifier la mise en place de mesures visant l'amélioration du réseau cyclable du secteur, notamment quant à la circulation entre le Vieux-Montréal et l'arrondissement du Sud-Ouest et à l'établissement de liens nord-sud avec le centre-ville;

48 Solliciter la collaboration de la STM et de l'AMT en vue de poursuivre la planification des mesures visant une amélioration progressive de l'offre en transport en commun suivant l'augmentation de la demande liée au redéveloppement du secteur et les recommandations du plan de gestion des déplacements;

49 Favoriser l'implantation de places de stationnement pour autopartage dans les nouveaux projets immobiliers;

50 Poursuivre l'expansion du réseau de stations Bixi suivant l'augmentation de la demande liée aux projets résidentiels, commerciaux et institutionnels dans le secteur;

51 Assurer par la réglementation que les aires de chargement desservant les usages autorisés dans l'ensemble du secteur Griffintown soient aménagées à l'intérieur des bâtiments.

RÉALISER

Actions:

52 Poursuivre les négociations avec Hydro-Québec de manière à assurer l'enfouissement des réseaux de distribution aériens concurremment au réaménagement des rues;

53 Assurer le financement des interventions de réaménagement des rues en inscrivant le secteur Griffintown au Programme triennal d'immobilisations (PTI) 2013-2015 et dans le cadre des accords de développement conclus lors de la planification de projets immobiliers privés d'envergure.

OFFRIR DE VÉRITABLES LIEUX PUBLICS

Longtemps occupé à des fins industrielles où la fonctionnalité primait sur la convivialité, Griffintown pose aujourd'hui le défi majeur de la création d'un nouveau milieu de vie habité répondant aux grandes exigences des villes du 21e siècle – urbanité, densification et verdissement.

Excluant les rives aménagées du canal de Lachine relevant de Parcs Canada, Griffintown est actuellement desservi par deux espaces verts municipaux totalisant 2,5 hectares : le parc du Faubourg Sainte-Anne et l'aire d'exercice canin du parc Gallery.

Le secteur peut également compter sur une quinzaine de parcs situés à une distance de marche raisonnable. Ces parcs offrent déjà une dizaine d'aires de jeu ou de plateaux sportifs.

Suivant le développement immobilier attendu dans le secteur au cours des prochaines années, l'arrivée progressive d'une nouvelle population résidante entraînera un accroissement significatif des besoins en espaces publics – parcs, places publiques et autres types d'espaces libres judicieusement localisés, invitants et confortables.



Image 11 : Nouveau lieu public à l'intersection des rues Peel et Ottawa



Image 12 : Nouveau lieu public au nord de la rue Ottawa, face à la New City Gas Co.

La mise en place d'un cadre de vie propice aux familles dans le secteur exige donc l'aménagement d'espaces verts dont la programmation répondra aux besoins particulier des enfants et des adolescents, mais également à ceux des clientèles plus âgées et des personnes à mobilité réduite.

Les espaces verts déjà prévus dans le cadre du projet Les Bassins du Nouveau Havre sur le site de l'ancien centre de tri postal contribueront de manière importante à amorcer la mise en place de ce cadre de vie propice aux familles dans le secteur.

À cette nouvelle population résidante s'ajouteront également les visiteurs, travailleurs et autres usagers quotidiens du secteur, qui constituent une clientèle significative d'utilisateurs des espaces publics.

Considérant les besoins d'ouverture et de dégagement requis par la densification du cadre bâti prévue dans certaines parties du secteur, la valeur ajoutée associée à l'aménagement de nouveaux lieux publics s'avère d'autant plus significative considérant les effets combinés de ces espaces en matière :

- d'augmentation de la canopée et de la végétation en général;
- de réduction des îlots de chaleur;
- d'amélioration de la qualité de l'air;
- de rétention des eaux de ruissellement;
- d'alternative au stationnement sur rue (par la possibilité d'aménager des places de stationnement souterraines sous certains espaces, le cas échéant).

La création de nouveaux espaces libres dans le contexte d'un quartier industriel ancien, densément occupé et adjacent au centre-ville tel que Griffintown pose toutefois un défi majeur imposé par la rareté des sites vacants appropriés et la valeur sans cesse croissante des terrains, rendant toute opération d'acquisition à des fins de parc complexe et coûteuse pour la Ville.

Le PPU propose une stratégie de fabrication de nouveaux lieux publics basée sur trois axes d'intervention :

- **Acquisitions immobilières stratégiques à des fins de parc;**
- **Négociations visant l'aménagement d'espaces libres au sol accessibles au public dans le cadre des nouveaux projets immobiliers (jardins de rue, passages ou autres);**
- **Réaménagement des rues selon le modèle des rues habitées (voir Aménager un nouvel espace collectif).**



Image 13 : Concours de la promenade Smith, NIP paysage

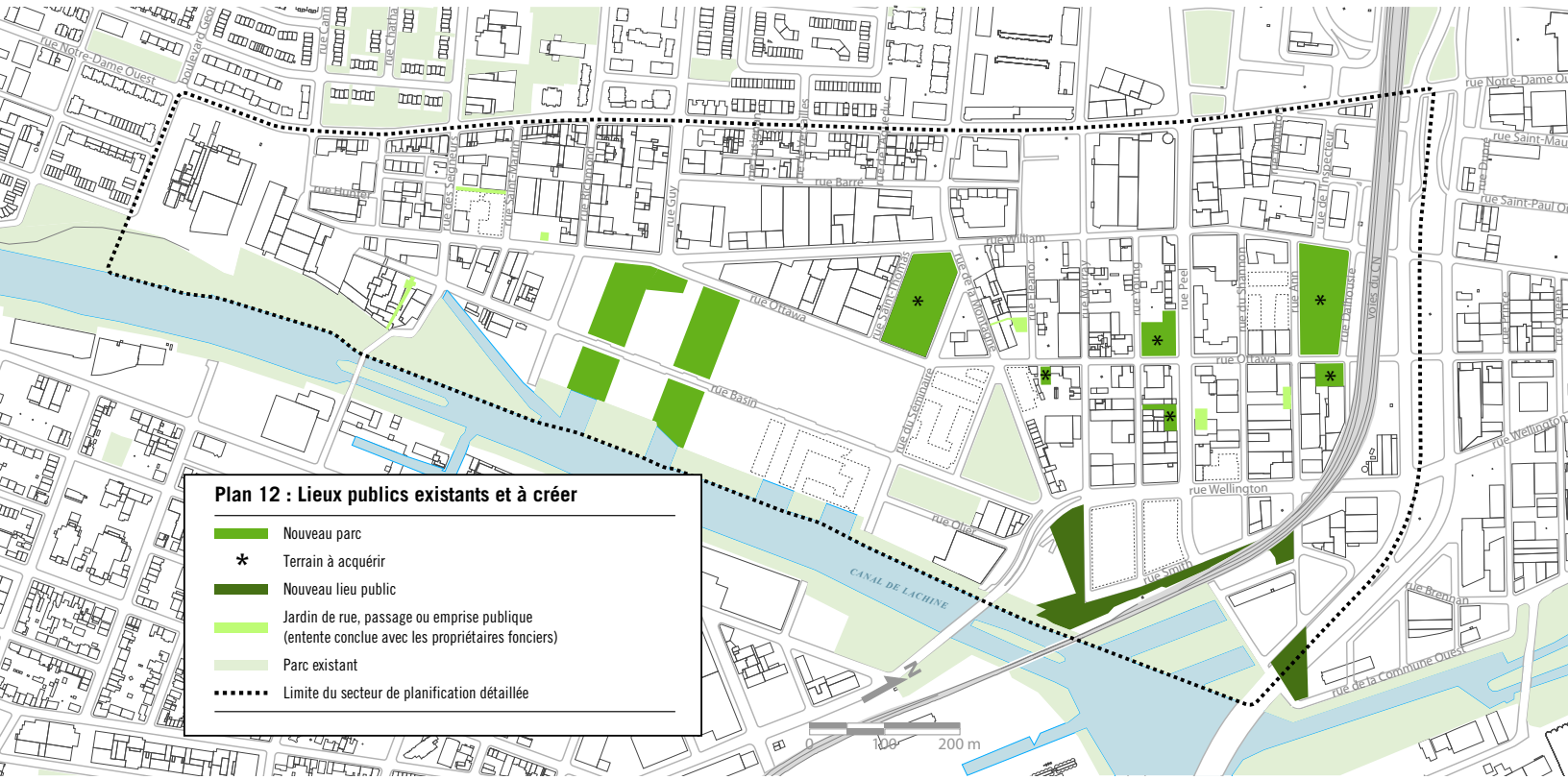
Les acquisitions

Afin d'assurer la création de nouveaux espaces verts et la mise en place d'un réseau cohérent de lieux publics répondant aux différents besoins, le PPU identifie un ensemble de sites qui seront acquis par la Ville en vue de leur transformation en parc ou en place publique selon l'évolution du secteur.

Stratégiquement répartis dans l'ensemble du secteur, les nouveaux lieux publics annoncés dans le cadre du PPU feront l'objet d'une programmation visant à répondre aux vocations qui leur seront consacrées en fonction de leur taille et de leur localisation (par exemple, répondre plus spécifiquement aux besoins des familles dans la partie centrale du secteur, supporter des activités à caractère culturel à proximité des rues Ottawa et William, etc.).

À titre d'exemple, les démarches d'acquisition menées à ce jour permettront notamment la création d'un espace vert sur le site de l'ancien paddock de l'écurie Griffintown Horse Palace. Cet espace compte parmi les quelques hectares de terrain qui seront aménagés à des fins publiques par la Ville au cours des prochaines années.

Outre les espaces identifiés au plan 12 pour lesquels les budgets d'acquisition sont déjà prévus, la Ville compte également poursuivre ses efforts pour acquérir d'autres sites pour répondre à l'évolution des besoins dans le secteur.



«Les jardins de rue»

Certains secteurs de Griffintown présentant une forte densité construite où des rues très étroites doivent bénéficier d'un élargissement ponctuel de l'espace libre de la rue pour y favoriser l'ensoleillement, le verdissement et l'aération.

Ces excroissances de la rue sont rendues possibles par la contribution du domaine privé à la création d'une nouvelle typologie d'espace collectif, les jardins de rue.

Cette participation du domaine privé à la bonification de l'espace collectif peut notamment s'exprimer, tel qu'illustré à l'image 14, par une ouverture des cours privées sur la rue, par un retrait de l'alignement de construction permettant le verdissement en façade ou par la création de véritables espaces d'animation publique sur le domaine privé.

Selon la géométrie choisie, le déploiement des façades sur le nouvel espace public ainsi créé peut même augmenter la valeur du projet privé tout en bonifiant l'espace collectif.

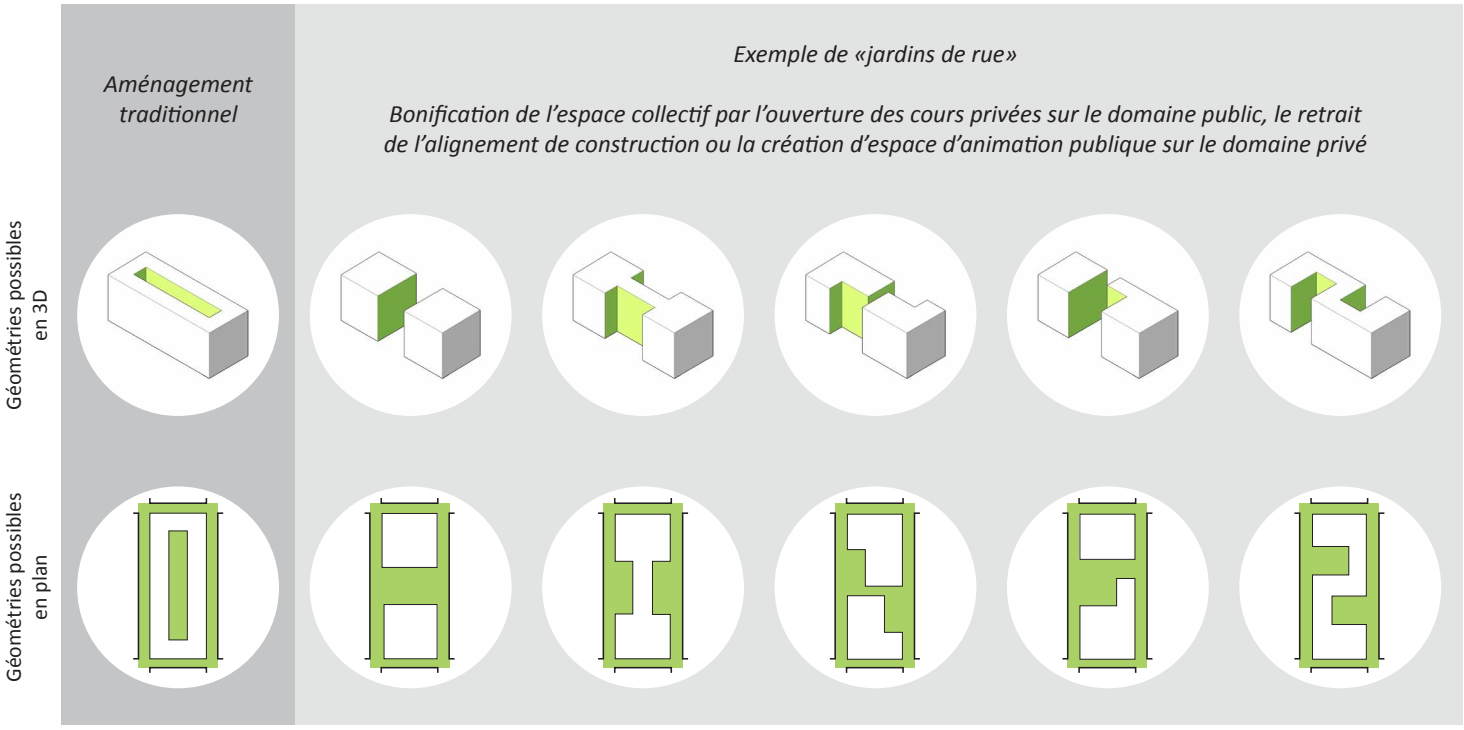


Image 14 : «Les jardins de rue»



Image 15 : Exemple de « jardin sur rue » : Ancien « Board of Trade » sur la rue Saint-Sacrement (Photo : Ville de Montréal)

ACQUÉRIR

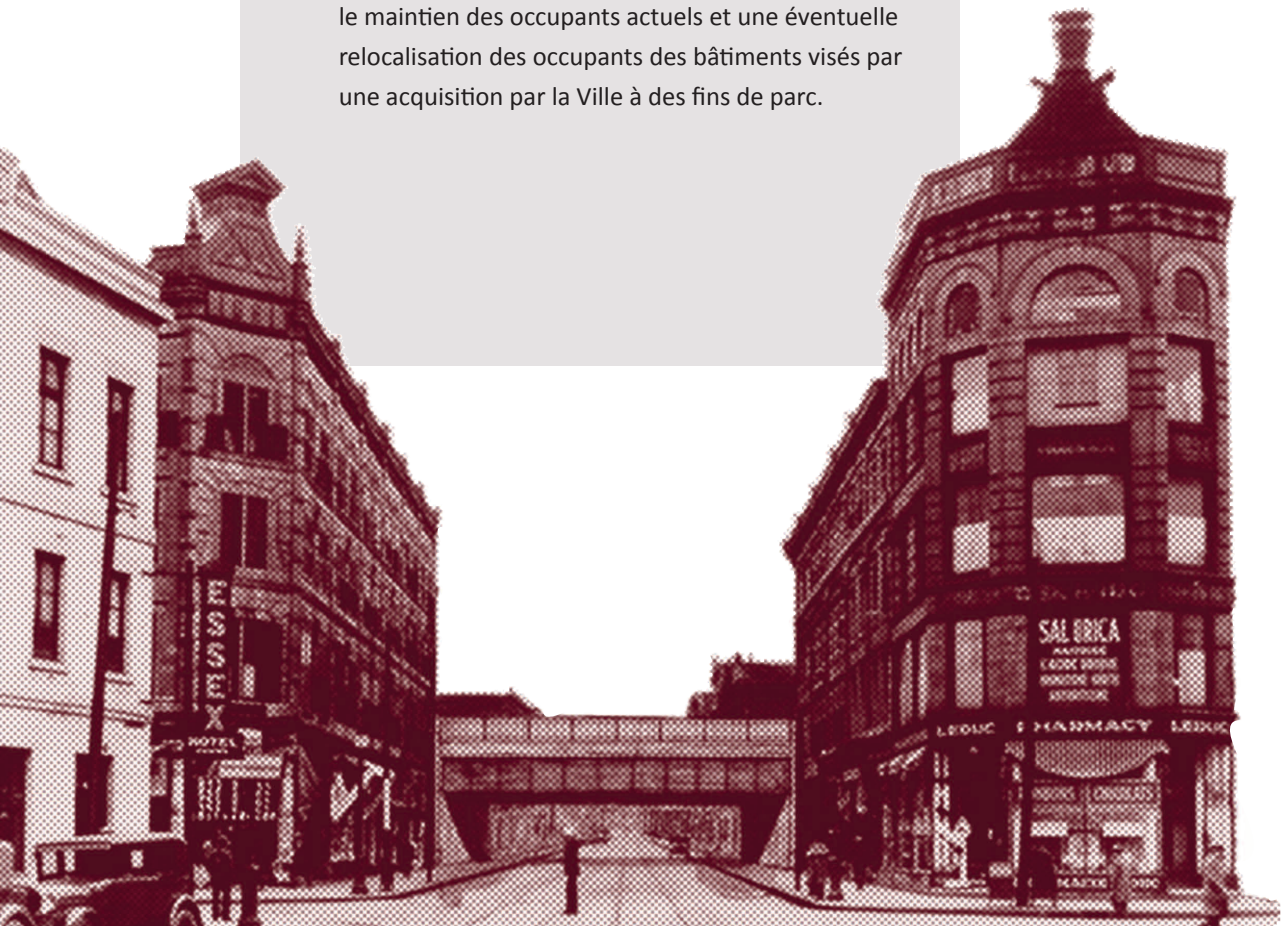
Actions:

54 Acquérir les sites identifiés au plan 12 afin d'assurer la création progressive des espaces verts et des places publiques répondant à l'évolution des besoins du secteur;

55 Prévoir au Programme triennal d'immobilisations (PTI) 2013-2015 des sommes visant à procéder à d'autres acquisitions stratégiques à des fins d'espaces verts dans le secteur;

56 Poursuivre les démarches d'acquisition de sites afin d'assurer l'aménagement d'un espace vert d'envergure doté d'une programmation répondant spécifiquement aux besoins des familles dans le cadre du redéveloppement des îlots compris dans le quadrilatère formé par les rues Barré, Ottawa, de la Montagne et Guy;

57 Mettre en place une stratégie visant à assurer le maintien des occupants actuels et une éventuelle relocalisation des occupants des bâtiments visés par une acquisition par la Ville à des fins de parc.



AMÉNAGER

Actions:

58 Parachever l'aménagement du parc archéologique de la Pointe-des-Seigneurs;

59 Élaborer un programme d'entretien et de mise à niveau des parcs existants desservant le secteur;

60 Concevoir et programmer de manière intégrée les nouveaux espaces publics du secteur de manière à répondre aux besoins des différents usagers et à y intégrer des mesures de commémoration historique ou de mise en valeur du patrimoine lorsque pertinent;

61 En fonction des stratégies de mobilité élaborées (voir action 45), analyser la possibilité d'implanter des espaces de stationnement sous certains des nouveaux espaces publics qui seront aménagés dans le secteur et intégrer les modalités requises dans la conception des espaces visés le cas échéant;

62 Établir des partenariats avec l'École de technologie supérieure et d'autres institutions universitaires afin de favoriser l'intégration de pratiques innovantes dans l'aménagement des lieux publics du secteur;

63 Négocier l'aménagement de « jardins de rue » dans le cadre de l'approbation des projets immobiliers prévus dans le secteur.

RÉGLEMENTER

Actions:

64 Confirmer par la réglementation d'urbanisme la vocation des parcs existants et des nouveaux parcs identifiés au plan 12, notamment la vocation du parc Gallery à titre d'aire d'exercice canin;

65 Revoir les dispositions en vigueur relativement à la contribution pour fins de parc de manière à élargir les conditions préalables à l'application de ce règlement, notamment dans le cadre d'un projet de redéveloppement;

66 Réviser les taux d'implantation autorisés en fonction des paramètres établis au plan 16 afin de maximiser les possibilités de verdissement sur le domaine privé et de favoriser l'aménagement d'espaces libres d'accès public au sol (« jardins de rue » ou autres) *.

* *Afin d'assurer un meilleur encadrement bâti des intersections du secteur, le règlement d'urbanisme de l'arrondissement prévoit que le taux d'implantation prescrit sur les terrains de coin peut être multiplié par un facteur de 1,2.*

FABRIQUER LE PAYSAGE DE LA RUE

Bien plus qu'un simple vide aménagé qui structure la trame de la ville, l'espace de la rue ne peut prendre son sens et gagner en qualité en faisant abstraction des bâtiments qui l'encadrent et des activités qui l'animent. **La ville se perçoit avant tout à partir de la rue.**

Le programme particulier d'urbanisme considère donc l'ensemble des éléments qui composent la trame urbaine de Griffintown de manière intégrée, assurant une étroite relation entre toutes les facettes suivantes qui forment le paysage de la rue :

- le rôle de chaque rue à l'échelle du quartier et de la ville (voir Aménager un nouvel espace collectif);
- l'allocation de l'espace dédié à ses différents usagers (voir Aménager un nouvel espace collectif);
- l'aménagement et le verdissement du domaine public (voir Aménager un nouvel espace collectif);
- la hauteur et la densité des constructions;
- le gabarit et l'alignement des bâtiments;
- la qualité de l'architecture;
- la protection et la mise en valeur du patrimoine (voir Cultiver l'innovation);
- les usages permis dans les bâtiments, notamment ceux du rez-de-chaussée qui contribuent particulièrement à l'animation de la rue.



Image 16 : Rue Montfort réaménagée

La hauteur et la densité des constructions

Résolument favorable à l'intensification de l'occupation du secteur, le programme particulier d'urbanisme préconise toutefois une approche de densification cohérente avec l'intention de faire de Griffintown un milieu de vie mixte, convivial et de grande qualité, propice à l'établissement de familles avec enfants et respectueux de son patrimoine urbain et architectural.

Le PPU propose donc une révision de la réglementation d'urbanisme touchant la hauteur et la densité de construction dans certaines parties du secteur Griffintown.

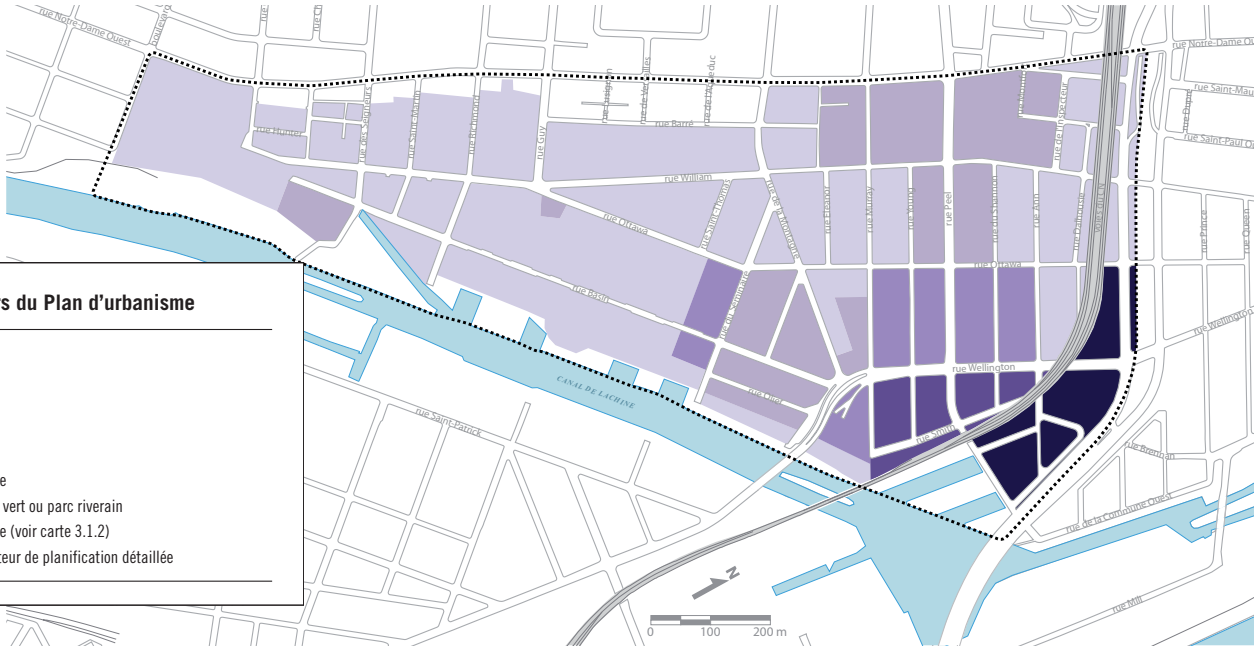
D'une part, le PPU propose de réduire la hauteur maximale autorisée par la réglementation d'urbanisme dans certaines zones de manière à protéger le patrimoine bâti, de même qu'à favoriser la mise en place d'un cadre de vie et la production d'une variété de typologies résidentielles propices à la vie familiale.

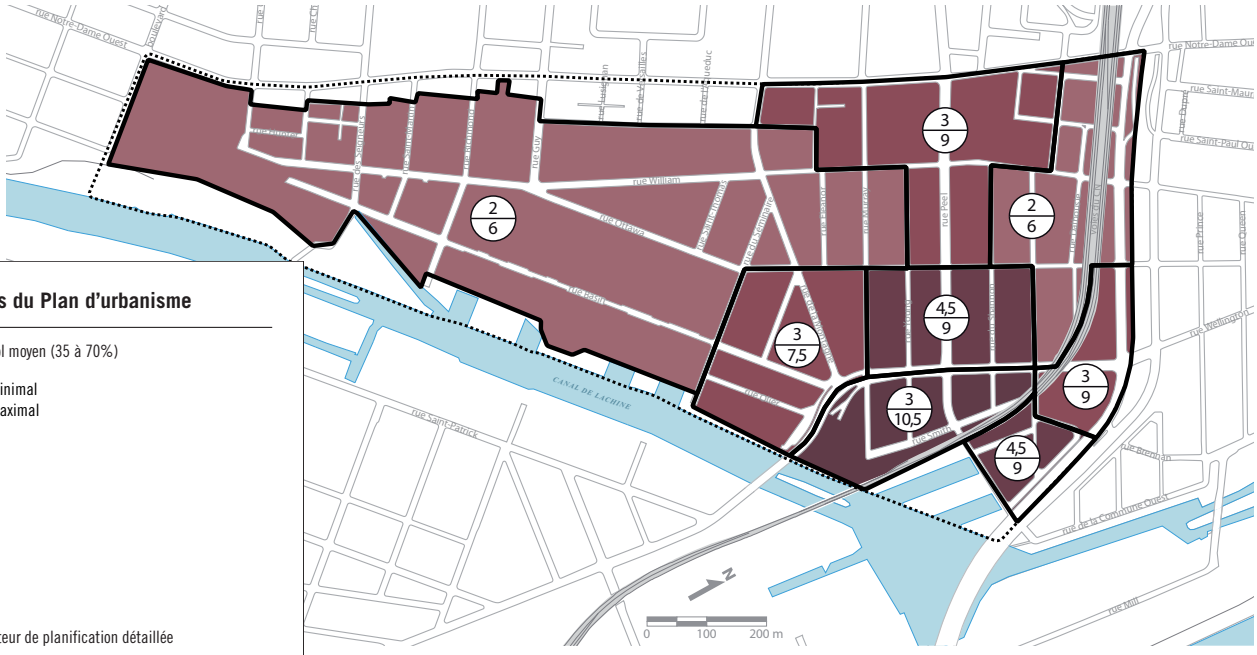
D'autre part, le PPU propose d'augmenter la hauteur maximale autorisée par la réglementation d'urbanisme dans certaines zones de manière à assurer une densité propice à l'établissement d'équipements et de services et à assurer une transition harmonieuse entre le bâti existant et les zones autorisant de plus grandes hauteurs.

Suivant cette même logique, le PPU propose également une révision de la réglementation d'urbanisme visant les paramètres de densité de construction applicables à certaines parties du secteur de Griffintown.

Pour les projets nécessitant une dérogation aux paramètres de zonage dans les limites prévues par le Plan d'urbanisme, l'arrondissement du Sud-Ouest privilégie la procédure des *projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI)*.

Cette approche favorise un encadrement qualitatif plus serré des projets, tout en tenant compte des enjeux plus larges de leur insertion dans le secteur (par exemple quant à leur contribution en matière de patrimoine, de culture ou de besoins sociaux et communautaires). Dans ce cadre, l'arrondissement verra à modifier sa réglementation pour y ajouter les critères d'évaluation pertinents. Intégrant un mécanisme de consultation, cette approche favorise également une validation publique plus large de ce type de projets.


rue Notre-Dame Ouest
rue Notre-Dame Ouest
rue Saint-Maurice
rue Saint-Paul Ouest
rue Wellington
rue Ottawa
rue Ottawa
rue Saint-Patrick
rue Brennan
rue de la Commune Ouest
rue Mill
CANAL DE LACHINE
rue Basin
rue Williams
rue Guy
rue Peel
rue Smith
rue Richmond
rue Queen
rue Prince
rue Ann
rue Dalhousie
rue Bridge
rue Shannon
rue Grand Trunk
rue Barré
rue Ottawa
rue Saint-Antoine
rue de Bassin
rue de Bassin
rue de Bassin



Plan 15 : Densités du Plan d'urbanisme

Taux d'implantation au sol moyen (35 à 70%)

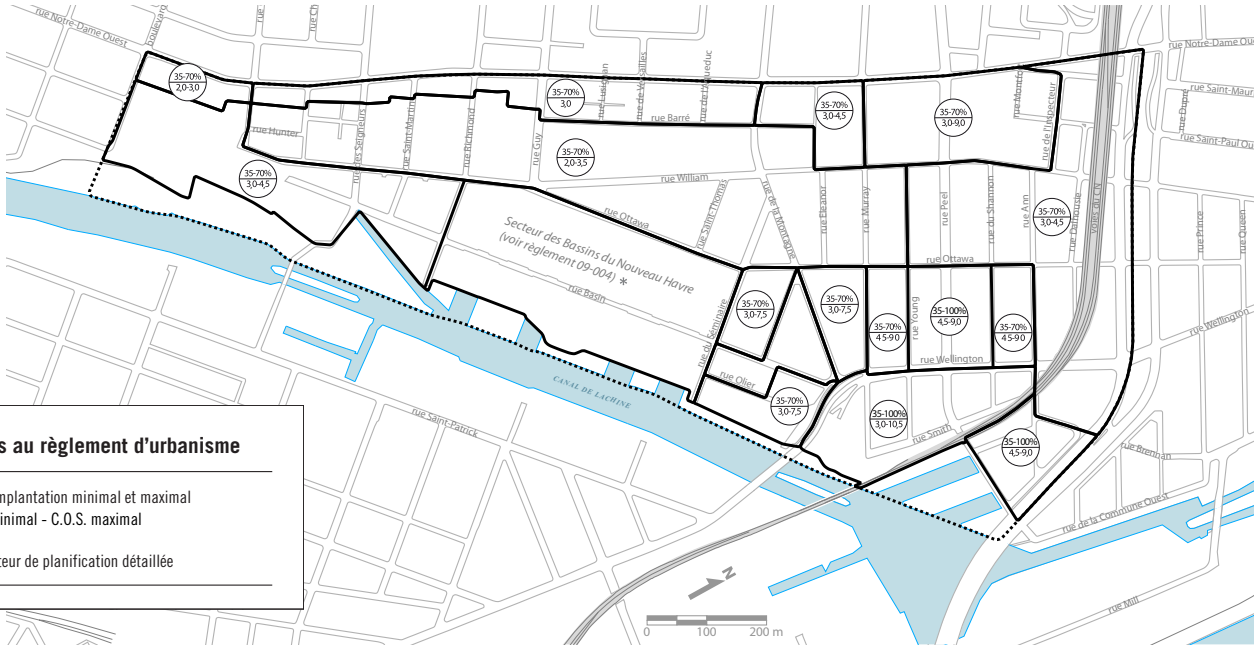
x / y — C.O.S. minimal / C.O.S. maximal

Densité

Forte

Faible

Limite du secteur de planification détaillée



Plan 16 : Densités au règlement d'urbanisme

x / y — Taux d'implantation minimal et maximal / C.O.S. minimal - C.O.S. maximal

Limite du secteur de planification détaillée

* Le règlement prévoit dans cette zone une densité variant de 3,0 à 4,5 et un taux d'implantation minimal variant de 30% à 35%.

La qualité des projets immobiliers

Le programme particulier d'urbanisme propose l'introduction de nouveaux critères d'évaluation des projets immobiliers.

Ces critères s'ajouteront aux critères en vigueur, notamment dans le *règlement portant sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)*, de manière à mieux encadrer les projets de plein droit, les demandes de dérogation et les projets évalués dans le cadre de la procédure des *projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI)*.

En compléments des dispositions innovantes déjà adoptées par l'arrondissement en matière de verdissement et de développement durable, des critères et des normes seront formulés à l'égard des thématiques suivantes:

- la diversité de l'offre de logements;
- l'intégration de logements répondant aux besoins des familles;
- l'intégration d'espaces dédiés à des services ou activités communautaires;
- l'implantation d'activités commerciales au rez-de-chaussée dans les secteurs propices à l'établissement de commerces identifiés au plan 8;
- le verdissement du site visé par le projet;
- l'aménagement d'espaces libres au sol accessibles au public (« jardin de rue », passage ou autre);
- le caractère innovant du projet (innovation architecturale, usages, etc.);
- l'application de principes de développement durable et une performance environnementale particulière;
- la gestion des déchets et des matières recyclables;
- la restauration ou le recyclage d'un bâtiment d'intérêt patrimonial sensible à ses caractéristiques d'origine;
- les orientations de mise en valeur du patrimoine présentées à l'annexe 2 touchant notamment le maintien et la mise en valeur des composantes caractéristiques des bâtiments d'intérêt patrimonial et l'intégration de mesures de commémoration ou d'interprétation de l'histoire du site visé ou du secteur;
- la mise en valeur des axes visuels vers le centre-ville, le canal de Lachine et d'autres éléments d'intérêt situés à l'intérieur ou en périphérie du secteur;
- l'intégration d'une œuvre d'art.

Des critères et des normes spécifiques à la hauteur des constructions seront également formulés pour assurer la qualité des projets et de leur intégration architecturale, notamment quant à :

- l'introduction d'un nouveau mécanisme visant à encadrer les hauteurs maximales et les retraits minimums requis en fonction de la largeur des rues entourant le projet et du caractère général de ces rues;
- la sensibilité du projet à l'égard des bâtiments d'intérêt patrimonial identifiés au plan 5 qui sont localisés sur le site visé par le projet ou à sa périphérie;
- l'intégration d'un « jardin de rue ».

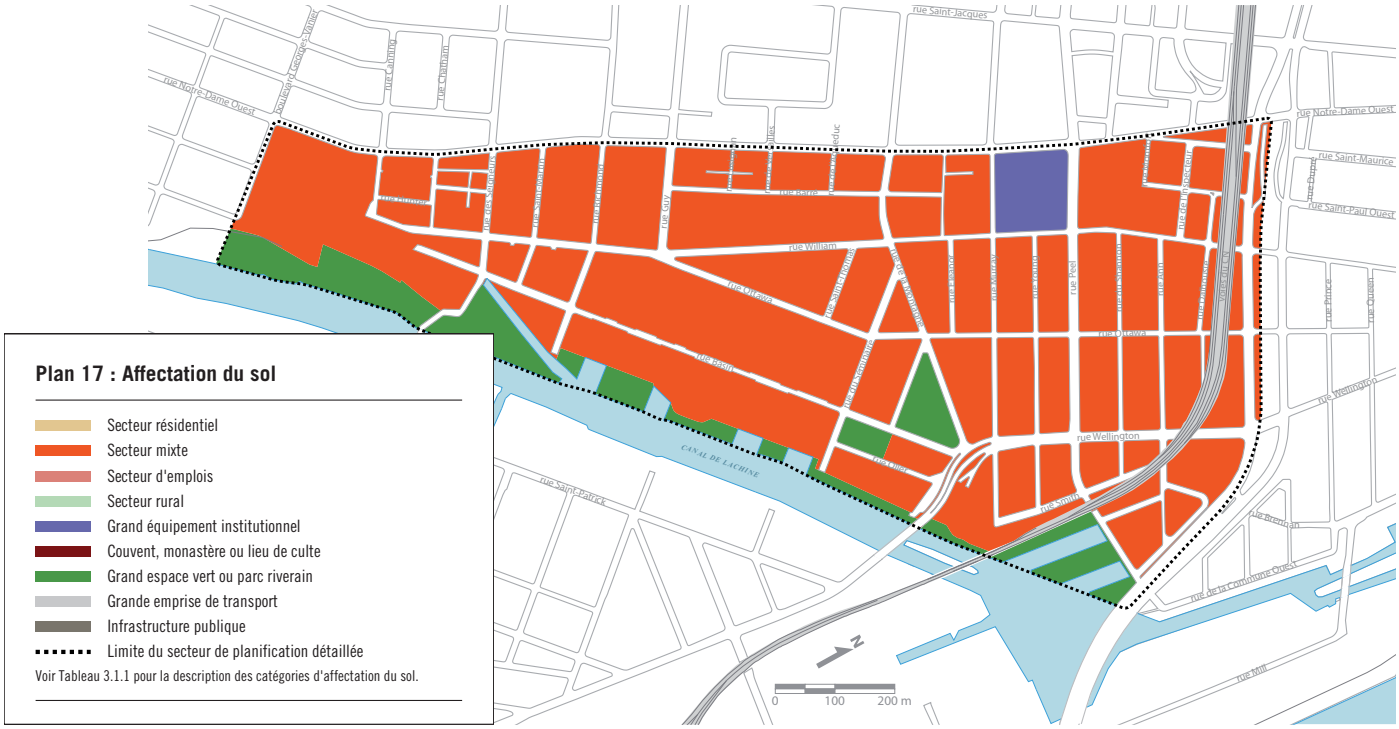
L'affectation du sol et les usages autorisés

La fabrication d'un nouveau milieu de vie habité, durable et plus densément occupé au sein duquel cohabiteront de nouveaux ensembles résidentiels, des commerces, des services et d'autres activités génératrices d'emplois, de même qu'un campus universitaire urbain d'avant-garde, requiert **une révision de l'affectation du sol et des usages actuellement autorisés dans le secteur Griffintown**.

Ainsi, la révision de l'affection du sol et des usages autorisés vise principalement à :

- moduler l'envergure des projets immobiliers souhaités dans le secteur, notamment de manière à assurer l'établissement d'une grande variété de typologies résidentielles, en accord avec la stratégie d'inclusion du logement abordable et social;
- préciser la structure commerciale de Griffintown en confirmant le rôle de la rue Notre-Dame et du secteur Peel-Wellington comme principales concentrations commerciales, tout en identifiant les autres secteurs propices à l'établissement de commerces (voir plan 8);
- autoriser dans l'ensemble du secteur des activités industrielles légères axées sur l'innovation et sur certaines catégories d'activités caractéristiques de Griffintown (activités brassicoles, ateliers, etc.);
- étendre les activités universitaires à un plus grand périmètre de manière à supporter l'expansion potentielle du campus de l'École de technologie supérieure et la mise en place du Quartier de l'Innovation.

Pour les projets nécessitant une dérogation aux usages autorisés, l'arrondissement du Sud-Ouest privilégie ici encore la procédure des *projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI)*, de manière à favoriser un encadrement qualitatif plus serré des projets, tout en tenant compte des enjeux plus larges de leur insertion dans le secteur (par exemple quant à leur contribution en matière de patrimoine, de culture ou de besoins sociales et communautaires). Dans ce cadre, l'arrondissement verra à modifier sa réglementation pour y ajouter les critères d'évaluation pertinents.



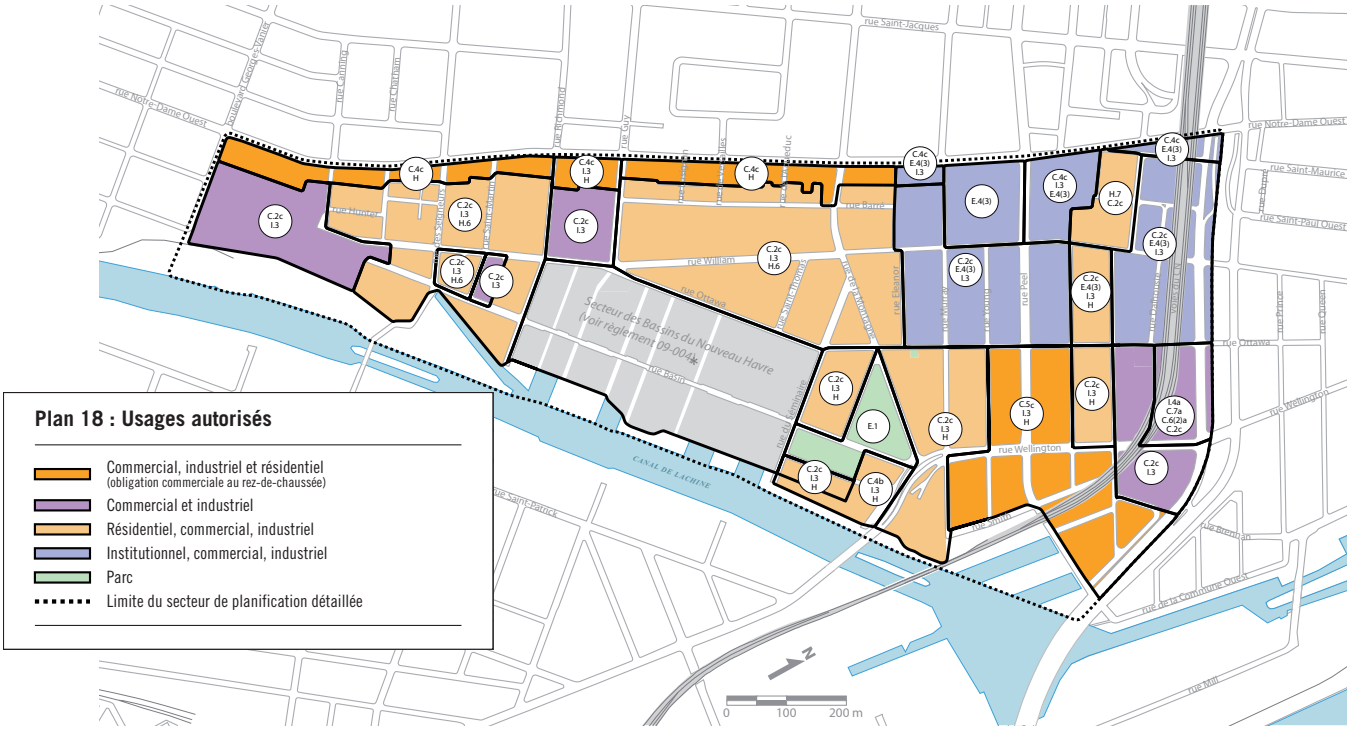
Plan 17 : Affectation du sol

- Secteur résidentiel
- Secteur mixte
- Secteur d'emplois
- Secteur rural
- Grand équipement institutionnel
- Couvent, monastère ou lieu de culte
- Grand espace vert ou parc riverain
- Grande emprise de transport
- Infrastructure publique
- Limite du secteur de planification détaillée

Voir Tableau 3.1.1 pour la description des catégories d'affectation du sol.



Image 17 : Rassemblement dans Griffintown (Photo : Caroline Hayeur / Agence Stock Photo)



* Le règlement prévoit dans cette zone l'usage E.1, les usages de la classe Habitation, les ateliers d'artiste et d'artisan, les galeries d'art et les bureaux, de même que les usages de la classe Commerce des catégories C.1(1), C.1(2), C.2, les salles d'exposition, de réunion, de réception, de spectacle et les restaurants.

RÉGLEMENTER

Actions:

67 Réviser les hauteurs de construction autorisées en fonction des paramètres établis aux plans 13 et 14;

68 Réviser les densités de construction autorisées en fonction des paramètres établis aux plans 15 et 16;

69 Intégrer à la réglementation d'urbanisme les normes et les critères d'évaluation architecturale couvrant les différentes thématiques présentées précédemment;

70 Réviser l'affectation du sol prévue tel qu'illustré au plan 17;

71 Réviser les usages autorisés en fonction des paramètres établis au plan 18;

72 Créer une nouvelle catégorie d'usages autorisés regroupant certaines activités industrielles légères axées sur l'innovation et certaines activités caractéristiques de Griffintown.

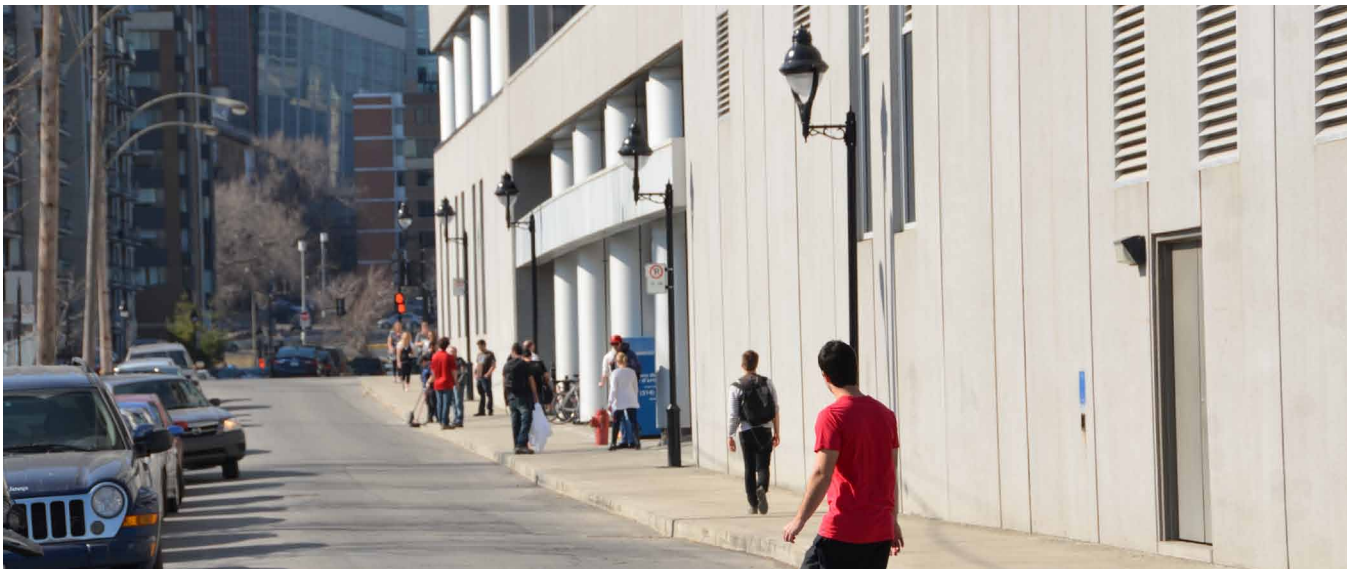
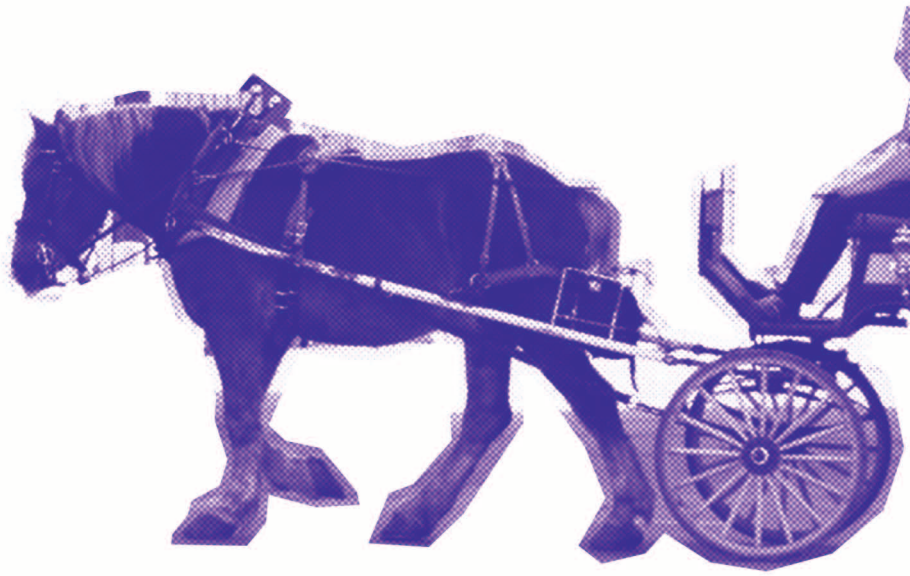


Image 18 : Étudiants de l'ETS, rue Murray (Photo : Ville de Montréal)



Image 19 : Rue Notre-Dame Ouest (Photo : Ville de Montréal)

RÉALISATION



RÉALISER GRIFFINTOWN DANS LE TEMPS

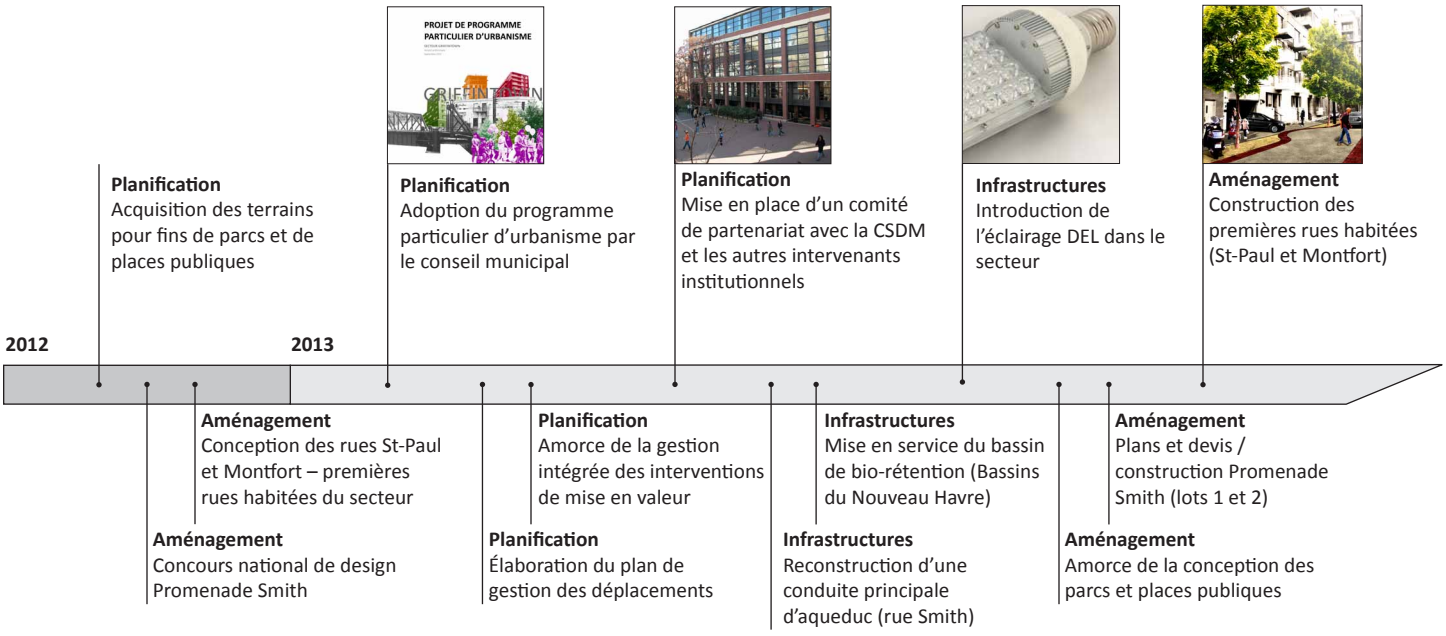
Depuis le tracé de sa première grille de rues en 1806, Griffintown a connu des transformations majeures qui l'ont vu passer de terre en culture à quartier ouvrier et moteur industriel du Canada au début du 20e siècle.

Avec les années 2000, la réouverture du canal de Lachine à la navigation de plaisance, l'implantation du campus de l'École de technologie supérieure et le réinvestissement progressif du secteur par de nouvelles populations ont marqué une nouvelle vague de transformation du secteur.

Par le présent PPU, la Ville de Montréal entend assurer la cohérence de l'ensemble des interventions, tant publiques que privées, qui marqueront le devenir du secteur, dans le respect des attentes de ses occupants actuels et futurs.

La fabrication d'un nouveau milieu de vie constitue une opération de longue haleine nécessitant des efforts de coordination, de concertation et de communication de la part de la Ville avec l'ensemble des parties prenantes.

Outre la mise en place d'un cadre réglementaire bonifié, la transformation du quartier nécessitera **l'établissement de priorités d'interventions publiques**, notamment en matière d'aménagement des lieux publics, de réfection d'infrastructures souterraines et de réaménagement du domaine public.



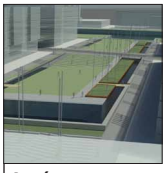
* La programmation illustrée ci-haut ne représente qu'une partie des interventions qui seront réalisées dans le secteur et pourra être révisée en fonction de la précision des priorités d'intervention et de l'ordonnancement des travaux.

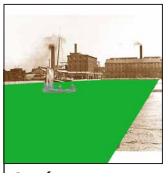
L'ordonnancement de ces travaux sera établi en fonction des aspects suivants :

- la réalisation des travaux de réaménagement du domaine public pour desservir les secteurs établis et après la livraison des projets immobiliers;
- l'arrimage des travaux de réaménagement à la programmation des travaux de réfection des infrastructures souterraines et d'enfouissement des réseaux aériens prévus par la Ville et ses partenaires;

D'autres projets majeurs qui contribueront à la fabrication de ce nouveau milieu de vie ont également été annoncés récemment ou sont déjà en cours de réalisation dans le secteur dont la promenade Smith, les parcs, les places publiques, la construction de la nouvelle rue Basin dans le projet des Bassins du Nouveau Havre et le projet Bonaventure.

Pour assurer l'orchestration de l'ensemble de ces interventions, le PPU préconise une approche coordonnée de gestion de projet qui devra également favoriser des interactions régulières avec le milieu, avant et pendant la planification et la réalisation des travaux.





Aménagement
Conception du réaménagement de la rue Ottawa (rue habitée)

Aménagement
Inauguration du parc no 2 (Bassins du Nouveau Havre)

Aménagement
Inauguration du parc no 1 (Bassins du Nouveau Havre)

Aménagement
Construction Promenade Smith (lots 6 et 7)

2014 **2015** **2016** **2017**



Aménagement
Aménagement du paddock de l'écurie Horse Palace

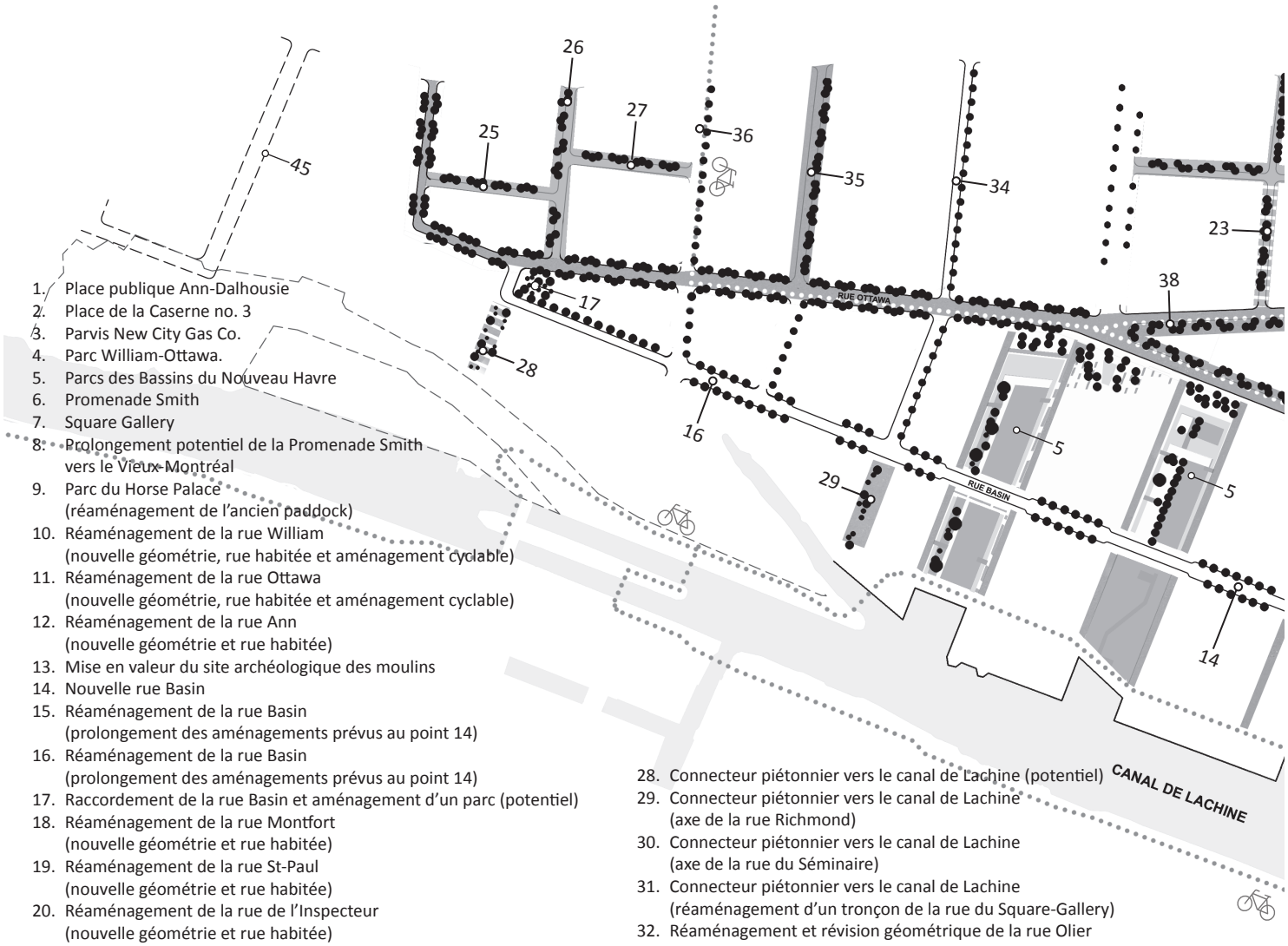
Aménagement
Aménagement du parvis de la New City Gas Co.

Aménagement
Réaménagement des rues Ann et de l'Inspecteur (rues habitées)

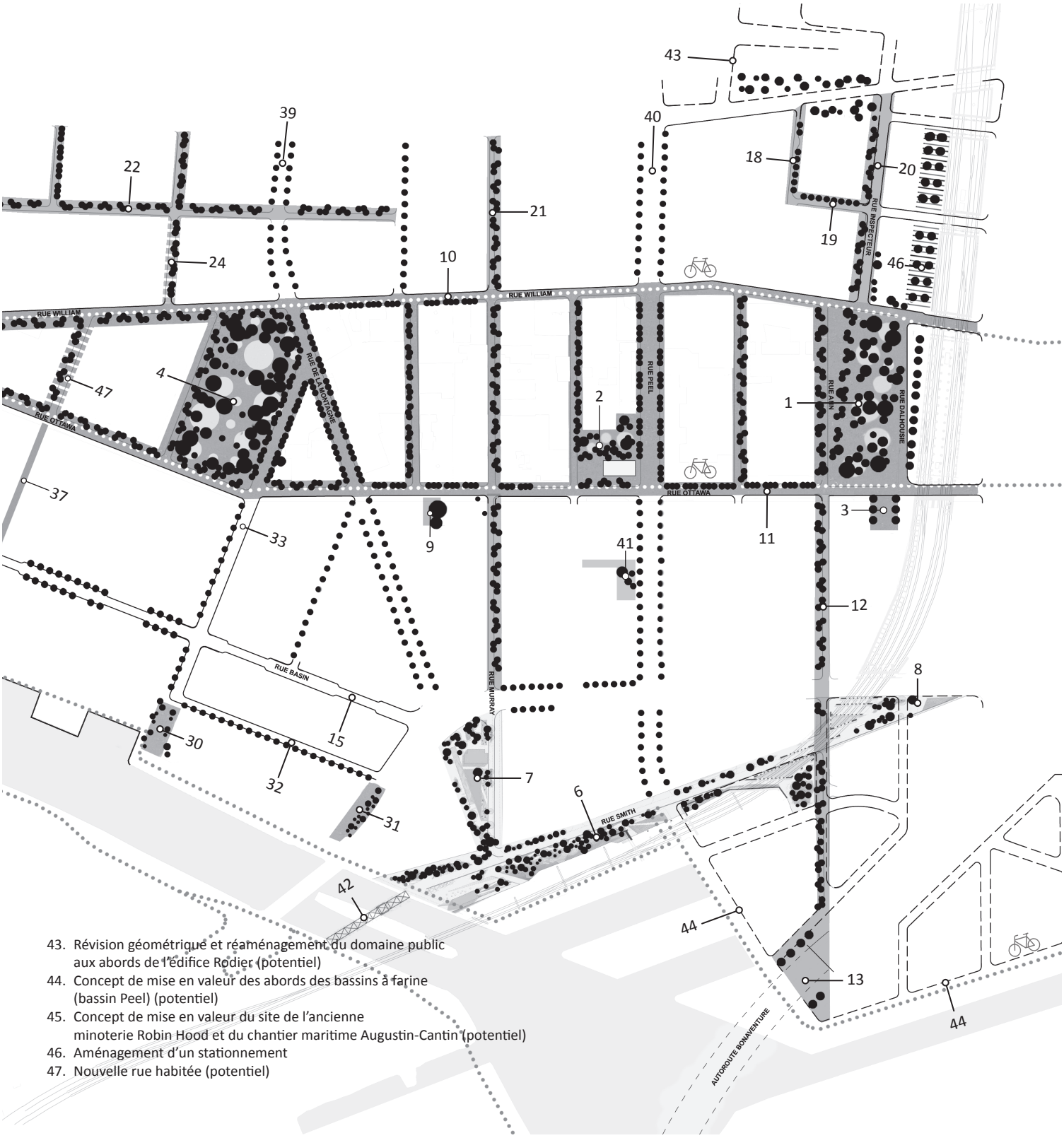
Aménagement
Réaménagement de l'ensemble de la rue Basin

Aménagement
Construction Promenade Smith (lots 3 et 5)

INVENTAIRE DES ACTIONS SUR LE DOMAINE PUBLIC DE GRIFFINTOWN



1. Place publique Ann-Dalhousie
2. Place de la Caserne no. 3
3. Parvis New City Gas Co.
4. Parc William-Ottawa.
5. Parcs des Bassins du Nouveau Havre
6. Promenade Smith
7. Square Gallery
8. Prolongement potentiel de la Promenade Smith vers le Vieux-Montréal
9. Parc du Horse Palace (réaménagement de l'ancien paddock)
10. Réaménagement de la rue William (nouvelle géométrie, rue habitée et aménagement cyclable)
11. Réaménagement de la rue Ottawa (nouvelle géométrie, rue habitée et aménagement cyclable)
12. Réaménagement de la rue Ann (nouvelle géométrie et rue habitée)
13. Mise en valeur du site archéologique des moulins
14. Nouvelle rue Basin
15. Réaménagement de la rue Basin (prolongement des aménagements prévus au point 14)
16. Réaménagement de la rue Basin (prolongement des aménagements prévus au point 14)
17. Raccordement de la rue Basin et aménagement d'un parc (potentiel)
18. Réaménagement de la rue Montfort (nouvelle géométrie et rue habitée)
19. Réaménagement de la rue St-Paul (nouvelle géométrie et rue habitée)
20. Réaménagement de la rue de l'Inspecteur (nouvelle géométrie et rue habitée)
21. Réaménagement de la rue Murray (nouvelle géométrie et rue habitée)
22. Réaménagement de la rue Barré (nouvelle géométrie et rue habitée)
23. Prolongement potentiel de la rue Lusignan (rue habitée)
24. Prolongement potentiel de la rue de l'Aqueduc (rue habitée)
25. Réaménagement de la rue Hunter (nouvelle géométrie et rue habitée)
26. Réaménagement de la rue Chatham (nouvelle géométrie et rue habitée)
27. Réaménagement de la rue Payette (nouvelle géométrie et rue habitée)
28. Connecteur piétonnier vers le canal de Lachine (potentiel)
29. Connecteur piétonnier vers le canal de Lachine (axe de la rue Richmond)
30. Connecteur piétonnier vers le canal de Lachine (axe de la rue du Séminaire)
31. Connecteur piétonnier vers le canal de Lachine (réaménagement d'un tronçon de la rue du Square-Gallery)
32. Réaménagement et révision géométrique de la rue Olier
33. Réaménagement et révision géométrique de la rue du Séminaire
34. Réaménagement et révision géométrique de la rue Richmond
35. Réaménagement de la rue Saint-Martin (nouvelle géométrie et rue habitée)
36. Réaménagement de la rue des Seigneurs (incluant aménagement cyclable)
37. Allée piétonne (Bassins du Nouveau Havre)
38. Plantations sur rue (pointe des rues William et Ottawa)
39. Réaménagement de la rue de la Montagne
40. Réaménagement de la rue Peel
41. Parc et passage du Poste de police no. 7
42. Réalignement potentiel du pont ferroviaire comme lien piétonnier



43. Révision géométrique et réaménagement du domaine public aux abords de l'édifice Rodier (potentiel)
44. Concept de mise en valeur des abords des bassins à farine (bassin Peel) (potentiel)
45. Concept de mise en valeur du site de l'ancienne minoterie Robin Hood et du chantier maritime Augustin-Cantin (potentiel)
46. Aménagement d'un stationnement
47. Nouvelle rue habitée (potentiel)

RÉALISER

Actions:

73 Planifier le réaménagement des emprises de rues en fonction des priorités d'intervention, notamment établies par la programmation des travaux de réfection des infrastructures souterraine du secteur;

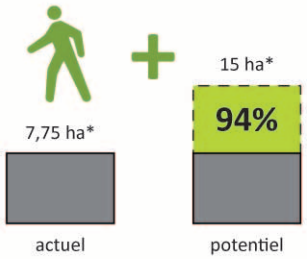
74 Inscrire le secteur Griffintown au Programme triennal d'immobilisations (PTI) 2013-2015 de manière à assurer le financement des interventions prioritaires de réaménagement du domaine public et l'aménagement des parcs;

75 Convenir avec Hydro-Québec des modalités de financement des travaux d'enfouissement des réseaux de distribution aériens requis dans le cadre des interventions prioritaires de réaménagement du domaine public.



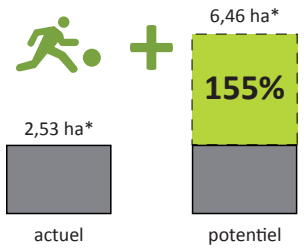
Image 20 : Concours de la promenade Smith, NIP paysage

BILAN AU TERME DE LA MISE EN VALEUR DE GRIFFINTOWN



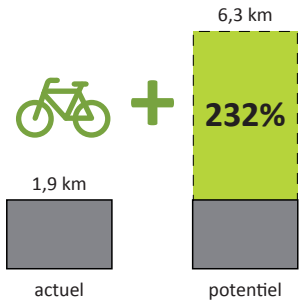
Espace à priorité piétonne
* excluant le parc linéaire du Canal-de-Lachine

L'aménagement de nouveaux lieux publics et la création de plus de 4 km de rues habitées augmenteront de 94% la superficie du domaine public où la circulation des piétons s'affichera clairement en priorité. C'est donc 7,25 hectares supplémentaires de domaine public – rues, parcs et places publiques – où les piétons pourront circuler confortablement et en toute sécurité.



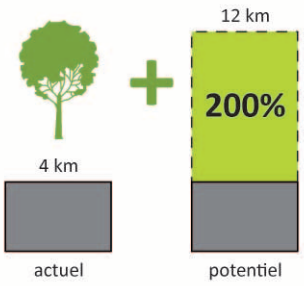
Lieux publics
* excluant le parc linéaire du Canal-de-Lachine

L'offre en espaces verts et en places publiques du secteur sera largement bonifiée par la création de nouveaux lieux publics, notamment sur le site des Bassins du Nouveau Havre. La communauté de Griffintown pourra donc compter sur plus de 8 hectares d'espaces verts et de places publiques, auxquels s'ajoutent les 6 hectares du parc linéaire du Canal-de-Lachine.



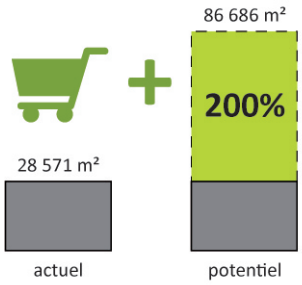
Aménagements cyclables

La mise en place de nouveaux aménagements cyclables totalisant 4,4 km, notamment sur les rues William et Ottawa, permettra de compléter le réseau cyclable traversant le secteur et le reliant aux quartiers environnants.



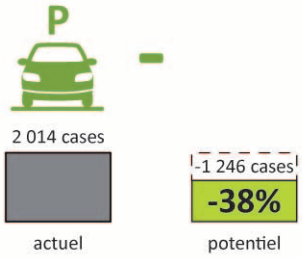
Plantations sur rue

L'aménagement des rues habitées permettra la plantation d'environ 1500 arbres, une contribution significative à l'augmentation de la canopée du secteur, sans compter les arbres qui seront plantés dans les nouveaux lieux publics.



Commerces et services

L'arrivée de nouveaux résidants, travailleurs et visiteurs constituera un nouveau bassin de clientèle potentielle pouvant supporter près de 60 000m² de superficie de plancher de commerces et services de proximité. Cette augmentation potentielle visera une consolidation des rues commerciales existantes et le développement de concentration de commerces secondaires pour mieux desservir le quartier.



Stationnement sur rue

L'aménagement des rues habitées entraînera une certaine diminution de la présence des voitures dans le paysage des rues du secteur par la réduction du nombre de places de stationnement actuellement disponibles. Une stratégie de gestion du stationnement sera mise en place afin d'atténuer les impacts de cette réduction pour les résidants, travailleurs et visiteurs du quartier.

Le secteur Griffintown compte actuellement environ 6 000 places de stationnement (sur rue et sur le domaine privé). La demande quotidienne générée par les utilisateurs actuels du secteur (résidants, travailleurs et étudiants) s'élève à environ 3 000 places.

Avec un taux d'occupation des places de stationnement se situant à près de 80%, on peut donc déduire que Griffintown constitue actuellement un important réservoir de stationnement pour des utilisateurs se destinant à l'extérieur du quartier.

La mise en valeur du secteur et sa transformation en un milieu de vie prenant résolument le parti des circulations douces implique une révision de l'occupation du domaine public par les voitures et une réduction conséquente du nombre de places de stationnement sur rue.

ANNEXE 1

NORMES RELATIVES À LA GESTION DU STATIONNEMENT HORS-RUE

Dans le cadre de la mise en œuvre du Programme particulier d'urbanisme, les dispositions réglementaires de l'arrondissement du Sud-Ouest relatives aux normes et critères sur le stationnement hors-rue seront revues pour l'ensemble du secteur de planification détaillée afin de respecter les balises suivantes :

Stationnement pour véhicule automobile :

- Réduire le nombre maximal d'unités de stationnement exigé pour les logements à 1 unité de stationnement par logement;
- Réduire le nombre minimal d'unités de stationnement exigé pour les logements sociaux ou communautaires à 1 unité de stationnement pour 4 logements;
- Exiger que toutes les aires de stationnement soient localisées à l'intérieur d'un bâtiment;
- Exiger qu'un minimum de 1 unité de stationnement sur 20 soit équipée pour la recharge d'un véhicule électrique.
  Ce quota devra augmenter dans l'hypothèse d'une augmentation de la proportion de véhicules électriques ou hybrides sur la route;
- Exiger qu'un minimum de 1 unité de stationnement sur 20 associée à un nouvel usage spécifique de la catégorie commerciale C.2 soit réservée à l'utilisation exclusive d'un ou plusieurs des véhicules identifiés ci-dessous :
  a. Véhicule dédié à l'autopartage;
  b. Véhicule servant à une famille;
  c. Véhicule servant à une femme enceinte.
- Élaborer des critères assurant la localisation de ces unités de stationnement à proximité des accès aux commerces.

Secteur du PPU Griffintown – Secteur Peel-Wellington :

- Fixer un nombre minimal d'unités de stationnement requis par catégorie d'usage;
- Fixer un nombre maximal d'unités de stationnement desservant les usages non résidentiels par catégorie d'usage.

Stationnement pour vélo :

- Exiger un minimum de 1 unité de stationnement pour vélo pour chaque nouveau logement construit;
- Exiger un minimum de 1 unité de stationnement pour vélo pour chaque tranche de superficie de plancher de 300m^2 pour un nouvel usage ou l'agrandissement d'un usage d'une catégorie commerciale, industrielle ou institutionnelle;
- Favoriser par critères l'aménagement de supports pour vélos sécuritaires, facilement accessibles et dont l'emplacement n'entre pas en conflit avec les autres modes de déplacements.

Dans le cadre de négociations avec un promoteur :

- Favoriser l'implantation de cases de stationnements réservés à l'autopartage;
- Considérer l'avantage des propositions qui ont comme objectif la promotion de l'utilisation de modes de transport alternatif à l'automobile qui auront pour effet de réduire les besoins en stationnement;
- Favoriser l'implantation de douches et de casiers pour les utilisateurs du vélo dans les nouvelles constructions destinées à accueillir des usages commerciaux.

ANNEXE 2

Orientations sectorielles de mise en valeur du patrimoine de Griffintown

Le plan 4 (voir Cultiver l'innovation) découpe Griffintown en neuf sous-secteurs visant à présenter leurs spécificités respectives, identifier leurs composantes et caractéristiques patrimoniales principales ainsi qu'à proposer des orientations de mise en valeur spécifiques. Ces sous-secteurs ne constituent pas des unités de paysage à proprement parler puisqu'ils ne présentent pas des caractéristiques homogènes. Les sous-secteurs sont plutôt délimités en fonction des enjeux afférents à leur mise en valeur. L'analyse et les orientations s'appliquant à chaque sous-secteur sont colligées dans les fiches distinctes ci-jointes :

Sous-secteur 1

- 1654 : Le fief Nazareth, est offert à Jeanne Mance, co-fondatrice de Montréal;
- 1801-1817 : Suite à l'adoption de la Loi pour abattre les murs de fortifications, en 1801, l'arpenteur-architecte Louis Charland, inspecteur des rues et chemins du district de Montréal, travaille sur le plan dit des Commissaires. Celui-ci vise à définir les emprises publiques des grandes rues et places publiques pour relier adéquatement l'ancienne cité de Montréal aux faubourgs qui se sont développés autour de l'enceinte, dont le fief Nazareth;
- 1804-06 : Mary Griffin demande à Louis Charland de concevoir un plan de lotissement pour le fief Nazareth. Le plan de Charland propose une trame de rues orthogonales relativement étroites, définissant des îlots rectangulaires orientés nord sud, tout en intégrant le tracé diagonal de la rue Wellington, ancien chemin Lower Lachine qui conduisait à Lachine par les basses terres;

- 1808 : Profitant du réseau hydrographique, Thomas Dunn installe une brasserie là ou se développera ultérieurement la brasserie Dow-O'Keefe;
- 1815 : Jacques Viger, inspecteur des rues et chemins depuis 1813, est mandaté pour procéder à la délimitation d'un ensemble de voies et du square Chaboillez. Ce square, à la confluence des ruisseaux Saint-Martin, Prud'homme et Saint-Pierre, devient un lieu d'articulation important entre le Vieux-Montréal, le faubourg des Récollets, Griffintown et le faubourg Saint-Antoine;
- 1820-1825 : Construction du canal de Lachine qui amorce le développement du secteur;
- 1843-1850 : Le gouvernement du Canada-Uni procède au réaménagement du canal de Lachine : le tirant d'eau est doublé, le canal est élargi et redressé;
- 1846-1848 : Fondation et construction de la New City Gas Company, qui fabrique et distribue du gaz à des fins d'éclairage;
- 1848 : Première liaison ferroviaire sur l'île de Montréal réalisée par la Montreal & Lachine Railroad, ente le village de Lachine à la gare Bonaventure à Montréal. Établi dans les terres basses et relativement plates de l'île, ce lien ferroviaire servira principalement au transport des marchandises;
- 1871 : Percement de l'antenne ferroviaire Brennan qui permettra de lier les quais du port aux quais du canal de Lachine et aux cours de triage de Pointe-Saint-Charles : naissance de l'intermodalité;
- 1931 : Construction du tunnel Wellington et percement de la rue Smith;
- 1938-1943 : Expropriations et travaux de construction du viaduc ferroviaire du CN qui s'est engagé dès dans un vaste projet comprenant la construction de d'une gare centrale, d'un hôtel et de son siège social dans ce qui devient le nouveau centre-ville autour du square Dominion;
- 1964-1966 Construction de l'autoroute Bonaventure;
- 1963 : Le zonage de Griffintown est révisé afin de ne permettre que les usages industriels;
- 1965-1970 : Fermeture du canal de Lachine et remblayage des écluses et de nombreux bassins du port intérieur (bassin Peel);
- 1992-1996 : Fermeture de la brasserie O'Keefe et établissement de l'École de technologie supérieure dans le complexe brassicole;
- 1998 : Rétablissement de la continuité entre les rues Peel et de la Commune;
- 1997-2002 : Aménagement du *lieu historique national du canal de Lachine*. Le bassin Peel est en grande partie déblayé et le canal est ouvert à la navigation de plaisance.

Principales composantes et caractéristiques patrimoniales :

- Le rôle de lien entre le centre-ville et le canal joué par ce sous-secteur;
- Le rôle de liaison entre le centre-ville et le canal joué par ce sous-secteur;
- Sa relation étroite avec le square Chaboillez.
- Sa relation avec le faubourg des Récollets à travers les viaducs ferroviaires et les emprises autoroutières;
- Le viaduc ferroviaire comme ouvrage d'art et les espaces singuliers qu'il crée;
- Plusieurs bâtiments patrimoniaux dont le complexe de la New City Gas et l'ancienne brasserie Dow;
- Le bassin Peel;
- La rue Peel comme axe reliant le canal à la montagne;
- La rue Smith (portion de l'ancien Lower Lachine Road) et les rues Peel, William et Notre-Dame comme axes historiques structurants;
- La trame urbaine orthogonale du plan de Louis Charland;
- Les vues sur le centre-ville.

Principales orientations de mise en valeur du patrimoine :

- Conserver un dégagement le long du viaduc ferroviaire pour favoriser sa mise en valeur et la requalification des espaces situés dessous;
- Reconfigurer et requalifier le domaine public autour de l'édifice Rodier pour en favoriser la mise en valeur et lui permettre de jouer son rôle de porte d'entrée à la ville;
- Mettre en valeur le complexe de la New City Gas, le viaduc ferroviaire et les vues sur le centre-ville en aménageant un espace public animé dans l'îlot bordé par les rues Dalhousie, William, Ann et Ottawa;
- Favoriser une densification des abords de la rue Peel et aménager le domaine public en conséquence (élargissement de trottoirs, mobilier, etc.);
- Mettre en valeur la caserne No. 3 dans le cadre de l'aménagement du domaine public de l'intersection des rues Peel et Ottawa;
- Mettre en valeur les espaces singuliers sous le viaduc ferroviaire dans le secteur de la rue Smith;
- Mettre en valeur les vestiges archéologiques du moulin situé à proximité de l'autoroute Bonaventure et de la rue de la Commune;
- Réaménager la rue Smith pour rétablir le tracé du Lower Lachine Road;
- Intégrer l'ancien édifice de la Crathern Caverhill dans le redéveloppement de la tête des bassins à farine (bassin Peel);
- Favoriser le recyclage, la restauration et la mise en valeur des bâtiments d'intérêt patrimonial.

Sous-secteur 2

- 1654, Jeanne Mance acquiert le territoire de l'ancien fief Nazareth. Sa limite ouest est encore visible dans le tracé en angle de la rue de la Montagne;
- 1806, le territoire fait partie d'un plan de lotissement de l'arpenteur-architecte Louis Charland . Celui-ci trace une trame de rues orthogonales comportant des îlots rectangulaires sans ruelles. La rencontre de cette trame avec la limite du fief crée une géométrie singulière sur quelques îlots.

Principales composantes et caractéristiques patrimoniales :

- La trame urbaine orthogonale ancienne du plan de Louis Charland;
- L'échelle et le bâti du faubourg de deux ou trois étages où cohabitent des typologies industrielles et résidentielles.

Principales orientations de mise en valeur du patrimoine :

- Favoriser le recyclage, la restauration et la mise en valeur des bâtiments d'intérêt patrimonial;
- Établir des règles d'insertion afin de maintenir l'atmosphère faubourienne de ce secteur;
- Maintenir des caractéristiques d'ensemble en termes d'implantation, volumétrie et architecture;
- Consolider les îlots en éliminant les espaces vides sur rue pour les remplacer par de nouvelles constructions intégrées à leur contexte.

Sous-secteur 3

- XVII^{e} siècle : C'est approximativement le tracé de la rue de la Montagne qui constitue la limite entre le fief Nazareth, offert à Jeanne Mance, co-fondatrice de Montréal et la ferme Saint-Gabriel concédé aux Sulpiciens en 1666;
- 1820-1825 : Construction du premier canal de Lachine navigable. Son croisement avec le chemin Lower Lachine amène la construction d'un pont et fait de ce lieu un passage obligé. Une première chapelle y est donc construite et une petite agglomération s'y développe;
- 1845 : À la demande des sulpiciens, John Ostell prépare le lotissement de la partie nord-est de la ferme Saint-Gabriel. Ce plan orthogonal est régulé par le nouveau tracé du canal de sorte qu'entre la rue de la Montagne et la rue Séminaire, il y a une rotation de 45 degrés des rues nord-sud, le canal agissant comme axe structurant;
- 1852 : Les sulpiciens font construire l'église St. Ann selon les plans de l'architecte John Ostell. Cette desserte de l'église Notre-Dame deviendra un lieu significatif de la communauté irlandaise installée dans Griffintown;
- 1871 : Percement de l'antenne ferroviaire Brennan qui permet désormais de lier les quais du port à la zone du canal de Lachine et aux cours de triage de Pointe-Saint-Charles. Comme le tracé de cette liaison ferroviaire est dans l'emprise de la rue Wellington, le pont du même nom, affecté jusque là aux piétons et véhicules hyppomobiles, est déplacé vers l'ouest. C'est entre l'approche de ces deux ponts et la rue de la Montagne qu'est établi le square Gallery entre 1890 et 1898, qui comporte alors aussi un bain public aujourd'hui disparu;
- 1896 : Construction de l'édifice de la Lachine Rapids Hydraulic & Lands Company à l'intersection des rues de la Montagne et du Séminaire : exploitation de l'énergie hydraulique pour la fabrication de l'électricité dont le réseau de distribution permet à l'industrie de s'implanter loin du lieu de production de l'énergie;
- 1931 : Construction du tunnel Wellington (rendant le square Gallery moins accessible) et percement de la rue Smith;
- 1932 : Construction du chalet du square Gallery;
- 1938-1943 : Le CN complète les expropriations et travaux construction du viaduc qui traversera Griffintown. Dans sa partie sud, le viaduc rompt avec la continuité entre les rues Peel et de la Commune;
- 1963 : Le zonage de Griffintown est révisé afin de ne permettre que les usages industriels;
- 1971 : démolition de l'église St. Ann à la suite d'un incendie; Griffintown perd ainsi son principal pôle institutionnel.

Principales composantes et caractéristiques patrimoniales :

- La forme triangulaire de certains îlots générée par la jonction entre deux trames urbaines, le plan d'Ostell à l'ouest et le plan de Charland à l'est;
- La rue Smith (portion de l'ancien Lower Lachine Road);
- Le parc Griffintown St. Ann et les vestiges de l'église.
- Le square Gallery et son chalet;
- Le front bâti faubourien sur la rue de la Montagne.
- Des bâtiments présentant un potentiel de mise en valeur stratégique, dont le bâtiment en pointe de la Lachine Rapids Hydraulic & Land Co. et le chalet du square Gallery;
- Le pont Wellington et le pont ferroviaire.

Principales orientations de mise en valeur du patrimoine :

- Revoir l'aménagement du parc Griffintown St. Ann dans une perspective de mise en valeur des vestiges de l'ancienne église;
- Porter une attention particulière à la qualité de l'encadrement du sparc Griffintown St. Ann;
- Aménager le domaine public aux abords de l'édifice de la *Lachine Rapids Hydraulic & Land Co*. pour favoriser sa mise en valeur et renforcer sa position stratégique;
- Apporter des améliorations à l'accès au pont Wellington de manière à améliorer la qualité de l'environnement urbain;
- Aménager le square Gallery en considérant son potentiel archéologique, favoriser un usage public pour son chalet et retisser ses liens avec son milieu, particulièrement avec le canal de Lachine;
- Renforcer le caractère structurant du cadre bâti à l'intersection des rues Montagne et Wellington en prenant en compte la dimension patrimoniale des bâtiments qui s'y trouvent déjà;
- Réaménager la rue Smith pour rétablir le tracé du Lower Lachine Road;
- Favoriser le recyclage, la restauration et la mise en valeur des bâtiments d'intérêt patrimonial.

Sous-secteur 4

- XVII^{e} siècle : un chemin correspondant au tracé du la rue des Seigneurs relie deux grandes propriétés des sulpiciens, alors seigneurs de Montréal : la ferme Saint-Gabriel et le fort de la Montagne;
- 1820-1825 : Un premier canal navigable divise la ferme Saint-Gabriel en deux. Le pont des Seigneurs devient un lieu de passage obligé;
- 1840 : le gouvernement oblige les supliciens à lotir et à se départir de la ferme Saint-Gabriel avant 1860; ceci amène de nouvelles possibilités d'utiliser l'énergie hydraulique;
- 1843-1850 : Le gouvernement de la Province du Canada (Canada-Uni) procède au réaménagement du canal de Lachine : le tirant d'eau est doublé, le canal est élargi et redressé de part et d'autre des écluses Saint-Gabriel;
- 1846 : ouverture du chantier naval Augustin Cantin en amont des écluses Saint-Gabriel;
- 1845 : À la demande des sulpiciens, l'arpenteur-architecte John Ostell prépare le lotissement de la partie nord-est de la ferme Saint-Gabriel. Ce plan orthogonal est régulé par le nouveau tracé du canal;
- 1850 : l'arpenteur-architecte Henri-Maurice Perrault réalise la première esquisse du lotissement hydraulique, conçu pour l'exploitation de l'énergie, de part et d'autre des écluses Saint- Gabriel. Le redressement du canal en 1843-1850 rend le tronçon du canal de 1825 désuet. Il devient alors un canal d'amenée servant à l'exploitation de l'énergie hydraulique au nord des écluses Saint-Gabriel;
- 1850-1880 : Ce lotissement génère une concentration d'industries manufacturières faisant des environs des écluses Saint-Gabriel l'un des premiers centres industriels au Canada, caractérisé par ses nombreux canaux d'amenée et de fuite et ses bâtiments d'envergure (Glenora Mills, Belding Corticelli, Redpath).

Principales composantes et caractéristiques patrimoniales :

- La rue des Seigneurs comme axe fondateur.
- Le pont des Seigneurs comme élément marquant du paysage;
- Le canal de Lachine : son tracé initial et ses bassins aujourd'hui enfouis, son tracé actuel et les écluses Saint-Gabriel;
- Le lotissement hydraulique de part et d'autre des écluses Saint- Gabriel;
- Les complexes industriels d'envergure formant l'un des premiers centres industriels au Canada, le plus imposant étant Glenora Mills;
- Les vestiges de l'exploitation de l'énergie hydraulique, notamment un système de canaux et conduits pour la production d'énergie motrice destinée à la fabrication industrielle;
- L'appartenance de ce sous-secteur à un pôle historique important constitué autour des écluses Saint-Gabriel et qui offre un vis-à-vis comparable de l'autre côté du canal (notamment le bassin des Prêtres, Belding Corticelli, Redpath).

Principales orientations de mise en valeur du patrimoine :

- Poursuivre la mise en valeur du secteur des écluses Saint-Gabriel avec l'Agence Parcs Canada notamment par la remise en eau du canal de 1825, l'aménagement de l'île (rue Island) et du chemin de halage de façon à favoriser l'accès et la réappropriation publique de ce lieu;
- Favoriser l'accès au canal de 1825 depuis les rues Basin et William;
- Compléter l'aménagement du parc archéologique de la Pointe-des-Seigneurs, amorcé par la Ville de Montréal en 2006, et mettre en valeur le canal de fuite;
- Mettre en valeur les vestiges archéologiques significatifs sur les domaines public et privé;
- Favoriser le recyclage, la restauration et la mise en valeur des bâtiments d'intérêt patrimonial;
- Identifier les valeurs patrimoniales des sites de la minoterie Robin Hood et de l'ancien chantier naval Augustin-Cantin et planifier leur développement en s'appuyant sur celles-ci.

Sous-secteur 5

XVII^{e} siècle : Le territoire faisait partie de l'ancienne ferme Saint-Gabriel appartenant aux sulpiciens. La rue de la Montagne en marque la limite est;
1845 : John Ostell prépare un plan de lotissement de l'ancienne ferme Saint-Gabriel. La rue William est tracée afin de relier le bassin hydraulique Saint-Gabriel, moteur économique, à la place d'Youville, où se trouvait le parlement de la Province du Canada (Canada Uni). Les rues Guy et de la Montagne assuraient le lien entre le canal et le mont Royal où résidaient les sulpiciens.

Principales composantes et caractéristiques patrimoniales :

- Les axes historiques structurants : William, Guy et de la Montagne;
- La forme singulière en pointe de certains îlots issue de la rencontre de deux grilles de rues.

Principales orientations de mise en valeur du patrimoine :

- Renforcer la lisibilité des formes architecturales et urbaines en pointe, caractéristiques de Griffintown;
- Favoriser une meilleure accessibilité aux bassins Saint-Gabriel et au canal depuis la rue Notre-Dame;
- Harmoniser les interventions projetées dans ce sous-secteur avec le gabarit et le caractère faubourien de la rue Barré (sous-secteur 9);
- Favoriser le recyclage, la restauration et la mise en valeur des bâtiments d'intérêt patrimonial.

Sous-secteur 6

- XIX^{e} : siècle, des bassins sont creusés de façon à maximiser l'espace de manutention des marchandises entre le canal de Lachine et la ville;
- 1848 : construction du premier bassin dans ce secteur, dénommé le bassin Gabriel, dans le cadre des travaux d'élargissement du canal;
- 1872 : le bassin est allongé jusqu'en bordure de la rue Ottawa. Ultimement, ce premier bassin est reconfiguré pour former les bassins 1 et 2;
- 1883 : construction des bassins 3 et 4 sur des sites déjà occupés par des entrepôts, nécessitant leur démolition;
- 1965 à 1970 : les quatre bassins devenus désuets avec l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent en 1959 sont remblayés avec les déblais provenant de la construction du métro. Postes Canada y érige un centre de tri postal dont la fermeture sera annoncée à la fin de 1996.

Principales composantes et caractéristiques patrimoniales :

- Vestiges des anciens bassins dont les rues-quais créaient une interface continue entre les activités de la ville et celles du canal.

Principales orientations de mise en valeur du patrimoine :

- Les bassins ont eu des fonctions utilitaires (activités de transbordement et manutention qui prenaient place dans ce secteur) et récréatives dans l'histoire du canal. Ces fonctions doivent être reconduites dans le contexte contemporain et en corollaire, l'accessibilité et le caractère public des bassins doivent être maintenus.

Sous-secteur 7

- 1683 : La rue Notre-Dame est, l'un des premiers chemins ayant servi à relier les établissements, à desservir les terres agricoles et à ordonner le lotissement des premiers faubourgs. Il sera connu plus tard comme le chemin Upper Lachine, par opposition au premier chemin, le long de la rive, qui s'appellera Lower Lachine. Le chemin Upper Lachine, situé à l'abri des inondations, constitue la route la plus courte entre Montréal et Lachine et devient vite la principale voie de communication vers l'ouest;
- 1847 : l'arrivée du chemin de fer, la Montréal & Lachine en 1847 stimule le développement des abords de la rue Notre-Dame et la construction du terminus Bonaventure situé tout juste à l'ouest de l'actuel square Chaboillez à l'époque.

Principales composantes et caractéristiques patrimoniales :

- L'ancienneté de cette rue menant au Vieux-Montréal;
- Ses intersections nombreuses avec des petites rues anciennes offrant une bonne perméabilité vers Griffintown;
- La qualité architecturale de certains bâtiments marquant des intersections importantes et servant de porte d'entrée au quartier;
- La continuité et l'intégrité du front bâti ancien;
- La qualité architecturale des façades (maçonnerie, boiseries, etc.);
- La continuité commerciale des rez-de-chaussée.

Principales orientations de mise en valeur du patrimoine :

- Favoriser le recyclage, la restauration et la mise en valeur des bâtiments d'intérêt patrimonial et développer une approche de conservation mettant en valeur la rue Notre-Dame par le biais, notamment, de la restauration des façades et de règles d'insertion;
- Planifier l'aménagement des intersections et des rues qui jouent le rôle de portes d'entrée de Griffintown en fonction de leur caractère spécifique.

Sous-secteur 8

- XVII^{e} siècle : ce secteur faisait partie de l'ancienne ferme Saint-Gabriel appartenant aux sulpiciens;
- Milieu du XIX^{e} siècle : les sulpiciens entreprennent prioritairement le lotissement des parties les plus stratégiques, celles avoisinant le canal, les bassins, les écluses et les ponts. La rue William est tracée afin de relier le bassin hydraulique Saint-Gabriel, moteur économique majeur, à la place d'Youville, où se trouvait le parlement de la Province du Canada (Canada Uni). Les rues Guy et des Seigneurs assuraient le lien entre le canal et la montagne où résidaient les sulpiciens.

Principales composantes et caractéristiques patrimoniales :

- Les axes historiques structurants , les rues William, des Seigneurs et Guy ainsi que leurs intersections comme pôles majeurs;
- Plusieurs bâtiments d'intérêt patrimonial, dont celui de la Northern Electric and Manufacturing Co. (1906), une manufacture qui employait près de 1000 personnes;
- Des caractéristiques générales plutôt homogènes en termes d'implantation, volumétrie et architecture.
- Une échelle harmonieuse du bâti en fonction de la largeur des rues;
- Des liens visuels vers des points de repères dans les quartiers avoisinants (clochers, édifice de la Redpath, anciens silos, etc.);
- Une bonne perméabilité du tissu urbain entre la rue Notre-Dame et la rue Basin.

Principales orientations de mise en valeur du patrimoine :

- Favoriser le recyclage, la restauration et la mise en valeur des bâtiments d'intérêt patrimonial;
- Établir des règles d'insertion afin de maintenir l'atmosphère faubourienne de ce secteur;
- Maintenir les caractéristiques d'ensemble en termes d'implantation, volumétrie et architecture;
- Consolider les îlots en éliminant les espaces vides sur rue pour les remplacer par de nouvelles constructions intégrées à leur contexte.

Sous-secteur 9

- 1825 : Un premier tronçon de la rue Barré situé entre les rues de l'Aqueduc et Eleonor est tracé dès 1825, il fait partie du noyau qui se développe autour des rues de la Montagne, de l'Aqueduc et Notre-Dame. Ces rues, de même que les rues Versailles et Lusignan, d'une largeur de 36 pieds, sont caractéristiques de celles des faubourgs entourant le Vieux-Montréal dont Griffintown fait partie;
- XIX^{e} siècle : la rue Barré acquiert peu à peu sa forme actuelle jusqu'à la rue Guy, et ce par des acquisitions successives.

Principales composantes et caractéristiques patrimoniales :

- Les bâtiments d'intérêt patrimonial;
- Le gabarit étroit de la rue destiné à l'origine à un bâti faubourien (deux ou trois étages);
- Les rues de l'Aqueduc, Versailles et Lusignan, de petit gabarit, assurant une bonne perméabilité avec la rue Notre-Dame.

Principales orientations de mise en valeur du patrimoine :

- Favoriser le recyclage, la restauration et la mise en valeur des bâtiments d'intérêt patrimonial;
- Établir des hauteurs et des typologies architecturales appropriées la prédominance du front bâti de la rue Notre-Dame.

