

Université de Montréal  
Université Paul Cézanne

**Pour une approche urbanistique de la conservation et de  
la mise en valeur du patrimoine bâti :  
l'expérience du canal de Lachine à Montréal**

par  
Mathieu Payette-Hamelin

Thèse présentée en vue de l'obtention des grades de :  
Ph.D. en aménagement de l'Université de Montréal  
Doctorat en urbanisme et aménagement de l'espace de l'Université Paul Cézanne

Octobre 2011

© Mathieu Payette-Hamelin, 2011



Université de Montréal  
Université Paul Cézanne

Cette thèse intitulée :

Pour une approche urbanistique de la conservation  
et de la mise en valeur du patrimoine bâti :  
l'expérience du canal de Lachine à Montréal

présentée par :

Mathieu Payette-Hamelin

a été évaluée par un jury composé des personnes suivantes :

Franck Scherrer, président-rapporteur  
Gérard Beaudet, co-directeur de recherche  
Daniel Pinson, co-directeur de recherche  
Claire Poitras, membre du jury  
Patrizia Ingallina, examinatrice externe  
Claudine Déom, représentante du doyen de la FES





## Résumé

Depuis quelques décennies, nous assistons au Québec à la multiplication des friches industrielles. Ces lieux constituent des espaces de prédilection au redéveloppement urbain. Leur positionnement au sein d'ensembles urbains consolidés motive leur réoccupation et leur reconversion. Cependant, ces processus n'apparaissent pas uniquement motivés par leur emplacement, mais également par l'intérêt patrimonial qu'ils suscitent. C'est à partir d'un intérêt pour les anciens bâtiments industriels et les lieux de production que s'intensifie alors la transformation de ces espaces.

Dans notre thèse, nous cherchons à identifier les moyens et les modalités qui permettent d'intégrer des dimensions urbanistiques dans l'élaboration d'un projet visant à mettre en valeur un ensemble urbain patrimonial. Celle-ci a pour but d'éclairer les composantes d'une approche urbanistique de la conservation du patrimoine bâti. À partir de l'étude de neuf projets de valorisation patrimoniale situés le long du canal de Lachine, à Montréal, nous questionnons l'apport du discours actuel de la conservation à la revitalisation des milieux urbains anciens. Notre regard porte plus spécifiquement sur les dimensions morphologiques et sur les différentes vocations des espaces abordés par ces projets. Notre recherche repose sur l'hypothèse suivante : que l'arrimage entre le maintien de l'identité des lieux et la transformation de la ville passe avant tout par la diversité et la complémentarité des différentes vocations et usages des espaces de la ville.

Le regard que nous posons sur les projets retenus a pour principal objectif d'identifier les éléments par lesquels ces derniers se situent dans une perspective de projet urbain. Constituée en réaction à une pratique urbanistique décontextualisée, cette notion s'appuie sur les travaux reliés à la question du patrimoine urbain, notamment ceux de Gustavo Giovannoni et de l'école italienne de typomorphologie. Puisque les projets étudiés misent sur une approche sectorielle de la transformation de l'ancien corridor industriel, ainsi que sur son unique arrimage à une échelle régionale de l'organisation du territoire, ceux-ci se différencient d'une perspective de projet urbain. Nous identifions en quoi ces projets s'éloignent d'une telle approche et comment le discours patrimonial ici développé empêche l'intégration du corridor du canal de Lachine aux dynamiques urbaines locales.

**Mots-clés** : urbanisme, conservation, patrimoine urbain, projet urbain, Montréal, canal de Lachine

## **Abstract**

For a few decades now, we are witnessing in the province of Quebec a multiplication of industrial wastelands. If those spaces represent predilection sites to urban redevelopment, their location in the core of the city encourages their reoccupation and their reconversion. However, their transformation doesn't appear to be solely motivated by their emplacement but also by the historic interest that they arouse.

In this thesis we aim to determine how we can integrate urbanistic dimensions to the elaboration of a project which intends to preserve an old urban area. This thesis has for main objective to enlighten elements of an urbanistic perspective of heritage conservation. From the study of nine projects of heritage preservation located along the Lachine canal in Montreal, we question the contribution of the actual discourse on heritage conservation to the revitalization of old urban areas. We consider more specifically the morphological dimensions and the vocational activities of those projects. Our research is based on the following hypothesis: that the integration of heritage conservation issues to the transformation of the city results from the diversity and the complementarity of the vocational activities and from the different uses of the urban spaces.

The study of those projects is conducted in order to identify how they take place in an urban project's perspective. Constituted as a reaction to decontextualized urban planning practices, the notion of urban project is based on works related to the concept of urban heritage, specifically those of Gustavo Giovannoni and the Italian school of typomorphology. Because the projects that we have studied insist on a sectorial approach of the transformation of the old industrial corridor, and only on its integration to a regional scale of the organization of the territory, we can't consider that they take place in an urban project's perspective. We show how they differ from such an approach and how the discourse on heritage conservation developed in those projects forbids the integration of the Lachine canal corridor into local urban dynamics.

**Keywords:** urban planning, conservation, urban heritage, urban project, Montreal, Lachine canal

# Sommaire

<b>RÉSUMÉ</b> .....	<b>V</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>VI</b>
<b>LISTE DES TABLEAUX</b> .....	<b>XIV</b>
<b>LISTE DES FIGURES</b> .....	<b>XV</b>
<b>LISTE DES SIGLES</b> .....	<b>XVII</b>
<b>REMERCIEMENTS</b> .....	<b>XXI</b>
<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>1</b>
<b>PREMIÈRE PARTIE: LES ENSEMBLES URBAINS ANCIENS, DES MONUMENTS HISTORIQUES COMME LES AUTRES?</b> .....	<b>5</b>
<b>CHAPITRE 1- UNE ÉVALUATION URBANISTIQUE DE PROJETS DE VALORISATION DU PATRIMOINE BÂTI</b> .....	<b>9</b>
1.1 LES FRICHES INDUSTRIELLES : UN PRÉTEXTE À PROJET URBAIN .....	10
1.2 <i>Le canal de Lachine : un espace montréalais de redéveloppement urbain</i> .....	14
1.3 ÉNONCÉ DE RECHERCHE .....	16
1.4 DÉMARCHE MÉTHODOLOGIQUE .....	19
1.4.1 <i>Principes généraux</i> .....	19
1.4.1.1 Une étude de cas .....	19
1.4.1.2 Le positionnement de la recherche .....	20
1.4.2 <i>Stratégie de recherche</i> .....	22
1.4.2.1 Des projets qui s’inscrivent dans le cadre d’une approche urbanistique de la conservation? .....	23
1.4.2.1.1 Une documentation du positionnement des acteurs sur le patrimoine bâti .....	24
1.4.2.1.2 Une évaluation des dimensions urbanistiques .....	26
1.4.2.3 Une perspective de projet urbain? .....	29
1.4.2.4 Les critères de synthèse et applicabilité théorique .....	30
1.4.3 <i>Collecte et analyse de données</i> .....	31
1.4.3.1 La recherche documentaire .....	31

1.4.3.2 L'observation <i>in situ</i> .....	32
1.4.3.3 Les méthodes d'analyse.....	34
1.5 CONCLUSION .....	37
<b>CHAPITRE 2- UN DISCOURS PATRIMONIAL CENTRÉ SUR LE CONCEPT DE MONUMENT HISTORIQUE.....</b>	<b>39</b>
2.1 LA CONSTITUTION DU MONUMENT HISTORIQUE .....	40
2.1.1 <i>Le monument et sa fonction anthropologique</i> .....	41
2.1.2 <i>Le Quattrocento et la phase antiquisante</i> .....	41
2.1.3 <i>Les Lumières et le temps des antiquaires</i> .....	43
2.1.4 <i>Le XIX<sup>e</sup> siècle et la consécration du monument historique</i> .....	45
2.2 L'ÉMERGENCE D'UNE APPROCHE PATRIMONIALE DE LA VILLE .....	47
2.2.1 <i>La ville industrielle comme objet de réflexion</i> .....	47
2.2.2 <i>Le modèle progressiste</i> .....	50
2.2.2.1 Hausmann et le dégagement du monument .....	51
2.2.3 <i>Le modèle culturaliste</i> .....	54
2.2.3.1 Ruskin et la naissance d'un intérêt pour les ensembles urbains anciens.....	55
2.2.3.2 Sitte et la création de la ville historique.....	57
2.3 CONCLUSION .....	60
<b>CHAPITRE 3- DES PROJETS DE CONSERVATION QUI PEINENT À REDYNAMISER LEURS MILIEUX .....</b>	<b>63</b>
3.1 L'URBANISME FONCTIONNALISTE ET LA QUESTION DES CENTRES ANCIENS .....	64
3.1.1 <i>L'urbanisme fonctionnaliste : ses préceptes</i> .....	65
3.1.2 <i>La négation de l'histoire</i> .....	67
3.1.3 <i>Le patrimoine bâti comme relique d'un passé révolu</i> .....	68
3.2 LES ENSEMBLES URBAINS ANCIENS COMME MILIEUX DE VIE.....	69
3.2.1 <i>L'Urban Renewal : l'application de la table rase</i> .....	70
3.2.2 <i>Une réaction aux dérives fonctionnalistes</i> .....	71
3.2.2.1 Des discours sur l'espace public comme régulateur de vie sociale.....	73
3.2.2.2 Des discours sur l'établissement humain comme enracinement spatio-temporel.....	75
3.3 LA MISE EN RÉSERVE PATRIMONIALE : UNE ALTERNATIVE AUX DÉRIVES FONCTIONNALISTES .....	78
3.3.1 <i>La Loi Malraux : une première reconnaissance de l'ensemble urbain</i> .....	79
3.3.1.1 Le secteur sauvegardé : un ensemble urbain monumentalisé.....	80

3.3.2 Les « conservation areas » et les « historic districts » : deux exemples anglo-saxons de mesures de protection patrimoniale.....	83
3.3.2.1. Les « historic districts » : des concentrations de bâtiments d'intérêt patrimonial.....	84
3.3.2.2 Les « conservation areas » : des secteurs d'intérêt architectural et historique.....	86
3.3.3. Les arrondissement historiques : un exemple québécois de mise en réserve patrimoniale.....	90
3.3.3.1 L'arrondissement historique : une concentration de monuments historiques.....	93
3.4 UNE RÉPONSE ARCHITECTURALE À UNE DEMANDE URBANISTIQUE : LE FAÇADISME .....	94
3.4.1 Le façadisme : une définition .....	95
3.4.2 La façade comme élément d'intérêt patrimonial .....	97
3.4.3 Un outil de création d'ambiances .....	98
3.5 CONCLUSION .....	99
<b>CHAPITRE 4- L'ÉMERGENCE D'UN REGARD URBANISTIQUE SUR LES ENSEMBLES URBAINS ANCIENS.....</b>	<b>101</b>
4.1 GIOVANNONI ET LA FORMULATION DU PATRIMOINE URBAIN.....	102
4.1.1 Une reconnaissance patrimoniale de l'ensemble urbain .....	103
4.1.2. Une approche historique : la ville comme palimpseste.....	105
4.1.3 La ville moderne : un espace hétérogène.....	107
4.1.4 La ville comme organisme .....	108
4.1.5 La notion d'échelle : objet de complémentarité entre la ville ancienne et la ville nouvelle.....	110
4.2 LA TYPOMORPHOLOGIE : UNE CRITIQUE DU PLAN DE LA FORME DE LA VILLE FONCTIONNALISTE .....	112
4.2.1 L'approche typomorphologique italienne : ses postulats .....	114
4.2.1.1 Les fondements philosophiques de l'approche muratorienne .....	115
Quelques éléments de biographie.....	115
Le concept d'histoire opératoire .....	117
Le concept de type bâti .....	119
4.2.1.2 Caniggia et la précision méthodologique.....	120
L'agrégation des différents niveaux d'échelles.....	121
Précision sur la notion de processus typologique .....	122
Précisions sur la notion de type.....	125
4.2.1.3 Aymonino : la constitution d'un regard typomorphologique .....	126
4.2.1.4 Rossi et la ville comme architecture .....	127
4.2.2 L'École française de typomorphologie : une critique de l'urbanisme fonctionnaliste.....	129
4.2.2.1 L'École d'architecture de Paris-Belleville .....	130
4.2.2.2 L'École d'architecture de Versailles .....	132

4.2.2.3 Des apports disciplinaires variés .....	134
4.2.3 <i>L'école britannique de morphologie urbaine</i> .....	136
4.2.3.1 Conzen : une approche morphogénétique de la ville .....	137
4.2.3.2 Whitehand et l'Urban Morphology Research Group .....	139
4.2.3.3 Hillier et l'approche syntaxique de l'espace urbain .....	140
4.2.4 <i>L'approche typomorphologique et la question patrimoniale</i> .....	142
4.2.4.1 La recherche de continuité historique .....	142
4.2.4.2 La place de la ville ancienne dans l'approche typomorphologique .....	143
Bologne : une première application de l'approche typomorphologique à un centre urbain ancien .....	145
4.2.4.3 Les contributions de l'approche typomorphologique à une approche urbanistique de la conservation .....	148
Ses apports .....	148
Ses faiblesses .....	151
4.3 CONCLUSION .....	156
<b>DEUXIÈME PARTIE : DES PROJETS URBAINS AU SERVICE DE LA MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE ET DE LA REQUALIFICATION DU TERRITOIRE? .....</b>	<b>159</b>
<b>CHAPITRE 5- LE PROJET URBAIN : UNE OPPORTUNITÉ D'ARRIMAGE DES QUESTIONS DE CONSERVATION ET DE RENOUVELLEMENT DE LA VILLE .....</b>	<b>163</b>
5.1 RETOUR THÉORIQUE SUR LA NOTION DE PROJET .....	164
5.1.1 <i>Les différentes oppositions du projet</i> .....	166
5.1.2 <i>L'aménagement : une activité à projet</i> .....	167
5.1.3 <i>L'édifice : un objet à projet</i> .....	169
5.1.4 <i>Le projet urbanistique : un projet social sectoriel</i> .....	171
5.2 LE PROJET URBAIN COMME REMISE EN QUESTION DE L'URBANISME FONCTIONNALISTE .....	173
5.2.1 <i>Apparition de la notion de projet urbain et diffusion de ses principes</i> .....	173
5.2.2. <i>Le projet urbain : une notion polysémique</i> .....	176
5.2.2.1 Comme expression d'une volonté politique .....	176
5.2.2.2 Comme méga-projet architectural .....	177
5.2.2.3 Comme projet de contrôle de la forme urbaine .....	179
5.3 LE PROJET URBAIN ET LE MAINTIEN DE L'IDENTITÉ DES LIEUX .....	182
5.3.1 <i>L'articulation et la hiérarchisation des espaces de la ville</i> .....	183
5.3.1.1. La ville contemporaine : un espace fragmenté .....	184

5.3.1.2 Une différenciation basée sur les usages de l'espace urbain.....	185
5.3.1.3 Une inscription à différentes échelles.....	187
5.3.2. <i>La recherche de continuité historique</i> .....	188
5.3.2.1 Une pratique ancrée dans la matérialité et la complexité de la ville.....	188
5.3.2.2 Une méthode d'analyse du tissu urbain héritée de la typomorphologie.....	190
5.4 CONCLUSION .....	192
<b>CHAPITRE 6- LE CANAL DE LACHINE: UN ESPACE PATRIMONIALISÉ .....</b>	<b>195</b>
6.1 UN HISTORIQUE DU DÉVELOPPEMENT DU CANAL ET DE SES ABORDS .....	196
6.1.1 <i>1689-1824 : une première canalisation de la petite rivière Saint-Pierre</i> .....	197
6.1.2.2 Une occupation diffuse .....	199
6.1.2 <i>1824-1848 : Le percement d'un premier canal</i> .....	200
6.1.2.1 L'occupation des extrémités .....	201
6.1.3 <i>1848-1860 : Le premier élargissement</i> .....	204
6.1.3.1 L'industrialisation des rives.....	205
6.1.4 <i>1860-1890 : Le second agrandissement</i> .....	208
6.1.4.1 La consolidation de la vocation industrielle.....	208
6.1.5 <i>1890-1960 : Le climax industriel</i> .....	211
6.1.5.1 Le renforcement du corridor industriel .....	212
6.1.6 <i>1960-1997 : Le déclin de la vocation industrielle du canal de Lachine</i> .....	214
6.1.6.1 Un changement de rapports entre milieux industriels et résidentiels.....	215
6.1.7 <i>1997-2011 Une vocation récréative du canal et de ses berges</i> .....	221
6.1.7.2 Un parc linéaire qui canalise le redéveloppement urbain .....	223
6.3 CONCLUSION .....	224
<b>CHAPITRE 7- LE CANAL DE LACHINE, UN INCUBATEUR DE PROJETS DE MISE EN VALEUR PATRIMONIALE : ENTRE DISCOURS ET PROJETS. ....</b>	<b>227</b>
7.1 L'ÉVALUATION DES POSITIONS DES PRINCIPAUX ACTEURS DE LA TRANSFORMATION DU CANAL DE LACHINE SUR LE PATRIMOINE BÂTI .....	230
7.1.1 <i>Les organismes fédéraux : le canal comme équipement public patrimonial</i> .....	233
7.1.1.1 Un intérêt pour la voie navigable.....	233
7.1.1.2 Un équipement récréotouristique d'importance.....	234
7.1.1.3 L'intégrité commémorative : condition à la préservation du lieu historique national.....	236

7.1.2 <i>Les organismes municipaux : le corridor du canal de Lachine comme ensemble de bâtiments historiques</i> .....	239
7.1.2.1 Un intérêt pour des ensembles isolés .....	240
7.1.2.2 Des activités qui tirent profit de la vocation récréotouristique du canal .....	242
7.1.2.3 Des outils qui insistent sur le maintien des valeurs esthétiques et historiques .....	244
7.2 L'ÉVALUATION DES DIMENSIONS URBANISTIQUES DES PROJETS RETENUS .....	248
7.2.1 <i>Des projets tournés vers le canal et le centre-ville</i> .....	248
7.2.1.1 Les projets de prolongement du centre-ville .....	249
Le projet de réaménagement de l'autoroute et du quartier Bonaventure .....	250
Le projet de réaménagement de Griffintown .....	253
7.2.1.2 Les projets d'occupation des berges .....	256
La reconversion du site de l'aciérie Stelco .....	257
La reconversion de la raffinerie Redpath .....	261
La transformation du site du centre de tri postal .....	265
7.2.1.3 Les projets de réfection et de mise en valeur du canal .....	269
La création du parc linéaire du canal de Lachine .....	269
La restauration des écluses du Vieux-Port (no. 1 et 2) .....	273
La réfection de l'écluse Saint-Gabriel (no. 3) et la constitution du parc archéologique de la Pointe-des-Seigneurs .....	277
La mise en valeur du Vieux-Canal et le réaménagement du secteur de l'écluse de Lachine (no. 5) .....	280
7.3 CONCLUSION .....	285
<b>CONCLUSION : DES PROJETS QUI S'INSCRIVENT DANS UNE PERSPECTIVE DE PROJET URBAIN? .....</b>	<b>291</b>
8.1 LE CANAL DE LACHINE : UN ESPACE RÉCRÉOTOURISTIQUE D'ENVERGURE .....	292
8.1.1 <i>Les berges du canal : de catalyseur de l'activité publique à couloir récréotouristique</i> .....	293
8.1.2 <i>Le canal : un fragment urbain qui s'inscrit à l'échelle métropolitaine</i> .....	295
8.2 UNE CONTINUITÉ HISTORIQUE AU SERVICE DE LA MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE .....	297
8.2.1 <i>Une approche patrimoniale centrée sur la mise en réserve du patrimoine bâti</i> .....	298
8.2.2 <i>L'intégration de formes anciennes : un désir de s'inscrire dans un développement continu de la ville?</i> .....	302
8.3 UNE SOMMATION DE PROJETS SECTORIELS .....	304
<b>PERSPECTIVES .....</b>	<b>311</b>
RETOUR SUR L'HYPOTHÈSE .....	311



LE PROJET URBAIN : UN VÉHICULE PRIVILÉGIÉ D'UNE APPROCHE URBANISTIQUE DE LA CONSERVATION QUI RESTE ENCORE À EXPLORER .....	313
LA PRÉSERVATION DU PATRIMOINE URBAIN COMME ASSISE DE LA PRATIQUE URBANISTIQUE .....	314
<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>317</b>
<b>ANNEXE 1 : CANEVAS INVESTIGATIF .....</b>	<b>I</b>
<b>ANNEXE 2 : ÉVALUATION DU PATRIMOINE URBAIN DE L'ARRONDISSEMENT DE LACHINE .....</b>	<b>III</b>
<b>ANNEXE 3 : ÉVALUATION DU PATRIMOINE URBAIN DE L'ARRONDISSEMENT DE LASALLE .....</b>	<b>IV</b>
<b>ANNEXE 4 : ÉVALUATION DU PATRIMOINE URBAIN DE L'ARRONDISSEMENT DU SUD-OUEST .....</b>	<b>V</b>
<b>ANNEXE 5 : AUTOROUTE ET QUARTIER BONAVENTURE .....</b>	<b>VII</b>
<b>ANNEXE 6 : GRIFFINTOWN.....</b>	<b>XXII</b>
<b>ANNEXE 7 : RECONVERSION STELCO .....</b>	<b>XXXIV</b>
<b>ANNEXE 8 : REDPATH .....</b>	<b>XLI</b>
<b>ANNEXE 9 : CENTRE DE TRI POSTAL .....</b>	<b>XLVII</b>
<b>ANNEXE 10 : PARC LINÉAIRE .....</b>	<b>LIII</b>
<b>ANNEXE 11 : ÉCLUSES VIEUX-PORT (NO.1 ET NO. 2) .....</b>	<b>LXXI</b>
<b>ANNEXE 12 : ÉCLUSE SAINT-GABRIEL (NO.3) ET PARC ARCHÉOLOGIQUE DE LA POINTE-DES-SEIGNEURS.....</b>	<b>LXXVI</b>
<b>ANNEXE 13 : VIEUX-CANAL ET ÉCLUSE DE LACHINE (NO.5) .....</b>	<b>LXXXIII</b>

## Liste des tableaux

TABLEAU 1 : NOMBRE D'ENSEMBLES URBAINS PROTÉGÉS PAR PAYS DE RÉFÉRENCE EN 2011.....	89
TABLEAU 2 : L'ATTRIBUTION DE STATUTS DE PROTECTION AU QUÉBEC (1972-2011) .....	92
TABLEAU 3: MODE D'APPRÉHENSION BINAIRE DU PROJET À TRAVERS UNE DOUBLE OPPOSITION À CARACTÈRE DICHOTOMIQUE ..	166
TABLEAU 4: TAXONOMIE DES PROJETS RENCONTRÉS DANS LES SITUATIONS QUOTIDIENNES .....	172
TABLEAU 5 : CONTRIBUTIONS DU PROJET URBAIN AU MAINTIEN DE L'IDENTITÉ DES LIEUX ET AU RENOUVELLEMENT DE LA VILLE..	183
TABLEAU 6 : LES PROJETS RETENUS ET LEURS ACTEURS RESPONSABLES .....	232
TABLEAU 7 : POSITIONNEMENT DES ACTEURS SUR LE PATRIMOINE BÂTI DU CORRIDOR DU CANAL DE LACHINE.....	287
TABLEAU 8 : CARACTÉRISTIQUES DES PROJETS ÉTUDIÉS RELEVANT DE LA PERSPECTIVE DU PROJET URBAIN .....	306

## Liste des figures

FIGURE 1 : STRATÉGIE DE RECHERCHE. ....	23
FIGURE 2 : PLAN POUR L'AMÉLIORATION DU PROJET DE CANAL PAR CHAUSSEGROS DE LÉRY.....	197
FIGURE 3 : PLAN DE LA VILLE DE MONTRÉAL MONTRANT LE CANAL SAINT-GABRIEL TEL QUE CONSTRUIT PAR LES SULPICIENS AU TOURNANT DU XVII <sup>E</sup> SIÈCLE. ....	199
FIGURE 4 : CARTE DE JAMES WYLD ILLUSTRANT LE TRACÉ DU PREMIER CANAL DE LACHINE ET L'URBANISATION DE SES ABORDS EN 1830. ....	202
FIGURE 5 : CARTE DE FREDERICK N. BOXER ILLUSTRANT L'URBANISATION DES ABORDS DU CANAL DE LACHINE EN 1861. ....	206
FIGURE 6 : DÉTAIL DE LA CARTE DE LA VILLE DE MONTRÉAL DE JAMES CANES ILLUSTRANT LE LOTISSEMENT DE GRIFFINTOWN EN 1846. ....	207
FIGURE 7 : CARTE D'HOPKINS ILLUSTRANT LE DÉVELOPPEMENT DES ABORDS DU CANAL DE LACHINE EN 1879. ....	210
FIGURE 8 : CARTE D'ASSURANCES DE PINSONNEAULT ILLUSTRANT L'URBANISATION DES ABORDS DU CANAL DE LACHINE EN 1907. .....	212
FIGURE 9 : LIMITES DE RESPONSABILITÉ DU LIEU HISTORIQUE NATIONAL DU CANADA DU CANAL-DE-LACHINE TELLES QU'ÉTABLIES EN 1996. ....	217
FIGURE 10 : PHOTO AÉRIENNE DE LA PARTIE EST DU CANAL DE LACHINE EN 1949.....	220
FIGURE 11 : PHOTO AÉRIENNE DE LA PARTIE EST DU CANAL DE LACHINE EN 2010.....	220
FIGURE 12: LIMITES DU LIEU HISTORIQUE NATIONAL DU CANADA DU CANAL-DE-LACHINE ET EMBLEMES DES PROJETS RETENUS. ....	228
FIGURE 13: LOCALISATION DU PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE L'AUTOROUTE ET DU QUARTIER BONAVENTURE. ....	251
FIGURE 14 : PHASES DE RÉALISATION DU RÉAMÉNAGEMENT DE L'AUTOROUTE BONAVENTURE. ....	253
FIGURE 15 : LOCALISATION DU PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE GRIFFINTOWN. ....	254
FIGURE 16 : PREMIÈRE PHASE DE RÉALISATION DU PROJET DISTRICT GRIFFIN. ....	255
FIGURE 17 : LOCALISATION DU PROJET DE RECONVERSION DU SITE DE L'ACIÉRIE STELCO.....	258
FIGURE 18 : CHEMINÉE DE L'ANCIENNE USINE STELCO SITUÉE AU COURS DOMINION, AU CARREFOUR DES RUES DUVERNAY ET DOMINION. ....	259
FIGURE 19 : LOCALISATION DU PROJET DE RECONVERSION DE LA RAFFINERIE REDPATH. ....	262
FIGURE 20 : L'ENSEMBLE DE LA REDPATH VU DU CÔTÉ NORD DU CANAL DE LACHINE. ....	264
FIGURE 21 : LOCALISATION DU PROJET DE TRANSFORMATION DU SITE DU CENTRE DE TRI POSTAL. ....	265
FIGURE 22 : PLAN D'ENSEMBLE DES BASSINS DU NOUVEAU HAVRE. ....	266

FIGURE 23 : SCHÉMA CONCEPTUEL DU COULOIR RÉCRÉATIF DU CANAL DE LACHINE TEL QUE PROPOSÉ EN 1979 ET QUI SERVIT DE BASE AU PLAN DIRECTEUR DE 2004. ....	271
FIGURE 24 : LOCALISATION DU PROJET DE RESTAURATION DES ÉCLUSES DU VIEUX-PORT (NO.1 ET 2). ....	274
FIGURE 25 : VUE VERS L'EST DE L'ÉCLUSE NO. 2 SITUÉE AU VIEUX-PORT DE MONTRÉAL.....	275
FIGURE 26 : LOCALISATION DU PROJET DE RÉFECTION DE L'ÉCLUSE SAINT-GABRIEL (NO. 3) ET DE CONSTITUTION DU PARC ARCHÉOLOGIQUE DE LA POINTE-DES-SEIGNEURS. ....	278
FIGURE 27 : VUE VERS L'EST DE LA PISTE CYCLABLE DU CANAL DE LACHINE, DU PARC ARCHÉOLOGIQUE DE LA POINTE-DES- SEIGNEURS, DE L'ÉCLUSE SAINT-GABRIEL (NO.3) ET DE L'ENSEMBLE DE LA REDPATH.....	279
FIGURE 28 : LOCALISATION DU PROJET DE MISE EN VALEUR DU VIEUX-CANAL ET DE RÉAMÉNAGEMENT DU SECTEUR DE L'ÉCLUSE DE LACHINE (NO.5). ....	282
FIGURE 29 : VUE VERS L'EST DE L'ÉCLUSE DE LACHINE (NO. 5), DU CHALET D'ACCUEIL DU LIEU HISTORIQUE NATIONAL DU CANADA DU CANAL-DE-LACHINE ET DU PONT HUIT. ....	283

## Liste des sigles

ARC	Accords sur la récréation et la conservation
BANQ	Bibliothèque et Archives nationales du Québec
CBCQ	Commission des biens culturels du Québec
CIAM	Congrès internationaux d'architecture moderne
CLMHC	Commission des lieux et monuments historiques du Canada
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CN	Canadien National
CUM	Communauté urbaine de Montréal
MRC	Municipalité régionale de comté
OCPM	Office de consultation publique de Montréal
PIIA	Plan d'implantation et d'intégration architecturale
POS	Plan d'occupation des sols
PPU	Programme particulier d'urbanisme
PSMV	Plan de sauvegarde et de mise en valeur
QIM	Quartier International de Montréal
SDAU	Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme
SIC	Société immobilière du Canada
SODEMONT	Société de développement de Montréal
ZPPAU	Zone de protection du patrimoine architectural et urbain
ZPPAUP	Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager



*Pour habiter une grande ville, en jouir il est nécessaire d'être curieux, d'y inventer des trajets. Sur ces trajets nous sentons parfois des connaissances. C'est à Montréal que je vis. Dire que cela marque mon esprit, ma peau. J'ai besoin de penser, de faire le silence, d'évacuer tous les bruits miroitements. Comment savoir le silence quand on ne connaît pas la multiplicité des bruits. J'aime Montréal tresse de tracés qui brûlent tant de vie différentes.*

*- Philippe Haeck (1981)*





## Remerciements

Mes remerciements vont en tout premier lieu à Gérard Beudet qui a cru en la pertinence de mon travail ainsi qu'en mes qualités de doctorant. Il m'a soutenu dans cette entreprise et m'a offert de nombreuses opportunités d'apprentissage. Sa curiosité et sa passion pour la chose urbanistique ont, j'en suis certain, déteint sur moi. Pour la confiance qu'il m'a témoignée et son appui qui s'est avéré toujours aussi soutenu, je lui suis plus que reconnaissant.

Mes remerciements vont également à Daniel Pinson qui accepta de codiriger ma thèse et qui m'accueillit à l'Institut d'urbanisme et d'aménagement régional à Aix-en-Provence. Grâce à lui, j'ai découvert plusieurs auteurs et fais connaissance avec de nombreuses personnes sans qui mon passage au doctorat n'aurait pas été aussi enrichissant. Ses suggestions, toujours pertinentes, ont alimenté ma réflexion et m'ont permis plusieurs fois de mieux cibler mon propos.

Une pensée toute spéciale va à mes parents, Denise Payette et Réjean Hamelin, qui m'ont toujours appuyé dans mon entreprise universitaire. C'est eux qui m'ont inculqué le goût du travail bien fait et qui m'ont transmis la persévérance qui m'a été nécessaire à la poursuite de cette thèse. Parce qu'ils ont tout le temps été là pour moi, je ne saurai jamais assez les remercier. Il est une personne qui m'a écouté et conseillé presque tout au long de mon doctorat, ma compagne, Maude Léonard. Sa rigueur scientifique et la fraîcheur du regard qu'elle a porté sur mon travail alors que tout me semblait si clair et éloquent m'ont été d'une grande aide. C'est d'abord comme amoureuse, mais également comme doctorante, qu'elle m'a encouragé à mener à terme ce travail. Parce qu'elle a été là pour moi, je l'en remercie.

Finalement, merci également à Johanne Brochu et Sylvain Garcia avec qui j'ai pu discuter de mes intérêts de recherche. Chez eux, j'ai trouvé une oreille attentive, mais également un grand nombre de recommandations et de précieux conseils.



## Introduction

Il ne fait aujourd'hui plus aucun doute que la conservation et la mise en valeur du patrimoine bâti constituent l'un des principaux enjeux de la pratique urbanistique. C'est au lendemain de la diffusion des pratiques urbanistiques fonctionnalistes, durant la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, que s'est généralisée cette préoccupation. En Amérique du Nord, comme en Europe, celle-ci intervient à la suite de multiples opérations urbanistiques ayant engendré la destruction d'ensembles urbains dont l'intérêt relevait autant de la présence de bâtiments anciens que des rapports de proximité s'y étant développés. Bien que la pratique de l'urbanisme ait depuis toujours été confrontée à l'existant, au déjà-là, c'est l'intransigeance avec laquelle elle aborda les centres historiques et qu'elle préconisa leur remplacement qui favorisa l'émergence d'un intérêt patrimonial pour les tissus urbains anciens.

Porté en tout premier lieu par leurs habitants, cet intérêt pour les quartiers anciens se répandit rapidement, allant même jusqu'à favoriser la création de différents groupes de défense voués à leur préservation (Drouin, 2007). Que l'on pense à l'organisme Sauvons Montréal qui s'imposa au début des années 1970 dans le débat sur la préservation du patrimoine bâti montréalais, ou encore à Héritage Montréal créé en 1975, les multiples destructions engendrées par la pratique d'un urbanisme décontextualisé favorisèrent l'émergence d'un intérêt pour la préservation des milieux urbains anciens. Cependant, malgré l'organisation de ces groupes et une mobilisation grandissante, certains de ces quartiers furent démolis.

L'introduction, en 1979, dans la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* de l'obligation pour les municipalités régionales de comtés et les municipalités d'identifier les parties de leur territoire présentant un intérêt d'ordre historique, culturel ou esthétique, marque l'intégration de la prise en compte de la question patrimoniale dans la pratique urbanistique québécoise. Cependant, bien que les municipalités se soient vues octroyer en 1985 le pouvoir de citer des monuments historiques ou de constituer des sites du patrimoine,

l'arrimage entre les questions d'urbanisme et la préservation du patrimoine apparaît toujours fragmentaire. Par exemple, plutôt que de céder la place à un exercice conjoint de réflexion, la récente révision de la *Loi sur les biens culturels* et de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* s'est faite en deux temps<sup>1</sup>, sans renvoi explicite, consacrant ainsi une exclusion mutuelle dont témoignent encore trop souvent les deux domaines.

Comme nous le présentons dans cette thèse, c'est à partir d'un discours patrimonial portant sur le monument historique et le maintien de ses critères d'intérêt que s'est développé le regard de l'urbanisme sur le patrimoine bâti. L'adhésion de l'urbanisme à une approche patrimoniale centrée sur le monument historique eut comme principale conséquence de favoriser l'application de modes de conservation qui insistent sur la mise en réserve et l'isolement des ensembles urbains patrimoniaux des structures territoriales dans lesquelles ils évoluent. Comme nous le présentons, c'est le regard développé par l'urbanisme sur le patrimoine bâti à partir du début des années 1960 qui orienta la façon dont sa pratique aborda les ensembles urbains anciens. Or, restreignant son intérêt au périmètre de ces milieux, il occulta leur intégration au reste de la ville pour se concentrer uniquement sur le maintien de leurs composantes bâties.

Devant la réduction de l'intérêt patrimonial des quartiers anciens à leurs formes héritées, nous constatons que les objectifs de la préservation du patrimoine bâti et de la pratique de l'urbanisme apparaissent en contradiction. Comment concilier le maintien des formes bâties anciennes et une transformation de la ville qui s'appuie en grande partie sur le renouvellement de ses formes?

---

<sup>1</sup> C'est le 18 février 2010 que la ministre de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, Christine Saint-Pierre, a déposé le projet de loi no. 82 sur le patrimoine culturel à l'Assemblée nationale du Québec. Composé de 256 articles, la Loi sur le patrimoine culturel a été adoptée le 19 octobre 2011. Elle n'entrera en vigueur qu'un an après sa sanction, en octobre 2012. Toujours au stade d'avant-projet, l'avant-projet de loi sur l'aménagement durable du territoire et de l'urbanisme a été déposé quant à lui le 9 décembre 2010 par le ministre des Affaires municipales, Laurent Lessard.

Dans le cadre de cette thèse, nous posons l'idée que c'est uniquement par un changement de regard sur la question patrimoniale que l'urbanisme peut espérer concilier le renouvellement de la ville et la préservation de son patrimoine bâti. La notion de patrimoine urbain, telle qu'identifiée par Gustavo Giovannoni au début du XXe siècle, pose les bases de cette nouvelle approche. Celle-ci insiste sur l'intérêt des ensembles urbains anciens comme entités *sui generis* (Choay dans la préface à Giovannoni, 1998 [1931]: 13) et mise sur leur intégration aux dynamiques urbaines contemporaines dans la mesure de leurs capacités morphologiques.

Prenant appui sur les travaux reliés à la question du patrimoine urbain, notamment ceux de Giovannoni et de l'école italienne de typomorphologie, la notion de projet urbain apparaît, selon nous, comme le véhicule privilégié d'une approche urbanistique de la conservation qui s'émanciperait du monument et qui considérerait le patrimoine urbain comme un ensemble articulé.

Cette recherche s'inscrit dans un cadre exploratoire. Elle présente le projet urbain comme l'un des moyens permettant d'arrimer le maintien de l'identité des lieux et la nécessaire transformation de la ville. Pour ce faire, elle se penche sur un exemple montréalais de reconversion de friche industrielle, le cas du canal de Lachine. Par l'étude de différents projets de valorisation patrimoniale réalisés le long de son cours et ayant pour objectifs soit de retisser la trame urbaine, soit d'augmenter l'accessibilité de ses berges, ou soit d'assurer la préservation d'éléments de patrimoine bâti, nous identifions en quoi la transformation de l'ancien corridor industriel s'éloigne d'une perspective du projet urbain et comment celle-ci rompt avec une approche urbanistique de la conservation.



## **Première partie: Les ensembles urbains anciens, des monuments historiques comme les autres?**

La préservation du patrimoine apparaît aujourd'hui comme un enjeu déterminant de la pratique urbanistique. Elle constitue l'un des principaux critères par lesquels elle voit son acceptation sociale ainsi que la pertinence de sa programmation (Pinson, 2004: 508). À cet effet, elle est fréquemment évoquée dans le cadre de projets d'urbanisme comme une importante considération. Cependant, si on lui prête une importance de plus en plus grande, la préservation du patrimoine bâti apparaît encore souvent tributaire du maintien des valeurs d'ancienneté, d'authenticité et d'intégrité associés aux monuments historiques. C'est par extension que la recherche du maintien de ces valeurs fut appliquée à partir des années 1960 aux ensembles urbains anciens. Le regard patrimonial posé sur ces ensembles entre en contradiction avec une pratique urbanistique portant sur la transformation de la ville. En insistant sur le maintien des valeurs associées au monument historique, cette approche patrimoniale favorise des modes de conservation qui misent sur l'isolement et la mise en réserve des ensembles urbains anciens.

Au Québec, cette difficulté à inscrire la préservation de ces ensembles dans une perspective de renouvellement urbain s'est notamment fait sentir dans les cas, toujours plus nombreux, de désaffectation d'églises (Beudet, 2005). Si ces bâtiments polarisaient jusqu'à tout récemment le développement de villages, de petites villes, ou de quartiers urbains, les urbanistes québécois laissèrent à d'autres le soin de s'attaquer au problème, récusant ainsi le rôle de la dimension urbaine dans les causes de leur désaffectation ainsi que dans les solutions à y apporter. Comme en témoigne les révisions menées en vase clos de la *Loi sur les biens culturels* et de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, les questions soulevées par la préservation et la mise en valeur du patrimoine culturel apparaissent encore souvent dissociées de celles portant sur l'aménagement.

Depuis une trentaine d'années, on assiste à une explosion de la notion de patrimoine (Choay, 1992; Beaudet, 1996). Celle-ci a mené à considérer des ensembles qui autrefois n'auraient pas fait l'objet d'une telle reconnaissance. Parmi ceux-ci figure le patrimoine industriel. Avec la fin de la Seconde Guerre mondiale, les friches industrielles se sont multipliées dans les pays occidentaux, laissant en plan de grandes infrastructures et nombre de bâtiments spécialisés. Bien souvent situés au cœur d'ensembles urbains consolidés ou le long de cours d'eau, ces espaces constituent d'importants lieux de redéveloppement urbain. Leur transformation est autant motivée par leur localisation que par l'intérêt patrimonial qu'ils suscitent. L'émergence de la notion de projet urbain, à la fin des années 1970, leur est à cet effet intimement liée (Tomas, 1998 : 25).

Cette notion, qui se développa en réaction à la pratique de l'urbanisme fonctionnaliste, souligne l'intérêt des tissus urbains anciens en s'appuyant sur leur intégration et leur articulation à l'ensemble hiérarchisé que constitue la ville contemporaine. Si le projet urbain cherche par différents mécanismes à arrimer la transformation de la ville et la préservation du patrimoine urbain, il diffère des mesures de conservation mises en place dans les centres urbains anciens à partir des années 1960. Ces mesures constituées dans le but de soustraire les quartiers anciens des velléités des pratiques urbanistiques d'alors insistent sur leur exclusion des dynamiques urbaines ayant cours à leurs pourtours.

Afin de faire ressortir en quoi la notion de projet urbain constitue une opportunité permettant d'arrimer la préservation du patrimoine bâti à une pratique urbanistique portant sur le renouvellement des formes de la ville, nous insisterons, dans cette première partie de notre thèse, sur les limites des différentes mesures de protection mises en place face aux contraintes que faisaient peser l'urbanisme fonctionnaliste sur les centres historiques. Nous aborderons en quoi ces mesures peinent à redynamiser les milieux urbains sur lesquels elles sont appelées à intervenir. Dans le premier chapitre, nous introduirons la notion de projet urbain comme une pratique de requalification territoriale qui mise sur une prise en charge patrimoniale. Nous présenterons alors les principaux enjeux de notre recherche, ainsi que



les principes généraux ayant guidé sa réalisation. Dans le second chapitre, nous expliciterons les conditions ayant mené à la constitution d'un regard patrimonial sur les ensembles urbains anciens. Par la suite, nous verrons comment s'est traduite la prise en compte de ces ensembles par la pratique de l'urbanisme, et nous terminerons par la présentation d'initiatives et de travaux marquant l'émergence d'un regard proprement urbanistique sur les ensembles urbains anciens.



## **Chapitre 1- Une évaluation urbanistique de projets de valorisation du patrimoine bâti**

Au Québec, comme dans le reste de l'Amérique du Nord, la désindustrialisation a engendré à partir des années 1970 l'abandon d'un grand nombre de sites industriels (Lamonde & Polèse, 1984 : 481). Ces espaces qui constituaient autrefois l'épicentre de la vie urbaine sont devenus dans certains cas d'importants lieux de reconnaissance patrimoniale. Encouragé par cette plus-value, ainsi que par leur situation dans la ville, certains y ont vu l'occasion et l'opportunité d'un redéveloppement. Si les projets qui y sont construits s'appuient fortement sur la profondeur historique des lieux, peu d'entre eux semblent véritablement se poser comme vecteurs de redynamisation urbaine. Quels sont les éléments par lesquels ces projets de redéveloppement peuvent-ils à la fois assurer la vitalité des milieux dans lesquels ils s'inscrivent et la prise en charge du patrimoine bâti? Telle est la question à laquelle notre recherche veut répondre.

Ce premier chapitre a pour objectif de présenter le cadre de réflexion dans lequel s'inscrit notre thèse. Il situe les principales questions et hypothèses qui animent notre propos et justifie le choix de notre sujet de recherche portant sur le projet urbain comme pratique urbanistique de la conservation et de la mise en valeur du patrimoine urbain.

Dans un premier temps, nous aborderons plus spécifiquement les liens unissant le projet urbain et la requalification territoriale. Nous verrons comment les friches industrielles constituent autant d'opportunités de projets urbains et comment leur redéveloppement s'appuie à la fois sur leur positionnement au sein d'ensembles urbains consolidés et sur l'intérêt patrimonial qu'elles suscitent. Nous insisterons sur les raisons ayant motivé le choix de notre terrain d'étude, le canal de Lachine à Montréal. Nous aborderons les conditions par lesquelles cet ancien corridor industriel, nommé lieu historique national en 1996, voit depuis quelques décennies la multiplication de projets de redéveloppement le

long de ses berges. Par la suite, nous présenterons les objectifs de notre recherche ainsi que les principales hypothèses mises en avant dans le cadre de sa réalisation. Nous terminerons ce chapitre en présentant de façon plus détaillée notre démarche méthodologique ainsi que la stratégie de recherche adoptée afin de questionner et analyser les différents cas d'étude retenus.

## **1.1 Les friches industrielles : un prétexte à projet urbain**

Depuis quelques décennies, nous assistons dans les pays occidentaux à la multiplication des friches industrielles. Ces espaces qui accueillaient autrefois les grandes entreprises de production ont connu avec l'essor de nouvelles concurrences étrangères, ainsi qu'avec le développement de nouveaux modes de transport et l'avènement de technologies de l'information, une délocalisation de leurs principales activités. Dès la fin de la Seconde Guerre mondiale (Chaline, 1999 : 19), avec le changement d'une économie de guerre à une économie de services, s'est amorcée la multiplication de ces friches.

Agissant autrefois comme catalyseurs du développement urbain, ces anciens espaces industriels apparaissent aujourd'hui comme des territoires de prédilection de nouveaux projets de redéveloppement. Leur positionnement au sein d'ensembles urbains consolidés ou à proximité d'éléments d'attraction, tels des plans d'eau, motive leur transformation et leur réoccupation. Ces espaces qui jusqu'à tout récemment étaient délaissés par leurs principales industries constituent maintenant, selon l'expression un peu éculée de « construire la ville sur la ville », les lieux privilégiés d'un redéveloppement urbain.

Cependant, le redéveloppement de ces friches ne semble pas uniquement motivé par leur positionnement, mais également par l'intérêt patrimonial qu'elles suscitent. L'engouement pour le patrimoine industriel s'est manifesté dès la fin des années 1950 et le début des années 1960 en Grande-Bretagne où s'est développée l'archéologie industrielle (Harvey, 1984; Trottier, 1985; Beaudet, 1996). Rapidement, l'intérêt pour les composantes

industrielles s'est répandu dans le reste des pays européens, ainsi qu'en Amérique du Nord. Cependant, ce n'est qu'au début des années 1980, alors que la relocalisation des grands ensembles industriels à l'extérieur des limites de la ville industrielle est déjà bien amorcée, qu'émerge au Québec une telle reconnaissance (Harvey, 1984 : 40). Celle-ci porte autant sur l'appareillage de production que sur les infrastructures et les équipements industriels, de même que sur certains savoir-faire (Beaudet, 1996 : 9).

C'est à partir d'un intérêt pour les bâtiments industriels du début du siècle dernier ainsi qu'une valorisation de leurs milieux d'implantation que se consolide la transformation des friches industrielles. Les anciens bâtiments industriels qui offrent de grands volumes et qui sont caractérisés par de nombreuses ouvertures sont maintenant abordés comme des espaces de prédilection à l'établissement de nouvelles activités. Leur proximité avec des plans d'eau qui servaient autrefois de voies d'approvisionnement et de sources d'énergie est aujourd'hui recherchée par de nombreux investisseurs. Nous n'avons qu'à penser à la reconversion des quais de Liverpool en Angleterre, notamment à l'installation de la Tate Modern dans l'un des bâtiments bordant l'Albert dock, ou encore à l'Emscher Park, un lieu d'exploitation et de transformation de minerais situé dans la vallée de la Ruhr en Allemagne devenu l'un des espaces culturels les plus renommés d'Europe. Les friches industrielles constituent d'importants lieux de redéveloppement urbain, voire de « prétextes » à projet urbain.

Cette notion qui émerge en France à la fin des années 1970 s'affiche comme une critique de l'approche fonctionnaliste de la ville, celle-ci préconisant une indifférenciation des espaces urbains ainsi qu'une rupture avec le déjà-là. L'apparition du projet urbain coïncide avec celle d'un intérêt pour la transformation des friches industrielles. Bien que sa signification soit toujours restée un peu vague et floue (Tomas, 1995) et qu'elle soit soumise à de multiples interprétations, cette notion s'appuie sur un « regain d'intérêt pour la forme urbaine et l'art urbain, pour le dessin et le traitement des espaces publics » (Lévy, 1996 : 226).

Le recours à la notion de projet urbain, telle qu'entendue en France et au Québec, requiert une certaine prudence. Même si de prime abord on semble avoir affaire à la même chose, les projets urbains à la française et à la québécoise présentent des différences substantielles. Celles-ci découlent notamment de la signification qui leur est attribuée par les acteurs publics ainsi que de leur contenu. Davantage conçu comme un projet de ville (Ingallina et Roncayolo, 2000 [1998]), le projet urbain relève en France avant tout de la volonté publique municipale. Il tend à se définir comme le projet d'une administration politique. À cet effet, il constitue en quelque sorte l'expression matérielle de la personnalité et des ambitions politiques d'une ville, toutes tailles confondues (Beaudet, 2006).

Au Québec, le projet urbain est davantage subordonné à la logique des opérations immobilières privées, et ce bien qu'il ne s'y réduise pas. Son moindre rattachement à une volonté politique s'explique en grande partie par le fait que les municipalités québécoises ont toujours été moins liées à la réalisation d'un projet politique qu'en France (Beaudet, 2006). Antérieures à la création de l'État-nation, beaucoup de villes françaises sont nées d'un désir d'autonomie face au pouvoir du souverain. Au Québec, c'est l'État qui est responsable de leur création, comme le confirme l'acte confédératif de 1867 qui confiait aux provinces canadiennes la responsabilité de créer des municipalités dont la mission première à longtemps été la fourniture de services à la propriété (voirie, adduction en eau, protection contre les incendies, etc.). Bien que le rôle des municipalités québécoises ait considérablement évolué depuis l'après Seconde Guerre mondiale, celles-ci se perçoivent encore beaucoup comme des instances de facilitation et d'accompagnement de projets immobiliers. Dans le contexte québécois, le projet urbain relève donc plus d'une initiative privée que de celle d'un projet politique particulier.

Cette distance avec l'appareil politique peut également expliquer que la notion de projet urbain fasse au Québec naturellement place à une forte dimension spatiale. Si la notion de projet urbain constitue une réaction à la pratique d'un urbanisme décontextualisé, c'est par un retour d'intérêt pour les formes de la ville que se formalisa au Québec cette critique. En

France, celle-ci porta davantage sur le processus décisionnel conduisant à la mise en œuvre des interventions sur la ville. C'est selon des thématiques différentes que se constitua en France et au Québec le discours sur le projet urbain.

C'est parce qu'il témoigne d'un intérêt pour la conservation du patrimoine bâti ainsi que d'un souci pour le milieu préexistant qu'on assiste aujourd'hui à une multiplication d'initiatives se réclamant du projet urbain. Ces interventions portent essentiellement sur les espaces industriels de la fin du XIX<sup>e</sup> et du début du XX<sup>e</sup> siècle, notamment ceux de l'industrie ferroviaire et portuaire. Si les quartiers limitrophes se sont souvent développés et consolidés autour de l'ancienne présence industrielle, ils apparaissent maintenant marqués par un fractionnement de leur tissu urbain ainsi que par l'inaccessibilité de leurs berges, celles-ci étant fréquemment occupées par d'anciennes infrastructures. Face à ce morcellement, certains projets de redéveloppement entrepris sur ces friches misent sur la redynamisation de leurs milieux urbains environnants en insistant sur le retissage de la trame urbaine et sur l'augmentation de l'accessibilité des plans d'eau. Cependant, faute d'intérêt pour l'articulation des vocations et des usages de l'espace, ces projets peinent généralement à insuffler un véritable dynamisme à leurs abords. Tant par leurs vocations, que par les activités qui y sont préconisées, ils rompent avec les forces urbaines des milieux dans lesquels ils évoluent.

L'intérêt pour la conservation du patrimoine bâti s'exprime fréquemment dans ces projets de redéveloppement par la réactualisation de formes bâties héritées. Cette approche patrimoniale apparaît fortement orientée par un discours de la conservation centré sur le concept de monument historique. Celui-ci préconise le maintien des valeurs d'ancienneté, d'authenticité et d'intégrité associées aux monuments historiques. Appliqué tel quel aux ensembles urbains anciens, il autorise et encourage des modes de conservation qui valorisent leur mise en réserve et leur isolement de la structure urbaine environnante (Payette-Hamelin, 2006; Payette-Hamelin, 2010). Du reste, on ne s'étonnera pas que les

tissus anciens fassent alors l'objet de projets de redéveloppement qui peinent à s'inscrire dans les dynamiques de leurs milieux.

## **1.2 Le canal de Lachine : un espace montréalais de redéveloppement urbain**

En Europe, comme en Amérique du Nord, on constate aujourd'hui la multiplication des opérations de reconversion de friches industrielles. Bien que ce soit en Grande-Bretagne que l'on ait assisté aux premiers projets de redéveloppement de friches, notamment à cause d'une industrialisation plus précoce, l'ensemble des villes industrielles occidentales connaît maintenant le phénomène. Nous n'avons qu'à mentionner les cas de Manchester, Liverpool et Londres en Angleterre; de Lyon, Nantes et Marseille en France; de Lowell, Baltimore et Pittsburgh aux États-Unis; ainsi que d'Halifax, Toronto et Montréal au Canada.

À Montréal, c'est depuis le début des années 1990 qu'on assiste au redéveloppement de ces friches. Que l'on pense à la transformation du Vieux-Port de Montréal (1992), du site de l'ancienne usine Canadair à Ville Saint-Laurent (1993), des Shops Angus (1998), du secteur Marconi-Alexandra (2007), des Ateliers Rosemont (2010), de même qu'à celle actuelle des cours de triage Outremont et Glen, ainsi que du site de l'ancienne usine Norampac à l'extrémité est de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, ces projets se sont multipliés depuis les dernières décennies. Amorcé dès le début des années 1980, la transformation de l'ancien corridor industriel du canal de Lachine constitue l'un des premiers exemples montréalais de reconquête de friches industrielles.

Depuis le début des années 1980, ce corridor, berceau de l'industrialisation canadienne, a fait l'objet de nombreux projets de transformation. Ses écluses et son système de navigation ont été restaurés, tandis que plusieurs anciens bâtiments et sites industriels furent reconvertis en complexes de logements et de bureaux. C'est l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent en 1959 qui préfigura le déclin de la vocation industrielle du canal de



Lachine. Au tournant des années 1970 et 1980, celle-ci avait presque complètement disparu. La fin de la circulation maritime sur le canal, la consolidation du nouveau réseau autoroutier montréalais, ainsi que l'adhésion des industries à de nouveaux modes de transport ont alors raison de son ancienne vocation. Devant cette désertion, les autorités fédérales ainsi que municipales ont entrepris un vaste projet de reconversion du corridor industriel. Celui-ci débuta par l'aménagement, au début des années 1980, d'un parc linéaire le long des berges et culmina, en 2002, par la réouverture du canal à la navigation de plaisance.

Plusieurs des projets aujourd'hui présents le long du canal de Lachine portent sur la mise en valeur d'ensembles urbains patrimoniaux ou sur la requalification de morceaux de tissu urbain. Ces projets s'appuient essentiellement sur trois objectifs: 1) retisser la trame urbaine; 2) augmenter l'accessibilité des berges; et 3) assurer la conservation des éléments patrimoniaux les plus significatifs, cela se traduisant le plus souvent par le maintien des bâtiments témoins de l'époque industrielle et par le rétablissement de formes anciennes disparues.

Bien qu'ils interpellent par les prétentions de leurs aménagements le domaine urbanistique, ces projets marquent une certaine difficulté à redynamiser leurs milieux respectifs. Tant par leur absence de considération pour les vocations et les usages des différents ensembles urbains environnants, que pour la structure urbaine, ils n'entretiennent que très peu de liens avec leurs milieux limitrophes. Cependant, tous misent sur la conservation et la mise en valeur du patrimoine associé au canal. Considérant que l'urbanisation des quartiers riverains est intimement liée au développement industriel des berges, comment expliquer un tel désintéressement de ces projets pour leurs abords? Si l'on constate un effet mitigé quant à leur apport au dynamisme de leurs pourtours, il semble que ce soit au nom de la conservation d'éléments patrimoniaux que l'isolement de ces ensembles ait été considéré comme le gage de leur mise en valeur.

### 1.3 Énoncé de recherche

Dans le cadre de notre thèse, nous nous questionnons sur les moyens et les modalités qui permettent d'intégrer des dimensions urbanistiques dans l'élaboration d'un projet visant à mettre en valeur un ensemble urbain patrimonial ou à requalifier un morceau de tissu urbain. Notre projet de recherche a pour but d'éclairer les composantes d'une approche urbanistique de la conservation du patrimoine bâti. Pour ce faire, il vise à montrer comment s'exprime une telle approche et en quoi elle contribue à la préservation du patrimoine bâti.

Nous questionnons l'apport du discours actuel de la conservation à la revitalisation des milieux anciens et faisons émerger un nouveau regard sur la préservation de ces ensembles à partir de l'étude de différents projets situés le long du canal de Lachine à Montréal. Ces projets, réalisés depuis les dernières décennies, ou étant actuellement en cours d'élaboration, sont au nombre de neuf. Ils sont représentés d'aval en amont par: 1) la restauration des écluses (no.1 et 2) du Vieux-Port; 2) le réaménagement prévu de l'autoroute et du Quartier Bonaventure; 3) le réaménagement de Griffintown; 4) la création du parc linéaire du lieu historique national du Canal-de-Lachine; 5) la transformation éventuelle du site du centre de tri postal de Postes Canada; 6) la reconversion des bâtiments de la Redpath; 7) la restauration de l'écluse Saint-Gabriel (no.3) et la constitution du parc archéologique de la Pointe-des-Seigneurs; 8) le réaménagement du site de l'ancienne usine Stelco; ainsi que 9) la mise en valeur du Vieux-Canal et le réaménagement du secteur de l'écluse de Lachine (no.5).

Ces projets s'inscrivent tous dans l'ancien corridor industriel du canal de Lachine aujourd'hui largement reconnu pour son intérêt patrimonial. Si nous nous y intéressons, c'est que cet espace témoigne de la montée d'un intérêt pour les friches industrielles comme espaces de redéveloppement urbain et comme lieux de mémoire. Cet intérêt est autant motivé par la valeur patrimoniale des anciennes installations industrielles que par la

présence d'importantes réserves foncières le long des berges du canal, un équipement d'envergure situé à proximité du centre-ville de Montréal.

Notre étude des projets du canal a pour objectif d'identifier en quoi ces derniers s'inscrivent ou non dans une perspective de projet urbain. Celle-ci se caractérise notamment par une attention aux processus de formation des ensembles urbains anciens, ainsi que par la recherche de l'intégration de ces ensembles aux dynamiques urbaines en cours. Notre analyse porte plus spécifiquement sur les dimensions morphologiques et sur les différents usages de l'espace que ces projets engendrent. Ces projets sont abordés en regard de deux questions : quels sont les éléments par lesquels ils témoignent d'une approche urbanistique de la conservation; et en quoi s'inscrivent-ils dans une perspective de projet urbain?

Notre recherche s'appuie sur l'hypothèse suivante : que c'est de la complémentarité des usages et de la hiérarchisation des différents espaces urbains que peut être envisagé un arrimage entre le maintien de l'identité des lieux et la transformation de la ville. Si la question d'une approche urbanistique de la conservation apparaît relativement peu traitée, sinon que par les travaux portant sur la typomorphologie et sur l'analyse des modes de transformation de l'urbain et la pérennité de ses formes, notre recherche tente d'éclairer la question de l'intégration des vocations des ensembles urbains anciens à celles de la ville contemporaine. Elle contribue à cet effet à identifier les mécanismes participants de la revitalisation d'ensembles urbains.

Notre recherche s'inscrit également dans le cadre d'une démarche visant à proposer des voies alternatives à la pratique actuelle de l'urbanisme en ce qui a trait au traitement des ensembles urbains patrimoniaux. Puisque l'urbanisme ne vise pas seulement à comprendre la ville, mais à y intervenir (Pinson, 2004), il nous semble pertinent de traiter de la question d'une approche urbanistique de la conservation sous l'angle du projet, comme une conduite par laquelle nous concrétisons nos intentions (Boutinet, 2004 [1993]:5). Cette recherche veut mettre en lumière les moyens et les modalités par lesquels de nouveaux projets d'urbanisme permettraient d'allier la préservation du patrimoine bâti à la transformation de

la ville. Elle ouvre vers la définition d'outils législatifs et de règlements d'urbanisme mieux adaptés à la mise en valeur des quartiers historiques. À l'heure de la révision de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* et de la *Loi sur les biens culturels*, les retombées de cette recherche sont aussi pertinentes qu'appropriées.

Bien que le discours de la conservation actuel porte sur le monument historique et sa mise en réserve, peu de cas est fait de la complexité morphologique des ensembles urbains anciens et de leurs rôles dans la ville contemporaine. Plutôt que de reconnaître la spécificité de l'urbain et la constitution d'une dimension patrimoniale qui lui serait propre, le patrimoine urbain, l'approche actuelle de la conservation du patrimoine bâti développée par l'urbanisme tend à miser sur l'intégrité de ces ensembles et autoriser aux fins de sauvegarde leur isolement. L'originalité de notre projet tient au fait qu'il considère les ensembles urbains anciens comme les composantes d'une structure urbaine globale, et qu'à cet effet, ils ne sauraient participer qu'activement aux dynamiques de la ville.

Notre recherche fut menée dans le cadre d'une cotutelle avec une université française. Les deux séjours prolongés que nous avons effectués en France nous ont permis de prendre une distance critique face au contexte québécois. Dès le départ, nous n'avions pas comme intention de mener une étude comparative. Les situations française et québécoise sont en effet fortement contrastées tant sur les plans institutionnel, qu'économique et social. L'intérêt de la cotutelle résidait selon nous dans la possibilité qui nous était offerte de relativiser le projet urbain tel que pratiqué au Québec et d'approfondir certaines des alternatives urbanistiques nées de la réaction à une pratique urbanistique décontextualisée. Nous y avons donc peaufiné notre compréhension du projet urbain ainsi que celle des approches française et italienne de typomorphologie.

## **1.4 Démarche méthodologique**

Dans les pages suivantes, nous présenterons la démarche méthodologique retenue dans le cadre de notre recherche. Nous aborderons tout d'abord ses principes généraux, ainsi que la stratégie élaborée, et nous terminerons par la présentation des méthodes et des techniques de collecte de données et d'analyse utilisées. Cependant, il importe de mentionner que la structure de notre recherche témoigne d'un processus d'aller-retour entre ses différentes étapes. Loin de correspondre à une démarche linéaire, les étapes de la constitution de l'objet de recherche, de la recension des écrits, de la définition d'un corpus, de la collecte de données, ainsi que de leur analyse subséquente, s'inscrivent dans un processus itératif où la réalisation de l'une permet de revenir sur la définition des autres, encourageant ainsi la formulation de questions de plus en plus précises à poser à notre corpus.

### **1.4.1 Principes généraux**

Notre recherche s'appuie sur une étude de cas et relève d'une démarche qualitative. Elle consiste en une évaluation *a priori* (pour trois des cas étudiés) et *a posteriori* (pour six cas) de projets de mise en valeur d'ensembles urbains patrimoniaux ou de requalification de morceaux de tissu urbain. Elle soutient l'idée qu'un projet de conservation ne constitue pas nécessairement un vecteur de redynamisation urbaine et que, pour que celle-ci opère, le projet doit s'appuyer sur certains éléments urbanistiques.

#### **1.4.1.1 Une étude de cas**

Le choix de l'étude de cas s'imposait à nous car cette méthode de recherche permet de mieux saisir les conditions par lesquelles la mise en valeur et la préservation d'ensembles urbains patrimoniaux conduisent à leur isolement de la structure urbaine. Comme le mentionne Yin (2003: 13): «*A case study is an empirical inquiry that investigates a*

*contemporary phenomenon within its real-life context, especially when the boundaries between phenomenon and context are not clearly evident »<sup>2</sup>.*

Nous avons choisi de nous intéresser plus particulièrement au site du canal de Lachine parce qu'il témoigne de l'importance qu'ont prise les friches industrielles depuis les années 1980 comme espaces de redéveloppement. Si ces espaces répondent à la pratique d'un urbanisme qui se préoccupe de la totalité de la ville (Corboz et Marot, 2001), ils sont parmi les plus récents lieux de la conquête patrimoniale (Choay, 1992; Beaudet, 1996). Parce qu'il nous apparaît primordial, afin d'identifier les composantes d'une approche urbanistique de la conservation, de cerner les limitations urbanistiques du discours actuel de la conservation, nous nous intéressons à des projets faisant une large place à la dimension patrimoniale.

#### **1.4.1.2 Le positionnement de la recherche**

Comme nous l'avons mentionné, notre recherche a pour objectif d'identifier en quoi ces projets s'inscrivent dans une perspective de projet urbain. Pour ce faire, elle s'appuie sur différentes données qualitatives que nous identifierons subséquemment.

La recherche qualitative renvoie à une méthode de recherche d'abord intéressée par l'observation d'un phénomène social en milieu naturel (Van Maanen cité par Deslauriers, 1991: 6). Si la recherche qualitative ne se réduit pas à une simple technique de recherche, elle se concentre sur l'analyse de processus sociaux, sur le sens que les personnes et les collectivités donnent à l'action, sur la vie quotidienne, sur la construction de la réalité sociale (Deslauriers, 1991).

Bien que la recherche qualitative soit semblable à tous les autres types de recherche, elle présente des aspects et un déroulement qui la distinguent des autres. Elle est définie selon

---

<sup>2</sup> Une étude de cas est une enquête empirique qui porte sur un phénomène contemporain pris dans son contexte de réalité, spécialement lorsque les limites entre le phénomène et le contexte ne peuvent être clairement définies. (Traduction libre)

qu'elle vise l'exploration, la description ou la vérification d'un phénomène (Deslauriers et Kérisit 1997: 86). Trois conditions prévalent au choix de la stratégie à adopter : 1) le type de question que l'on pose (qui, quoi, où, comment et pourquoi); 2) l'étendue de contrôle que peut avoir le chercheur sur les comportements étudiés; 3) le degré d'intérêt pour un phénomène contemporain ou associé à des événements historiques (Yin 2003: 5).

Afin de faire émerger en quoi les projets étudiés s'inscrivent dans une perspective de projet urbain, notre recherche vise tout d'abord à qualifier le positionnement des acteurs sur la conservation du patrimoine, ainsi qu'à caractériser les dimensions urbanistiques de ces projets. Notre recherche constitue un exemple de recherche qualitative puisque concernée par les motivations des acteurs et les qualités de leurs interventions sur l'espace urbain. Elle recourt à une méthode d'analyse souple, adaptée aux types d'interventions et aux types d'acteurs concernés. Elle procède par induction puisqu'elle considère les interventions sur l'espace et les documents qui s'y rapportent afin de dégager le degré de préoccupation des projets étudiés face aux implications d'une reconnaissance du patrimoine urbain et ainsi remonter à leur degré d'affiliation avec une démarche de projet urbain.

Puisque nous cherchons justement à savoir en quoi les différents projets étudiés témoignent d'une démarche de projet urbain, notre recherche s'inscrit dans un cadre exploratoire. Les questions qui sont posées à notre corpus visent à faire émerger de nouvelles questions portant notamment sur les avenues qu'offre un tel projet en matière de conservation du patrimoine urbain. Si nous avançons l'idée que c'est de la complémentarité des usages et de la hiérarchisation des espaces urbains que peut être envisagé un arrimage entre le maintien de l'identité des lieux et la transformation de la ville, nous voulons encourager l'émergence de nouvelles propositions de recherche sur la constitution d'une approche urbanistique de la conservation du patrimoine bâti.

### **1.4.2 Stratégie de recherche**

Suite à la présentation des principes généraux de notre recherche, nous expliciterons les différentes étapes de notre démarche d'évaluation tout en identifiant les critères nous permettant d'interpréter les résultats. C'est à partir de deux axes distincts, mais complémentaires, que sont évalués les projets retenus (figure 1).

La première évaluation a pour objectif d'identifier en quoi ils témoignent ou pas d'une approche urbanistique de la conservation du patrimoine bâti. Celle-ci insiste dans un premier temps sur le positionnement des acteurs impliqués dans les projets retenus sur le patrimoine bâti. Ce positionnement est constitué de l'approche adoptée par ces derniers sur les modes de conservation, leurs intentions en termes de préservation et de mise en valeur du patrimoine bâti, ainsi que de leurs positions sur les ensembles urbains anciens. Cette évaluation porte dans un deuxième temps sur les dimensions urbanistiques dont font preuve les différents projets. Par dimensions urbanistiques nous entendons les modalités par lesquelles ces projets s'inscrivent dans leurs milieux, qu'il s'agisse de la complémentarité des vocations dont ils peuvent témoigner ou des qualités par lesquelles ils s'arriment à une structure urbaine déjà constituée.

Par la suite, nous présenterons le second axe par lequel nous avons évalué ces projets. Celui-ci a pour objet leur degré d'appartenance à une perspective de projet urbain. Considérant que cette notion constitue l'une des plus intéressantes opportunités d'arrimer la prise en charge du patrimoine urbain au renouvellement de la ville, nous avons cherché à déterminer en quoi ils s'inscrivaient dans une telle approche. Nous concluons la présentation de notre stratégie de recherche par la mise en parallèle de ces deux axes, nous autorisant ainsi à tirer des conclusions quant aux éléments sur lesquels s'appuierait une transformation de la ville qui permettrait le maintien de l'identité des lieux.



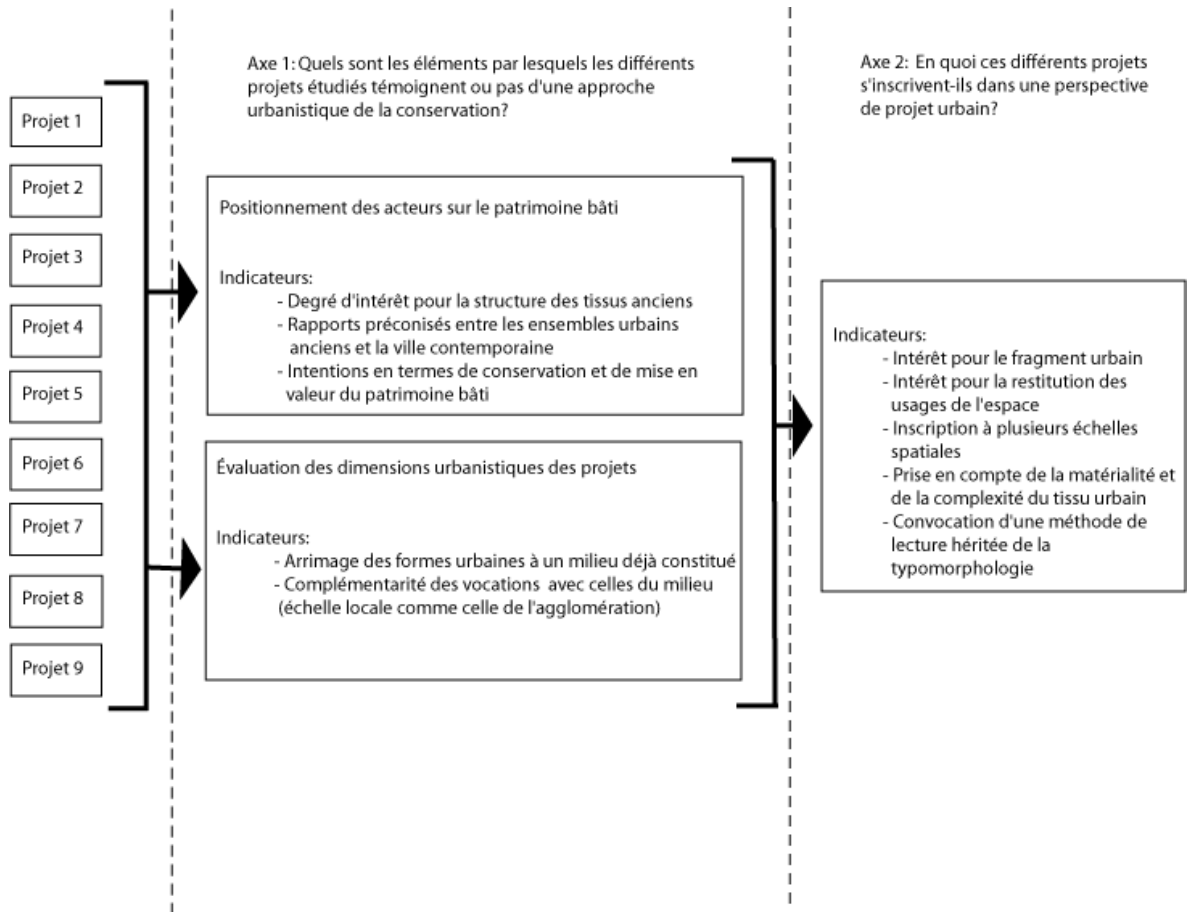


Figure 1 : Stratégie de recherche.  
Source : Mathieu Payette-Hamelin, 2011

#### 1.4.2.1 Des projets qui s'inscrivent dans le cadre d'une approche urbanistique de la conservation?

Le premier axe d'évaluation a pour objet les éléments par lesquels les projets retenus témoignent ou pas d'une approche urbanistique de la conservation. Comme nous le présenterons, c'est à partir des positions de Gustavo Giovannoni sur la préservation des ensembles urbains anciens que nous abordons cette première évaluation. Celle-ci est menée en deux temps. Elle porte sur le positionnement des acteurs impliqués dans la réalisation des neuf projets étudiés sur la conservation du patrimoine bâti ainsi que sur les dimensions urbanistiques dont font preuve ces derniers.

#### *1.4.2.1.1 Une documentation du positionnement des acteurs sur le patrimoine bâti*

Cette documentation porte tout d'abord sur le positionnement des acteurs responsables de la réalisation des projets retenus sur la question du patrimoine bâti. Ceux-ci sont principalement représentés par des agences gouvernementales ou municipales, dont Parcs Canada, la Société du Havre de Montréal, la Société du Vieux-Port de Montréal ou la Société Immobilière du Canada, ainsi que par les administrations des arrondissements de la ville de Montréal impliqués dans la transformation du canal de Lachine, dont ceux de Ville-Marie, du Sud-Ouest, de Lachine et de LaSalle. Bien que certains promoteurs privés apparaissent également responsables de la transformation de certains sites, pensons à Griffintown, à celui de l'ancienne usine Stelco, ainsi qu'à celui de la Redpath, le positionnement des acteurs publics nous intéresse davantage puisque c'est de leurs instances qu'émergent les orientations en matière d'aménagement. Cette position justifie également que nous n'avons pas considéré l'ensemble des acteurs (promoteurs, professionnels, mouvements associatifs etc.) ayant voix au chapitre de la transformation du canal de Lachine.

Nous entendons comme positionnement l'approche patrimoniale développée par les différents acteurs dans la réalisation de leurs projets. Ce positionnement est abordé en regard des modes de conservation et de mise en valeur préconisés par les acteurs retenus, ainsi que par leurs propos sur les ensembles urbains anciens. À partir des positions de Gustavo Giovannoni sur ces ensembles, nous avons identifié certains indicateurs à un intérêt pour le patrimoine urbain. Ces indicateurs sont soumis au contrôle de notre observation et portent sur les implications d'un tel intérêt pour les ensembles urbains anciens.

Pour Giovannoni, la valeur patrimoniale d'un ensemble urbain apparaît plus que le résultat de la concentration de bâtiments historiques. C'est la structure urbaine même qui est porteuse de sens et qui revêt un intérêt patrimonial (Brochu, 2011: 35). La conception du

patrimoine urbain qu'il développe se fonde sur la reconnaissance conceptuelle de l'urbain (Choay, 1992; Beaudet, 1997). Celle-ci porte sur les composantes du tissu urbain (parcellaire, voies, bâti) et les activités de la ville, ainsi que sur l'institution d'un système de relations s'établissant entre eux. C'est « l'ensemble tissulaire global, comme entité *sui generis* » qui constitue pour Giovannoni le concept de patrimoine urbain (Choay dans la préface à Giovannoni, 1998 [1931]: 13).

Giovannoni conçoit la ville comme un ensemble réticulaire. La ville contemporaine ne peut être soumise à un modèle d'organisation polarisé par la présence d'un centre unique, mais bien par la présence de différents niveaux d'organisation et de polarisation correspondant à différentes échelles du territoire (Brochu, 2011: 58). Dans cette perspective, la ville ancienne est appelée, selon lui, à jouer un rôle actif dans la ville contemporaine. Plutôt que de servir de centralité, rôle pour lequel ses tissus apparaissent aujourd'hui inadaptés, elle se présente comme le lieu par excellence du maintien d'une vie de quartier. En nous basant sur ses positions sur la notion de patrimoine urbain et sur l'arrimage qu'il prône entre la ville ancienne et la ville contemporaine, nous pouvons établir un canevas d'investigation portant sur le positionnement des acteurs sur le patrimoine bâti. Celui-ci, composé de trois indicateurs, vise à identifier dans quelle mesure leur positionnement témoigne d'un tel intérêt pour le patrimoine urbain.

Il s'agit dans un premier temps de cerner le degré d'intérêt patrimonial développé pour la structure des tissus anciens. Cet intérêt se traduit notamment par des objectifs et des intentions en termes de conservation portant sur le maintien d'éléments du tissu urbain et sur leur mise en relation avec les milieux environnants. Quel est l'élément faisant l'objet de l'intérêt patrimonial? S'agit-il d'un élément isolé? Quelle place est faite aux ensembles urbains anciens?

Dans un deuxième temps, ce sont les rapports préconisés entre les ensembles urbains anciens et la ville moderne qui agissent comme indicateurs d'un intérêt pour le patrimoine urbain. S'il vaut mieux chercher à conférer des vocations qui s'adaptent aux

caractéristiques tissulaires des ensembles urbains anciens (Giovannoni 1998 [1931]: 219), il s'agit de dégager les vocations attribuées à ces ensembles par les différents acteurs. Quelles sont les vocations et les activités préconisées pour les ensembles urbains patrimoniaux? Comment ces vocations s'arriment-elles avec celles de leur milieu?

Le troisième indicateur porte quant à lui sur les intentions des acteurs en termes de mise en valeur du patrimoine bâti, ainsi que sur les modes de conservation qu'ils privilégient. Il s'agit de dégager en quoi ces modes portent ou ne portent pas sur la mise en réserve et l'isolement des objets patrimoniaux abordés. Les questions qui sont alors adressées au corpus visent l'identification de mesures permettant de s'assurer du maintien de leur intérêt patrimonial et des moyens par lesquelles ils expriment les intentions de leurs protagonistes. Quels sont les mécanismes juridiques permettant de préserver l'intérêt patrimonial des lieux? Quels sont les moyens par lesquels ces mécanismes expriment sur le territoire les intentions des acteurs responsables en matière de conservation et de mise en valeur du patrimoine bâti?

Ainsi, les indicateurs privilégiés sont ceux de la notion de patrimoine urbain. Ils portent sur le degré d'intérêt patrimonial pour la structure urbaine, sur le rôle attribué aux ensembles urbains patrimoniaux, ainsi que sur leurs modes de conservation et de mise en valeur. Ils visent à déterminer dans quelle mesure le positionnement des acteurs sur la question patrimoniale témoigne d'un intérêt pour la notion de patrimoine urbain. Ce premier moment de l'évaluation du degré de rattachement des projets à une approche urbanistique de la conservation est mis en relation avec un second portant quant à lui spécifiquement sur leurs dimensions urbanistiques.

#### *1.4.2.1.2 Une évaluation des dimensions urbanistiques*

Ce second moment porte sur les dimensions urbanistiques des différents projets retenus. Par dimensions urbanistiques, nous entendons les modalités par lesquelles ces projets s'inscrivent ou ne s'inscrivent pas dans leurs milieux, qu'il s'agisse de la complémentarité

des vocations ou des qualités des formes urbaines dont ils témoignent dans une structure urbaine déjà constituée. Bien que le terme « urbanistique » renvoie autant aux questions de formes qu'à celles du contexte et des modalités de production de l'espace, nous nous intéressons ici essentiellement aux aspects formels et aux questions de vocations des espaces étudiés.

Comme dans le cas de documentation du positionnement des acteurs sur le patrimoine bâti, c'est à partir des positions de Giovannoni sur les ensembles urbains anciens que nous avons identifié les indicateurs des dimensions urbanistiques des projets retenus. Si, comme nous l'avons mentionné, Giovannoni élaborait les principales considérations et implications de la notion de patrimoine urbain, il contribua également à l'élaboration d'un discours urbanistique sur la ville ancienne.

Il participa à l'élaboration d'un tel discours selon deux angles distincts. Tout d'abord, en soulignant l'impossibilité de concilier les formes actuelles de la ville ancienne et de la ville moderne, il soutint la nécessité de prendre en compte la morphologie des tissus anciens dans l'établissement de relations avec les nouveaux établissements (Giovannoni, 1998 [1931]: 43). Les tissus anciens ne pouvant être modifiés indéfiniment sans voir leurs qualités altérées, il insista également sur la nécessité de répartir les charges entre la ville ancienne et la ville moderne (Giovannoni, 1998 [1931]: 197). Ces charges correspondent aux pressions exercées sur la structure urbaine par les différentes activités et usages que cette dernière fait naître.

Le premier des indicateurs utilisés dans le but de dégager les dimensions urbanistiques des projets étudiés porte sur l'arrimage de leurs formes urbaines à un tissu urbain déjà constitué. Cette évaluation vise les dimensions morphologiques des projets et de leurs milieux. C'est en regard des caractéristiques de leur contexte d'implantation que les différents projets sont évalués. Il s'agit ici de voir en quoi ils témoignent d'une analyse du tissu urbain environnant. Comment s'inscrivent-ils dans leurs milieux et quelles sont les relations qu'ils entretiennent avec ces derniers? Quels sont les éléments de continuité avec

les aménagements précédents et en quoi se distinguent-ils? Comment les projets s'inscrivent-ils dans la morphogénèse des lieux? Puisqu'une approche urbanistique implique de s'appuyer sur les formes en présence, dont les différents éléments régulateurs de croissance (lignes de croissance, pôles, bornes, barrières) et les caractéristiques du tissu urbain, il s'agit ici d'identifier en quoi les projets étudiés témoignent d'une telle profondeur d'analyse.

Cependant, face à ces considérations pour les formes en présence, il importe de tenir compte des activités et des usages de l'espace urbain. Comme le mentionne Giovannoni (1998 [1931]: 197), l'intégration de la ville ancienne à la ville contemporaine ne saurait passer que par une juste répartition des charges basée sur la capacité de la structure urbaine des ensembles urbains anciens à accueillir de nouvelles activités. Il importe ici de voir en quoi les vocations et les usages des projets retenus s'arriment à celles de leurs milieux et comment ces derniers s'adaptent aux formes urbaines et architecturales qui y sont déployées. Le second indicateur que nous relevons porte donc sur les vocations de ces nouveaux espaces et les usages qu'ils font naître. Quels sont-ils? À qui s'adressent-ils? Quel traitement est-il fait de l'espace public et en quoi favorise-t-il leur diversité?

Ainsi, si nous avons insisté sur la pertinence d'un premier examen du positionnement des acteurs sur le patrimoine bâti, celui-ci s'accompagne d'une analyse des dimensions urbanistiques des projets retenus. Comme nous l'avons mentionné, il s'agit ici de voir en quoi ces projets témoignent d'une analyse du contexte urbain environnant, et ce tant du point de vue des formes urbaines et architecturales présentées, que des activités et des usages qui y sont développés. C'est en regard de cette mise en parallèle que nous pouvons déterminer en quoi ils témoignent ou pas d'une approche urbanistique de la conservation et s'ils s'inscrivent dans la perspective du projet urbain.

### 1.4.2.3 Une perspective de projet urbain?

Considérant que la notion de projet urbain permet d'arrimer la préservation du patrimoine urbain et le renouvellement de la ville, nous nous basons sur cette première évaluation afin de faire émerger en quoi les neuf projets retenus s'inscrivent dans une perspective de projet urbain. Il s'agit là du second axe de notre évaluation.

Bien que les significations du projet urbain apparaissent multiples, nous entendons celui-ci comme un projet de contrôle de la forme urbaine (Lévy, 1996). Parce qu'il a pour objectif de définir la mise en forme des espaces urbains publics et la définition des caractéristiques formelles du tissu urbain (Devillers, 1985), le projet urbain constitue un cadre privilégié d'intégration des questions de conservation du patrimoine urbain et de transformation de l'urbain.

Comme nous le présenterons de façon beaucoup plus détaillée dans le chapitre 5 de notre thèse, c'est à partir de deux dimensions distinctes que le projet urbain consacre cet intérêt pour la sauvegarde de l'identité des lieux. Tout d'abord, il souligne cette préoccupation par l'articulation et la hiérarchisation qu'il propose des différents espaces de la ville. Pour ce faire, il porte une attention toute particulière à la restitution de l'espace à l'usage, à l'exercice de pratiques sociales dans l'espace urbain (Devillers, 1985), ainsi qu'à l'inscription du fragment urbain dans l'ensemble réticulé qu'est la ville contemporaine (Venturini, 1990; Lévy, 1996). Dans un deuxième temps, il s'inscrit dans une perspective de continuité historique (Lévy, 1995ab; Tomas, 1995). À cet effet, il convoque l'analyse morphologique comme l'un des principaux modes de lecture par lequel il se saisit de l'organisation du territoire.

L'analyse que nous faisons des projets retenus est menée à partir de ces deux dimensions nous permettant de considérer le projet urbain comme le véhicule privilégié d'une approche urbanistique de la conservation. Comment ces projets contribuent-ils à la mise en forme des

espaces urbains publics et à la définition des caractéristiques formelles du tissu urbain? En quoi s'appuient-ils sur une recherche de continuité historique?

#### **1.4.2.4 Les critères de synthèse et applicabilité théorique**

La mise en relation du positionnement des acteurs sur le patrimoine bâti et de l'évaluation des dimensions urbanistiques des projets étudiés doit permettre de tirer des conclusions sur les implications d'une approche urbanistique de la conservation. Il s'agit de voir en quoi les différents projets étudiés, en regard de la position adoptée sur le patrimoine bâti par leurs acteurs et du degré d'analyse des milieux qu'ils présentent, s'inscrivent ou pas dans la perspective du projet urbain. Si les études de cas permettent une certaine généralisation théorique (Yin, 2003: 10), nous voulons définir des critères généralisables quant aux manifestations d'une perspective urbanistique de la conservation. À cet effet, notre recherche veut apporter un éclairage nouveau sur les principales conditions d'une telle approche.

L'applicabilité théorique de notre recherche émerge du fait que l'évaluation que nous faisons des différents projets et du degré d'arrimage qu'ils présentent entre la préservation du patrimoine urbain et le renouvellement de la ville permet de contribuer au renouvellement du regard de l'urbanisme sur les ensembles urbains anciens. Notre recherche met en lumière différentes composantes d'une approche urbanistique de la conservation du patrimoine bâti, contribuant ainsi à la constitution d'un nouveau regard sur la préservation de ce patrimoine. Si elle propose le projet urbain comme véhicule privilégié d'une approche urbanistique de la conservation, elle contribue à l'élaboration d'une alternative aux modes traditionnels de planification.

Comme nous l'avons mentionné, la préservation d'éléments de patrimoine bâti est souvent présentée comme un facteur de positionnement pour les nouveaux projets de développement. À cet effet, notre recherche rejoint des préoccupations qui ne sont pas exclusivement réservées au contexte montréalais. Les conclusions que nous sommes



amenés à tirer contribuent à étoffer une réflexion plus générale sur les enjeux d'une transformation urbaine qui prendrait en compte la préservation du patrimoine urbain.

### **1.4.3 Collecte et analyse de données**

Dans le cadre de notre recherche, nous avons recueilli des données de différentes natures. Celles-ci ont principalement été obtenues à partir de deux sources distinctes: une exploitation documentaire; ainsi qu'une observation *in situ*.

#### **1.4.3.1 La recherche documentaire**

Les données ont été collectées à partir de différents types de documents. Selon l'objet évalué, ceux-ci sont constitués de plans d'aménagement, d'articles de journaux, de cartes, de plans ou de photographies. La recherche documentaire a permis d'inscrire la documentation du positionnement des principaux acteurs sur le patrimoine bâti ainsi que l'évaluation des dimensions urbanistiques des projets retenus dans une perspective diachronique. Nous avons ainsi pu mesurer les variations et l'évolution que ces derniers ont subies dans le temps.

Les principaux documents que nous avons exploités pour notre recherche sont : les rapports officiels (schémas directeurs, plans d'aménagement, programmes particuliers d'urbanisme); les rapports d'études (évaluations patrimoniales); les articles de presse (articles traitant des différents projets étudiés et des récents débats entourant le développement du Sud-Ouest); les revues d'aménagement (présentation de certains projets étudiés dont ceux de la Stelco et de la Redpath); ainsi que les documents d'archives (photos historiques des archives de la Ville de Montréal, cartes et plans anciens d'occupation du sol).

Ceux-ci proviennent de différentes sources et reflètent la diversité des acteurs impliqués dans la transformation du canal de Lachine. Les principaux auteurs de ces documents sont : l'agence fédérale Parcs Canada; la Ville de Montréal et les différents arrondissements

concernés, soient Ville-Marie, Sud-Ouest, Lachine et LaSalle; ainsi que diverses sociétés dont la Société du Havre de Montréal, la Société du Vieux-Port de Montréal de même que la Société Immobilière du Canada.

Les documents que nous avons utilisés nous ont servi de deux façons : 1) ils ont contribué à étayer la caractérisation du positionnement des acteurs impliqués sur le patrimoine bâti; et 2) nous ont aidés à évaluer les dimensions urbanistiques de leurs différents projets. Dans ce deuxième cas, en plus des documents iconographiques, nous avons eu recours à certains articles de revues spécialisées.

#### **1.4.3.2 L'observation *in situ***

L'observation directe, ou observation *in situ*, a été utilisée dans le cadre de notre recherche aussi bien pour cerner le positionnement des acteurs sur la question patrimoniale que les dimensions urbanistiques de leurs projets.

L'observation *in situ* constitue une technique d'observation directe. Il s'agit d'une observation non directive puisque l'observateur n'intervient habituellement pas dans la situation observée (Jaccoud et Mayer, 1997: 212). Comme le mentionne Laplantine et Singly (1996: 102), ce qui est alors perçu n'est pas seulement des « objets » ou des « faits », c'est d'abord et toujours du sens.

Nos observations ont été recueillies lors de visites régulières sur le terrain. Celles-ci ont aidé dans un premier temps à la connaissance que nous nous sommes faite des positions développées par les acteurs sur la conservation du patrimoine bâti. Ces observations ont contribué à éclairer le contexte dans lequel ils étaient intervenus sur le territoire, ainsi que les principaux éléments auxquels ils accordaient un intérêt patrimonial. Nous avons ainsi porté attention à la nature des éléments patrimoniaux préservés et mis en valeur ainsi qu'aux modalités de leur réutilisation.

Puisque le patrimoine urbain constitue avant tout une morphologie urbaine, c'est sur les tissus urbains et les activités qui y sont développées que nous avons concentré, dans un deuxième temps, notre attention. La description que nous avons faite de ces derniers a été réalisée dans le but de déterminer en quoi les aménagements introduits par les projets étudiés permettaient de les relier à une dimension urbanistique. Si nous avons identifié précédemment les principaux indicateurs d'une telle dimension, nous avons, lors de ces visites de terrain, décrit les tissus dans lesquels ces projets prennent place. Comme l'entend Laplantine et Singly (1996), la signification de l'objet observé n'est jamais immanente, mais bien dans l'acte de celui qui pose la question du sens de ce que l'on observe. Ainsi, une attention particulière a été portée à la description que nous avons faite de ces espaces. Cependant, c'est à partir d'une méthode mise au point par l'école française de typomorphologie que nous avons orienté nos observations.

Celles-ci ont porté dans un premier temps sur la croissance et les modes de développement de l'espace urbain. Si la notion de croissance emprunte largement aux travaux des premiers typomorphologues italiens, à savoir Muratori et Cannigia, elle témoigne d'une lecture organique de la ville. Nous avons cherché à dégager les modes de croissance prédominants des milieux urbains bordant les rives du canal de Lachine (continu ou discontinu) tout autant que les différents éléments régulateurs dont ils témoignent (lignes de croissance, pôles, bornes, barrières). Ce regard morphologique que nous avons posé sur l'ensemble du canal, nous l'avons également exercé sur les fragments urbains concernés par l'implantation des nouveaux projets. Ceux-ci ont été abordés en regard des différents éléments constitutifs du tissu urbain, à savoir, le réseau de voies, le parcellaire, ainsi que les bâtiments, de même que par les activités s'y étant développées (Panerai, Depaule et al., 1999). C'est donc à partir des relations entre ces différentes composantes que nous avons décrit les nouveaux ensembles ainsi que les milieux dans lesquels sont implantés les projets étudiés.

### 1.4.3.3 Les méthodes d'analyse

L'analyse qualitative constitue une démarche discursive de reformulation, d'explication ou de théorisation d'un témoignage, d'une expérience ou d'un phénomène (Paillé et Mucchielli, 2008: 5). Si elle consiste essentiellement à donner du sens à ce qui est dégagé, elle commence très tôt dans le processus de recherche. Dès que le chercheur commence à compiler des données, l'analyse débute. Comme le mentionne Deslauriers (1991: 80): « la constitution de données et l'analyse sont deux opérations constantes et conjointes : les données sont brièvement analysées et appellent la collecte d'autres données ». Bien que cette définition apparaisse quelque peu spécifique, plusieurs approches d'analyse peuvent être envisagées. Notre recherche témoigne de deux d'entre elles : une perspective phénoménologique; ainsi qu'une approche par questionnement analytique.

Tel que mentionné par Husserl, la démarche phénoménologique consiste à décrire et non à expliquer et à analyser (cité par Laplantine et Singly, 1996: 100). Si Husserl insiste sur la description, c'est que la connaissance ne peut être appréhendée en séparant la conscience de l'objet puisque l'objet est toujours le fait d'une saisie globale, et que la conscience est toujours une visée intentionnelle de l'objet. Selon une perspective phénoménologique, la description d'une partie est toujours issue d'une perception globale, du tout, et qui plus est, d'un tout signifiant.

Dans le cadre de notre recherche, cette approche s'est traduite dans la façon dont nous avons abordé les positions des acteurs sur le patrimoine bâti et les dimensions urbanistiques des projets étudiés. Bien que nous nous sommes attardés à certains éléments que nous avons identifiés comme des indicateurs, ces derniers ont été mis en relation avec le contexte dans lequel ils s'inscrivaient. Par exemple, si nous avons cherché à déterminer l'objet de l'intérêt patrimonial chez les différents acteurs, cet objet ne pouvait être appréhendé qu'à partir de ce que nous considérons comme étant porteur de cet intérêt, ici les relations entretenues entre les différents éléments du tissu urbain et leurs vocations. Nous avons donc

reconnu notre propre subjectivité par rapport aux données recueillies, et donc l'absence de faits à l'état pur. La position que nous avons adoptée face à ces données nous renseigne autant sur notre culture disciplinaire, à savoir l'urbanisme, que sur nos propres intérêts de recherche. Dans ce contexte, l'approche phénoménologique nous permet de revenir sur la constitution de notre objet de recherche comme étant le produit d'une culture donnée. Si les carnets d'observations sur lesquels nous esquissons nos premières descriptions ne sont pas une propédeutique marginale par rapport à l'œuvre scientifique (Laplantine et Singly, 1996: 103), nous attribuons déjà un sens à une observation du fait qu'elle mérite pour nous d'être relevée.

Face à cette perspective phénoménologique, nous avons eu recours à une seconde approche d'analyse. Celle-ci est qualifiée d'approche par questionnement analytique. Elle consiste essentiellement à partir des questions adressées au corpus en les formalisant, les développant, les subdivisant et les complétant, pour ensuite les utiliser dans un canevas d'analyse sans avoir recours à des techniques de transformation et de réduction de données (Paillé et Mucchielli, 2008: 110). La stratégie sur laquelle mise une telle approche consiste à formuler dans un premier temps des questions qui représenteront le mieux possible les objectifs recherchés par l'analyste. Ces questions sont alors soumises au corpus de manière à faire émerger de nouvelles questions, plus précises et davantage adaptées à ce dernier, constituant par le fait même un « canevas investigatif ». Il s'agit alors de chercher à répondre à ces questions par des réponses directes qui prennent la forme d'énoncés, de constats, de remarques, de propositions, de textes synthétiques ou de nouvelles questions si cela s'avérait pertinent (Paillé et Mucchielli, 2008: 11). La rigueur de cette méthode est assurée par son caractère itératif, en ce sens que les questions qui sont adressées au corpus tendent à se multiplier au fur et à mesure de l'analyse et que celles-ci deviennent de plus en plus précises, quitte à générer de nouvelles questions.

Dans le cadre de notre recherche, nous avons formulé une question principale et une sous-question de recherche. Ces questions constituent l'objet de notre recherche et ont été opérationnalisées pour que celle-ci puisse être réalisée.

Question principale :

*En quoi consiste une approche urbanistique de la conservation du patrimoine bâti?*

Sous-question :

*Quels sont les moyens et les modalités permettant d'intégrer les dimensions urbanistiques dans l'élaboration d'un projet qui vise à mettre en valeur un ensemble urbain patrimonial ou à requalifier un morceau de tissu urbain?*

Face à ces questions de recherche, nous avons élaboré un certain nombre de questions que nous avons soumis à notre corpus lors de l'analyse. Elles présentent une forme beaucoup plus analytique. Si les questions de recherche sont toujours des questions relativement larges et collées aux objectifs centraux de la recherche, les questions d'analyse sont précises, opérationnelles et tournées vers le matériau empirique (Paillé et Mucchielli, 2008: 119). Elles ont donc été appelées à se raffiner au fur et à mesure de notre analyse par de nouvelles questions que nous a suggérées l'examen de notre corpus<sup>3</sup>.

Certes, les réponses apportées à notre canevas investigatif n'ont pas toutes été satisfaisantes. Au fur et à mesure de l'analyse du corpus, celles-ci ont été appelées à être mieux redéfinies et circonscrites. Cependant, comme ces questions sont expressément formulées en lien avec les objectifs de la recherche et les spécificités de son corpus, un certain niveau de validité a été assuré à notre analyse.

---

<sup>3</sup> Ces questions peuvent être consultées à l'annexe 1.

## 1.5 Conclusion

L'évaluation du degré de rattachement des neuf projets étudiés à la notion de projet urbain vise à mettre en lumière les modalités par lesquelles cette pratique intègre les préoccupations associées à la notion de patrimoine urbain. Elle vise également à illustrer l'idée qu'un projet de conservation ne constitue pas nécessairement un vecteur de redynamisation urbaine et que pour que celle-ci opère, il doit s'appuyer sur une perspective urbanistique.

Pour ce faire, nous avons choisi d'évaluer les projets à partir de deux axes distincts. Nous nous sommes d'abord attardés à évaluer comment les différents projets étudiés témoignaient d'une approche urbanistique de la conservation. Cette première évaluation s'est faite en deux temps. En premier lieu, elle a porté sur l'importance accordée à la prise en compte du patrimoine urbain dans le positionnement des acteurs sur la question patrimoniale. Par la suite, nous avons identifié les dimensions urbanistiques que faisaient intervenir ces projets, notamment quant à leurs dimensions morphologiques et aux différents usages qu'ils engendrent. Si la notion de projet urbain prend appui sur les travaux reliés à la question du patrimoine urbain et s'impose comme une critique de l'urbanisme fonctionnaliste (Tomas 1996; Pinson 2000), cette double lecture nous a permis de déterminer en quoi ces projets s'inscrivaient ou non dans une telle perspective, constituant ainsi le second axe de notre évaluation.

De façon plus générale, l'évaluation que nous avons faite des projets retenus porte sur les difficultés rencontrées par une pratique urbanistique ayant intégré un discours de la conservation centrée sur le monument historique à prendre en compte la complexité des milieux urbains anciens. En utilisant une approche historique de la transformation du canal et de l'évolution des interventions réalisées à ses abords, nous avons pu approfondir les difficultés rencontrées par une telle pratique. Notre recherche a été menée à partir de sources documentaires de différentes natures et d'observations *in situ*. Si nous avons

identifié un certain nombre de questions clés à poser à notre corpus, un processus constant d'aller-retour entre la constitution de données et leur analyse a guidé notre démarche. Les questions posées au corpus et organisées en « canevas investigatif » ont alors pu être précisées et clarifiées tout au long du processus.

L'évaluation de différents projets de mise en valeur d'ensembles urbains patrimoniaux et de requalification de morceaux de tissus urbains situés le long du canal de Lachine à Montréal nous permet de rejoindre des préoccupations qui ne sont pas exclusivement réservées au contexte montréalais. Si, dans la majorité des pays occidentaux, c'est à partir d'une approche de conservation orientée vers le monument historique qu'ont été abordés les ensembles urbains anciens, la pratique urbanistique insista, par le passé, sur le maintien de l'intégrité de ces milieux, quitte à cautionner, voire à encourager leur isolement afin d'assurer leur sauvegarde. Notre projet de recherche veut souligner le paradoxe entre une pratique urbanistique ayant pour objet l'intervention sur la ville et son adhésion à une approche patrimoniale qui tend à considérer les ensembles urbains comme des monuments historiques. L'originalité de notre projet tient au fait qu'il considère les ensembles urbains anciens comme les composantes d'une structure urbaine globale. Parce qu'il mise sur leur intégration dans l'agglomération contemporaine, il s'inscrit dans la perspective d'une approche alternative de la conservation.



## **Chapitre 2- Un discours patrimonial centré sur le concept de monument historique**

C'est dans le but d'assurer la sauvegarde des valeurs historiques et didactiques associées aux monuments historiques que sont mises en place à partir des années 1960 différentes mesures de protection des ensembles urbains anciens. Ces mesures qui insistent essentiellement sur la préservation de l'intégrité de ces milieux ont permis de les soustraire des pressions exercées par les modes d'urbanisation alors en cours. Elles misent sur la constitution d'importants mécanismes de protection visant à contrôler les transformations du tissu urbain. Cependant, si ces mesures apparaissent au moment de leur adoption comme des alternatives novatrices aux pratiques urbanistiques développées dans les quartiers historiques, elles traduisent une difficulté à concilier la préservation de l'intégrité patrimoniale de ces milieux à leur arrimage aux dynamiques urbaines contemporaines.

Comme nous le présenterons dans ce second chapitre, c'est parce que le regard patrimonial sur les ensembles urbains anciens apparaît orienté par un discours de la conservation fondé sur le concept de monument historique que les principales mesures de protection patrimoniale de ces ensembles portent sur leur mise en réserve et leur isolement. Déjà en place au moment de la naissance de l'urbanisme comme discipline, ce discours influença grandement l'approche patrimoniale développée par cette dernière. Bien que traitant de l'urbain, celle-ci peine toujours à se départir de l'influence d'une approche orientée vers le monument historique.

Afin de mieux cerner les conditions dans lesquelles fut intégré un tel discours de la conservation à la pratique de l'urbanisme, nous présenterons dans un premier temps le contexte d'émergence de la notion de monument historique. Par la suite, nous traiterons des principales modalités par lesquelles l'approche traditionnelle de la conservation aborda les ensembles urbains anciens, et comment celle-ci orienta les positions développées par les

différents mouvements du pré-urbanisme et de l'urbanisme sur la question du patrimoine bâti. Nous verrons alors comment se constitue au XIX<sup>e</sup> siècle, à la faveur de la Révolution industrielle, un intérêt patrimonial pour la ville ancienne. Nous insisterons plus spécifiquement sur l'apport de John Ruskin comme précurseur de cet intérêt, ainsi que sur celui de Camillo Sitte, le premier à souligner l'intérêt didactique et esthétique des ensembles urbains anciens.

## 2.1 La constitution du monument historique

La constitution du discours sur la conservation du patrimoine bâti est antérieure à la naissance de l'urbanisme comme discipline telle qu'elle se développe depuis la publication de la *Teoría general de l'urbanización* de Cerdà<sup>4</sup> en 1867. Bien que l'urbanisme soit appelé très tôt à intégrer la question de la préservation du patrimoine, les deux discours connaissent des évolutions intellectuelles et chronologiques distinctes (Choay, 1992, Lévy, 1995a). C'est de la rencontre entre les préoccupations patrimoniales et urbanistiques issues de la Révolution industrielle qu'émergent les bases d'un regard patrimonial sur la ville. En nous appuyant sur les propos de Françoise Choay tels que développés dans son ouvrage *L'allégorie du patrimoine*, nous présenterons les trois moments qui ont mené à la constitution du monument historique. Ayant consacré une grande partie de ses travaux à l'étude de ce concept, ses écrits sur la question nous apparaissent incontournables. Ils identifient les principaux mécanismes par lesquels a été constitué le monument historique ainsi que les principales valeurs qui orientèrent le développement d'un regard patrimonial sur les ensembles urbains. Si Choay occupe une si grande place dans le présent chapitre, c'est qu'elle est la seule à avoir souligné la concomitance de la consécration du monument historique et de l'émergence d'un tel regard.

---

<sup>4</sup> Cerdà, I., (2005), *La théorie générale de l'urbanisation*. Paris, Éditions de l'Imprimeur. [1867]

### **2.1.1 Le monument et sa fonction anthropologique**

Dérivant du terme latin *monere*, ce qui signifie rappeler, faire souvenir ou avertir, le monument a pour fonction d'interpeler la mémoire, de rappeler ce qui n'est plus. « Son but est de conserver à la postérité quelque grand souvenir » (Poulot, 2006: 34). C'est en faisant appel à l'émotion qu'il témoigne du passé. Contrairement au vestige qui apparaît plutôt comme la trace d'un passé incarné dans une production matérielle, le monument nourrit notre connaissance historique en faisant vibrer les cordes de notre sensibilité. « On appellera monument tout artefact édifié par une communauté d'individus pour se remémorer ou faire remémorer à d'autres générations des personnes, des événements, des sacrifices, des rites, des croyances » (Choay, 1992: 14).

Le monument interpelle l'émotion parce qu'il constitue et participe à notre identité. À cet effet, il incarne et témoigne de notre propre historicité. À son contact, nous prenons non seulement conscience de notre existence dans l'histoire, mais également des valeurs qui nous alimentent comme individu et comme société. Parce qu'il mobilise la mémoire par une certaine affectivité et qu'il rappelle « le passé en le faisant vibrer à la manière du présent » (Choay, 1992: 15), le monument est considéré comme remplissant une fonction anthropologique.

Cette première fonction du monument n'est pas sans avoir évolué avec le temps. Dans les sociétés occidentales, son sens original a perdu progressivement en importance. Au fil des siècles, le terme acquit de nouvelles significations, portant de moins en moins sur sa valeur mémoriale et de plus en plus sur son intérêt esthétique.

### **2.1.2 Le Quattrocento et la phase antiquisante**

La genèse du concept de monument historique tel qu'entendu aujourd'hui remonte au *Quattrocento*. Comme le mentionne Choay, c'est à cette époque que l'on identifie

« l'origine du regard rétrospectif sur le monde bâti, [et] le constitue en objet de savoir historique, autrement dit, en document, et simultanément mais accessoirement en objet de délectation esthétique » (Choay, 2001: 23). Par opposition à une conception circulaire du temps, la naissance du monument historique correspond à une conception de l'histoire en formation, d'un regard historique. Durant cette période, le monument historique ne devient plus seulement intéressant pour son ancienneté, mais bien pour son rôle commémoratif. Cela se traduit notamment dans un changement d'attitude par rapport à l'objet ancien : on ne conserve plus les vestiges ou tout autre monument, uniquement pour leur ancienneté, mais également pour leur appartenance à une culture donnée.

Durant le *Quattrocento*, qui marque le début de la Renaissance, l'intérêt pour les vestiges du passé porte exclusivement sur les objets ou monuments issus de l'Antiquité. À l'instar de Pétrarque qui cherche à retrouver la grandeur de l'Antiquité dans les textes classiques, les premiers humanistes voient dans l'étude de ces écrits le moyen de cerner l'éthos des anciens. Les monuments permettent pour eux d'appuyer et de glorifier ce que les textes révèlent sur cette période. Si ces derniers veulent faire émerger des textes classiques les fondements de l'Antiquité, ils cherchent à valider leurs interprétations par ses vestiges. Leur intérêt ne porte pas à proprement dit sur les monuments comme tels, ni sur aucune de leurs composantes, ils ne s'intéressent à eux que dans la mesure où ils permettent de corroborer l'interprétation qu'ils se font de l'Antiquité. Aux édifices comme tels, ce sont les inscriptions qui les recouvrent qui retiennent l'essentiel de leur attention.

Face à cette approche dite littéraire (Choay, 1992), une seconde approche émerge au tournant du XIV<sup>e</sup> et du XV<sup>e</sup> siècle. Celle-ci, contrairement à la première, est issue d'un regard artistique porté sur les bâtiments et sur la production matérielle de l'Antiquité. Pour ses protagonistes, architectes, peintres, sculpteurs et autres, l'intérêt pour les édifices antiques ne porte pas uniquement sur leurs inscriptions et sur ce qu'ils permettent d'attester des textes anciens, mais bien sur les bâtiments en eux-mêmes. C'est la qualité de leurs formes, indépendantes de leur valeur symbolique, qui les intéressent. Le monument de

l'Antiquité est pour eux une source d'enseignements, principalement quant à son établissement comme canon. Il s'agit là d'une contemplation désintéressée de la production de l'Antiquité qui est à la fois assumée et revendiquée. On en vient à voir dans cette production un idéal de réalisation qu'il faut chercher à égaler.

Bien qu'un échange intervienne entre les deux approches (Choay, 1992: 38), le regard porté durant cette période sur les édifices antiques n'engage pas pour autant un jugement d'esthétique. C'est le savoir historique qui demeure prépondérant dans l'institution de ces « antiquités », soulignant ainsi leur rôle commémoratif basé sur leur pouvoir d'évocation.

### **2.1.3 Les Lumières et le temps des antiquaires**

Durant le siècle des Lumières, sont jetées les bases conceptuelles du monument historique et de la conservation. Contrairement à la période précédente où l'on s'intéressait au monument pour son caractère commémoratif, ce sont les qualités formelles des monuments qui retiennent l'attention. Pour les antiquaires<sup>5</sup>, ces érudits qui s'intéressent aux objets historiques, le passé se révèle plus sûrement à travers l'étude de sa production matérielle et de ses inscriptions publiques que par l'examen des textes anciens.

Cette seconde phase de conceptualisation du monument historique se distingue de la précédente par l'élargissement de la nomenclature des antiquités ainsi que de leur champ de référence spatio-temporel. Au gré de leurs voyages et de leurs découvertes, les antiquaires ont considérablement augmenté le corpus patrimonial en ramenant avec eux des vestiges appartenant à des civilisations et des cultures jusque-là ignorées. Ils collectionnent alors toute sorte d'objets allant des inscriptions, à la monnaie, aux sceaux, ainsi qu'à tous les accessoires de la vie quotidienne et rituelle, qu'ils soient privés ou publics.

---

<sup>5</sup> Selon la définition du Dictionnaire de l'Académie Française, le terme antiquaire désigne celui qui est « savant dans la connaissance des antiques et qui en est curieux » (cité dans Choay, 1992: 50).

Avec cette découverte de l'autre, correspond également un élargissement du champ patrimonial à celui des antiquités nationales (Merlin & Choay, 2000). Trois éléments motivent cet élargissement : l'effet stimulant des recherches menées sur les territoires nationaux dans le but de découvrir de nouveaux vestiges gréco-romains ; le désir d'associer un corpus de monuments historiques à la tradition chrétienne; ainsi que le désir d'affirmer l'originalité et l'excellence de la civilisation occidentale (Choay, 1992). Afin de documenter l'ensemble de ces monuments, et plus particulièrement les vestiges bâtis, on développe une démarche historiographique qui se base sur le relevé *in situ* et qui aboutira à la production d'une importante iconographie.

Cette démarche n'est pas sans rappeler celle des sciences naturelles qui se constitue à cette même époque. L'étude des antiquités, tout comme les sciences naturelles, vise une description objective, la plus exhaustive possible, des objets auxquels elle s'intéresse. La production de relevés iconographiques détaillés alors mise au service d'une méthode comparative permet aux antiquaires de réaliser une sorte de taxinomie des productions humaines (Choay, 1992 :61). Mentionnons que c'est à cette période que s'institutionnalise la conservation matérielle des antiquités avec la création des musées. Leur création, tout comme celle d'inventaires, vise le recensement et la mise en mémoire de ces objets considérés comme des expressions culturelles par excellence.

L'intérêt qui se met en place à cette époque pour les qualités formelles du monument engendra la création de l'histoire de l'art comme discipline. Selon une démarche historiographique, l'allemand Winckelmann propose en 1764, dans son ouvrage *Geschichte der Kunst des Altertums*<sup>6</sup>, une première périodisation générale de l'art antique à partir de la reconnaissance d'un certain nombre de critères formels. Si les premiers humanistes soulignèrent le rôle commémoratif des monuments basé sur leur intérêt historique, les

---

<sup>6</sup> Winckelmann, J. J., Gallo, D. (2005). *Histoire de l'art dans l'Antiquité*, Paris, Librairie générale française.

Antiquaires abordent les vestiges du passé comme des objets autonomes en soi dont l'appréciation est basée sur leurs qualités formelles et plastiques.

#### **2.1.4 Le XIX<sup>e</sup> siècle et la consécration du monument historique**

Les bases du concept étant alors déjà posées, la consécration du monument historique a lieu au XIX<sup>e</sup> siècle. Motivé par les bouleversements induits par la Révolution industrielle, notamment ceux relatifs à la mécanisation de modes de production et à la perte de savoir-faire liée à l'industrialisation, ainsi que par le romantisme et sa valorisation du pittoresque, survient un revirement des valeurs attribuées au monument historique. Ce sont les valeurs affectives et esthétiques du monument qui prennent le dessus au détriment d'un regard plus objectivant porté sur ses qualités formelles et plastiques.

Durant ce siècle, sont intégrés les trois valeurs fondamentales du monument historique : sa valeur didactique comme contribuant à la connaissance historique; sa valeur artistique comme nourrissant le plaisir esthétique; ainsi que sa valeur nationaliste comme issue de son pouvoir d'évocation (Merlin & Choay, 2000). Ces valeurs servent de base conceptuelle à la pratique de la conservation telle qu'elle se développe à partir de ce moment.

Par sa valorisation du pittoresque, le romantisme contribue à faire du monument historique un objet affectif. Que l'on pense aux représentations picturales de l'allemand Caspar David Friedrich ou de l'anglais Joseph Mallord William Turner, on observe à cette époque une multiplication de peintures et de gravures mettant en scène des monuments historiques. Plutôt que d'insister sur les qualités esthétiques du monument, c'est en ayant recours à divers éléments picturaux et paysagers que ces artistes veulent éveiller la sensibilité de l'observateur. Par l'utilisation de jeu d'ombres et d'arrière-plans dramatiques, ils cherchent à émouvoir. Les sites naturels marqués par une topographie accidentée ainsi que par la présence de plans d'eau constituent des artifices particulièrement prisés dans ces représentations. Si ces derniers recherchent des éléments picturaux capables d'éveiller de

forts sentiments, ils insistent sur la représentation de ruines, celles-ci soulignant l'effet corrosif du temps.

C'est également par l'attribution d'un intérêt identitaire aux objets manufacturés et artisanaux que les changements induits par l'industrialisation des modes de production engendrent un intérêt pour la valeur affective du monument. Si certains à l'instar de Victor Hugo voient l'art et l'artisanat comme étant menacés par l'industrialisation des modes de production (Choay, 1992 : 102), on en vient à considérer les monuments comme l'expression d'une identité qui s'appuie sur la transmission de savoir-faire et d'une certaine tradition. La rupture que marque l'industrialisation avec des modes de production traditionnels constitue alors la plus grande menace à ce legs de sens.

L'intégration des trois valeurs clés du monument qui s'effectue à ce moment n'est pas sans faire émerger un débat sur la pratique de la conservation et sur les modes de restauration qui s'en suivent. Si le critère d'ancienneté apparaît lié à la valeur didactique du monument, la reconnaissance de ses valeurs artistique et nationaliste consolide la recherche d'authenticité et d'intégrité résidant au cœur des pratiques conservatoires et de restauration. Cependant, ce sont ces mêmes critères qui sont évoqués ou contournés selon que l'on se place d'un point de vue interventionniste ou non.

Ainsi, le regard développé par les pré-urbanistes et les urbanistes sur le patrimoine bâti apparaît orienté par l'approche historiographique du monument historique qui se constitue à partir du *Quattrocento* et qui culmine au XIX<sup>e</sup> siècle. L'intérêt porté aux valeurs historiques, artistiques et nationalistes du monument, combiné à la reconnaissance de sa valeur morale et affective telle que véhiculée par le romantisme, conditionne l'émergence d'une considération patrimoniale pour la ville ancienne. La recherche d'ancienneté ainsi que le maintien de l'intégrité et de l'authenticité seront appliqués de la même façon aux ensembles urbains anciens qu'aux monuments historiques isolés.



## **2.2 L'émergence d'une approche patrimoniale de la ville**

C'est à la faveur des transformations engendrées par la Révolution industrielle que se constitue un regard proprement patrimonial sur la ville ancienne. Aux prises avec de multiples changements engendrés par la mécanisation des modes de production et par l'installation de nouvelles infrastructures de transport, la ville pré-industrielle est considérée par certains comme le dernier bastion de la tradition et de l'esthétisme. Les ensembles urbains anciens sont alors abordés à partir des valeurs attribuées au monument historique ainsi que des critères qui lui sont associés.

Le pré-urbanisme qui émerge à partir du début du XIX<sup>e</sup> siècle avec la Révolution industrielle voit se développer deux discours distincts sur la ville. Ces discours sont qualifiés par Choay (1979) de progressiste et de culturaliste, et présentent chacun les conditions d'une approche distincte du patrimoine bâti. Dans un premier temps, nous aborderons les changements et les bouleversements induits par la Révolution industrielle et nous verrons comment émergent ces deux modèles de discours. Si nous insistons plus spécifiquement sur le modèle culturaliste, c'est qu'il constitue le foyer à partir duquel se développe une approche patrimoniale des ensembles urbains. John Ruskin, un pré-urbaniste britannique, insiste le premier, au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, sur l'intérêt de ces ensembles. Cependant, il faut attendre la publication des travaux de Camillo Sitte au tournant du XX<sup>e</sup> siècle pour que soit reconnu le caractère didactique de la ville ancienne.

### **2.2.1 La ville industrielle comme objet de réflexion**

Les transformations ayant cours à partir de la Révolution industrielle dans les villes européennes se manifestent dans l'organisation de leur structure. Les changements dans les modes de production et de transport, de même que l'émergence de nouvelles fonctions urbaines, contribuent à faire éclater le cadre de la ville pré-industrielle. Ce sont les pressions induites par une augmentation drastique de la population ou par l'intrusion de

nouveaux équipements urbains en rupture d'échelle qui provoquent l'éclatement de la structure urbaine traditionnelle.

Selon ces transformations, un nouvel ordre s'établit entre la structure de la ville et la société qui y habite. Les changements qui sont alors apportés à l'espace urbain portent sur plusieurs de ses aspects. Mentionnons tout d'abord la rationalisation des voies de communication qui s'effectue à ce moment avec la percée de grandes voies de circulation et l'installation de nouvelles infrastructures de transports. Les nouveaux réseaux de voirie et ces infrastructures, telles des gares et des voies ferrées, facilitent les flux de marchandises et de population à l'intérieur même des villes, mais également en leur destination et en leur partance. On assiste également à cette époque à une spécialisation de certains secteurs de la ville. Motivé par le désir de restreindre leurs nuisances, certaines activités sont contraintes à des quartiers spécifiques. Par exemple, les activités de production sont exclues des milieux résidentiels et on favorise l'installation de grands parcs publics à leurs pourtours. L'arrivée massive de nouvelles populations encourage également la construction de grands équipements; nous n'avons qu'à penser à l'installation de bains publics, de grands magasins et d'autres lieux de détente et de consommation. Finalement, mentionnons que l'on assiste à cette époque à la constitution des premières banlieues et à l'éclatement des limites de la ville traditionnelle. L'installation d'entreprises dans les faubourgs et à l'extérieur des limites de la ville pré-industrielle favorise le déménagement des ouvriers et des classes moyennes vers les quartiers périphériques et vers les proches campagnes environnantes.

Face à ces changements induits par un développement technologique sans précédent et l'arrivée massive de populations, une nouvelle démarche d'observation et de réflexion sur la ville se constitue. L'espace urbain fait alors l'objet d'un regard de plus en plus objectivant conduisant à sa mise en histoire (Choay, 1993 :13) et l'amenant à être abordé comme étant extérieur aux individus qu'il concerne. L'urbain est à partir de là considéré comme un objet spécifique de réflexion (Beaudet, 1997) auquel l'urbanisme se donnera

pour objectif de répondre aux exigences et aux nécessités nouvelles engendrées par la Révolution industrielle.

D'abord, il me fallut donner un nom à ce *mare magnum* de personnes, de choses, d'intérêts de tout genre, de mille éléments divers qui semblent fonctionner, chacun à sa manière, d'une façon indépendante. Mais une observation minutieuse et critique découvre qu'ils entretiennent des relations constantes les uns avec les autres et que, par conséquent, ils finissent par former une unité. (Cerdà, 2005 [1867] : 80)

C'est dans ce contexte de transformation et d'objectivation de la ville que se constitue le pré-urbanisme. Bien que cet ensemble de discours émerge à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, au moment même où se développe l'urbanisme comme discipline à prétention scientifique, le pré-urbanisme se caractérise par une vision globale de la société et un discours résolument politique<sup>7</sup>. S'il s'impose comme une critique de la ville industrielle, il renvoie aux réflexions d'un certain nombre de penseurs préoccupés par la structure urbaine et la signification de son rapport social (Choay, 1979). Ces derniers apparaissent principalement comme des généralistes dont les réflexions sur la ville témoignent de prétentions utopiques.

Les pré-urbanistes ont orienté leurs réflexions sur la ville et leurs modèles de projection spatiale à partir de deux discours distincts. Pour les uns, à l'instar de Patrick Geddes, c'est selon une démarche descriptive qui impose un certain détachement qu'est abordée la ville industrielle. Ces pré-urbanistes s'intéressent à observer et à comprendre les processus par lesquels s'effectue l'urbanisation. Pour les autres, la ville industrielle est abordée comme une menace à l'ordre établi. Ces pré-urbanistes considèrent les transformations urbaines comme les symptômes d'un processus pathologique. Qu'ils soient motivés par la dénonciation des misérables conditions de vie, ou qu'ils soient inspirés par une critique du nouvel ordre social établi, les reproches qu'ils font à la société industrielle mettent l'accent sur ses tares sociales, économiques et politiques.

---

<sup>7</sup> Il est important de noter que nous nous référons au pré-urbanisme dans le sens que lui attribue Françoise Choay (1979). Celle-ci s'y réfère surtout pour désigner les différents penseurs politiques dont la démarche et les idées apparaissent alors concernées par une théorie des rapports sociaux. Cette

Tels que présentés par Choay (1979), deux principaux modèles urbanistiques se constituent à partir de ces discours sur la ville industrielle. Nous nous intéressons à ces courants parce qu'ils portent en eux les modalités par lesquelles est appréhendée la question du patrimoine bâti par les différents mouvements du pré-urbanisme et de l'urbanisme par la suite. Nous nous attarderons plus spécifiquement à la place du patrimoine bâti dans les versions pré-urbanistiques de ces deux modèles, ainsi qu'au type d'interventions qu'elles ont motivées sur ce patrimoine. Si nous insistons sur les travaux réalisés par Hausmann à Paris durant la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle, c'est parce que ceux-ci apparaissent particulièrement éclairants quant à la position adoptée par le pré-urbanisme progressiste sur la question du patrimoine bâti. Par la suite, nous présenterons les préceptes du modèle culturaliste et nous insisterons plus spécifiquement sur les apports de John Ruskin et de Camillo Sitte à l'émergence d'un intérêt patrimonial pour les ensembles urbains anciens.

### **2.2.2 Le modèle progressiste**

Ce premier modèle qui émerge à la Révolution industrielle fonde sa critique de la ville sur l'aliénation de l'individu. C'est au nom d'une conception de l'individu comme « type », c'est-à-dire indépendant de toutes contingences associées à un milieu, à une culture, ou à une époque donnée, que ce modèle se développe. Les êtres humains étant pour ce mouvement tous identiques, donc réductibles à un ensemble de besoins élémentaires, la technique et la science viendraient résoudre les problèmes que pose la ville industrielle. Pour le modèle progressiste, l'analyse rationnelle permet la détermination d'un ordre type susceptible de venir s'appliquer à n'importe quel groupement humain à partir de l'identification de besoins universels. On n'a qu'à penser à Soria y Mata<sup>8</sup> et à Tony

---

utilisation du terme « pré-urbanisme » est à mettre en opposition avec celle d'Albert Lévy (1999) pour qui le terme renvoie davantage aux modes de compositions urbaines alors en cours.

<sup>8</sup> Cet ingénieur espagnol élaborait à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle une proposition de cité linéaire. Ce modèle de ville, organisé autour de la présence d'une voie ferrée, devait être implanté en périphérie des grands centres urbains à la manière des cités-jardins. La seule cité linéaire à avoir été construite fut celle située à proximité de Madrid et n'eut jamais l'ampleur escomptée. Des 50 kilomètres prévus au départ, seuls

Garnier<sup>9</sup> qui élaborèrent chacun, au tournant du XX<sup>e</sup> siècle, un modèle de ville universel. Selon ce mouvement, la ville qui était autrefois organique, tant par ses formes que par l'organisation de sa croissance ou par la répartition de ses principales activités, devient un espace rationnel où la qualité de vie est considérée comme étant en corrélation avec la régularité de ses aménagements.

Selon le modèle progressiste et conformément à sa conception de l'universalité de l'Homme et de ses besoins, l'espace urbain est découpé à partir de l'analyse des fonctions humaines. Les lieux sont voués à des activités distinctes, traduisant ainsi une logique fonctionnelle. Le plan de la ville progressiste n'apparaît pas lié aux contraintes de la tradition culturelle ni même au site : il n'est l'expression que d'un ordre logique mis au service de l'efficacité. L'expression de la logique est ici considérée comme beauté. Notons que l'absence de considération pour le site conduira éventuellement au principe de la *tabula rasa* selon lequel l'établissement proposé fait fi des traces de l'occupation passée et qui sera appliquée systématiquement à partir de la Seconde Guerre mondiale par l'*Urban Renewal*.

Pour le modèle progressiste, la logique fonctionnelle qui sous-tend le plan doit se traduire dans les formes urbaines et s'offrir à la vue. Logique et beauté coïncident pour ce modèle. Comme le mentionne Choay (1979 :18): « La ville progressiste récuse tout l'héritage artistique du passé, pour se soumettre exclusivement aux lois d'une géométrie naturelle ».

### **2.2.21 Hausmann et le dégagement du monument**

L'expression de ce premier modèle progressiste prend toute son ampleur dans les travaux réalisés par Hausmann à Paris. Leur examen est particulièrement éclairant en ce qu'il

---

cinq furent réalisés. Devant cet échec, la *Compañía Madrileña de Urbanización* abandonna le projet au début des années 1930 (Hall, 1988 :117).

<sup>9</sup> Cet architecte publia en 1917, quinze ans avant la Charte d'Athènes, un ouvrage intitulé *Une cité industrielle*. Il y présente le projet d'une ville basée sur la séparation des fonctions urbaines, la présence d'espaces verts comme zones de transition, ainsi que sur l'utilisation de nouvelles techniques de construction telle que le béton armé. Son ouvrage eut à l'époque une influence considérable. Il fut nommé architecte de la ville de Lyon en 1905.

illustre la position adoptée par les pré-urbanistes progressistes sur la question du patrimoine bâti. C'est donc comme tel que nous l'aborderons.

C'est dans le but d'embellir, d'assainir et de moderniser la ville de Paris qu'Hausmann entreprend entre 1853 et 1869 une série de travaux qui feront sa renommée. Ces opérations sont lancées en réaction aux problèmes de congestion et de surpopulation des quartiers anciens, ainsi qu'aux problèmes d'hygiène qui avaient conduit à l'épidémie de choléra de 1832.

Afin d'unifier et de faciliter la fluidité des circulations, Hausmann met en place au lendemain de son installation comme préfet de la Seine un système de voirie hiérarchisée. Sous son initiative, la notion de voie se transforme pour permettre une plus grande distribution des personnes et des marchandises, mais également du gaz et de l'eau. L'établissement d'un système d'alimentation et d'évacuation d'eau est expressément conçu dans le but d'assurer une meilleure hygiène aux populations les moins bien desservies. De la même façon, il entreprend un vaste programme de construction d'espaces verts répartis dans l'ensemble de la ville ainsi qu'un réseau de grands équipements publics qui permettraient de pourvoir stratégiquement la population parisienne.

Comme le mentionne Lévy (1999), l'ensemble des travaux réalisés par Hausmann témoigne d'une recherche indéniable de régularisation. À cet effet, le préfet met en place une structure urbaine où est bannie la polyfonctionnalité des îlots (Panerai, Castex, & al., 1997). Si dans la ville d'Hausmann le lieu de travail est exclu de l'espace résidentiel privé, la spécialisation de certains quartiers est en contrepartie favorisée. Ainsi, selon les reconfigurations des îlots, des parcelles et du bâti que propose Hausmann, les petites activités industrielles sont lentement exclues de l'intérieur des îlots résidentiels pour faire place à des fonctions qui peuvent mieux se fondre et se satisfaire des nouveaux aménagements.

Que ce soit dans le but d'embellir ou d'assainir la ville, les travaux menés à cette époque à Paris par Haussmann témoignent de la recherche d'une régularité qui trouve son origine dans la composition urbaine classique (Lévy, 1999). Les travaux d'embellissement qu'il entreprend témoignent de cette pratique où l'accent est mis sur les tracés ordonnateurs et sur certains autres principes de composition comme l'alignement, la perspective ou la symétrie. Comme le mentionne Panerai (1997: 28), la relation d'Haussmann avec la ville existante «est médiatisé tout entier par le rapport qu'il entretient avec la culture classique». S'il n'hésite pas à remplacer des tissus anciens par de nouveaux, il porte une attention particulière à la mise en valeur de nouveaux monuments par l'établissement de percées visuelles.

Au même moment, l'approche développée à Paris par Hausmann trouve écho en Espagne où Cerdà travaille dès 1859 à l'extension de Barcelone. Bien que ce dernier n'intervienne pas sur les tissus anciens, c'est à partir des mêmes prémisses que celles développées par Hausmann dans les quartiers anciens de Paris qu'il conçoit l'*Eixample*. C'est en voulant répondre aux principes d'amélioration de l'hygiène, de l'augmentation de la fluidité des circulations, ainsi que d'instauration d'un tracé ordonnateur qu'il organisa le développement de la nouvelle ville.

L'approche du patrimoine bâti qui se dégage des travaux de Haussmann à Paris n'est pas sans rappeler celle déployée à partir de la Renaissance pour le monument historique. Dans les deux cas, c'est le monument isolé qui retient l'attention, sa mise en valeur se faisant à partir du dégagement de ses abords. En l'isolant de son contexte, on veut s'assurer du maintien de son intégrité et de son authenticité. Puisque les abords du monument ne contribuent pas à son intérêt patrimonial, seuls son détachement et sa mise en réserve permettent sa sauvegarde.

La position d'Hausmann sur le patrimoine bâti illustre la propension pour le modèle progressiste à considérer les monuments historiques comme des reliques. Pour ce dernier, comme pour les pré-urbanistes et les urbanistes progressistes, l'intérêt patrimonial est porté

sur les qualités architecturales et historiques du monument isolé. Celui-ci ne joue aucun rôle dans l'organisation de la ville : il ne sert qu'à rappeler et documenter un passé qui n'est plus.

### **2.2.3 Le modèle culturaliste**

Plutôt que de mettre l'accent sur la notion d'individu, ce second modèle se base sur l'importance du groupement humain où chaque individu apparaît irremplaçable. La critique qu'il fait de la ville industrielle se fonde sur la disparition de l'ancienne unité organique qui caractérisait la ville pré-industrielle. Motivé par l'image d'un passé révolu telle que véhiculée par le romantisme, ce modèle repose sur une approche nostalgique de la ville. La démarche des culturalistes postule la possibilité de faire revivre un stade idéal passé et en voit le moyen dans un retour à ses formes historiques (Choay, 1979).

Chez les pré-urbanistes culturalistes, tels John Ruskin et William Morris, les besoins spirituels associés à l'ordre passé prennent le dessus sur les besoins matériels. Il s'agit d'une position en tout point contraire à celle des progressistes. Le modèle de ville véhiculé par le culturalisme prône l'irrégularité ainsi que l'asymétrie tout en constituant un contraste avec la nature à laquelle on tente de conserver son aspect le plus sauvage. Seul un ordre organique est susceptible d'intégrer les apports successifs de l'histoire et de prendre en compte les particularités du site.

Contrairement au modèle progressiste pour qui logique et beauté coïncident, le modèle culturaliste se fonde sur une valorisation inconsidérée du passé. L'esthétique prend chez Ruskin, et plus tard chez Sitte, l'importance du rôle que joue l'hygiène chez les premiers progressistes.

Ce modèle, en raison de l'importance accordée au passé et plus spécifiquement aux formes bâties antérieures, constitue le foyer à partir duquel germe une approche patrimoniale des ensembles urbains. Pour ses principaux protagonistes, la ville pré-industrielle est perçue



comme un idéal d'aménagement dont l'unité organique aurait été perdue en raison de l'industrialisation.

### **2.2.3.1 Ruskin et la naissance d'un intérêt pour les ensembles urbains anciens**

L'intérêt de la position de Ruskin tient au fait qu'il est le premier à souligner la valeur patrimoniale des ensembles urbains anciens. S'il se distingue de ses prédécesseurs, c'est parce qu'il insiste sur la préservation de ces milieux. Cependant, comme nous le présenterons, l'approche patrimoniale qu'il défend s'inscrit dans le cadre de celle portant sur le monument historique consacrée à partir du XIX<sup>e</sup> siècle.

C'est au Royaume-Uni, à la faveur des disparitions engendrées par la Révolution industrielle que Ruskin développe son approche du patrimoine bâti. De nouveaux modes de production et de nouvelles infrastructures envahissant la ville anglaise d'alors, il critique la mécanisation des modes de production, l'aliénation par le travail à la chaîne, ainsi que la disparition des savoirs associés à l'intégration des productions. Il s'insurge contre la perte de sens engendrée par la production d'objets manufacturés, qu'ils soient bâtis ou non. Ses principales thèses sont présentées dans son ouvrage *The Seven Lamps of Architecture*<sup>10</sup>.

L'architecture est comme le foyer et la protectrice de cette influence sacrée, et c'est à ce titre que nous devons lui donner nos plus graves médiations. Nous pouvons vivre sans elle, nous pouvons adorer sans elle, mais sans elle nous ne pouvons nous souvenir. (Ruskin, 1987, [1849]: 187)

L'architecture représente pour Ruskin un gage de mémoire. Celle-ci témoigne de ce que nous avons été, et dans la mesure où elle subit la mécanisation des productions, elle se trouve vidée de son sens, de sa capacité à se remémorer. Face à l'éminence de son évidement, Ruskin en vint à sacraliser l'architecture, à la considérer comme l'expression identitaire par excellence.

---

<sup>10</sup> Ruskin, J. (1987). *Les sept lampes de l'architecture*. Paris. Denoël. [1849]

Ce regard qu'il porte sur l'architecture en général l'amène à prôner la conservation des bâtiments d'architecture vernaculaire. Issus de savoir-faire historiques développés en réponse à des impératifs culturels et contextuels, ceux-ci constituent pour lui les plus précieux des témoignages.

En ce qui concerne les constructions domestiques, il y aura toujours dans la force, comme dans le cœur des hommes, une certaine limitation à cette manière de voir; pourtant, je ne puis m'empêcher de penser que ce ne soit d'un mauvais présage pour un peuple, lorsqu'il destine ses maisons à ne durer qu'une génération. Il y a vraiment dans la maison de l'homme de bien une sainteté; elle ne peut se renouveler dans toute habitation qui se dressera sur ses ruines. (Ruskin, 1849, [1987]: 188)

À la manière des bâtiments de l'Antiquité pour les premiers humanistes, Ruskin aborde l'architecture vernaculaire comme une source d'inspiration. Il la considère comme le reflet d'un savoir-faire qu'il est impossible de recopier, mais qui seul peut inspirer les nouvelles générations de bâtisseurs.

En s'intéressant au bâtiment domestique et à l'architecture vernaculaire, Ruskin initie le passage de l'intérêt patrimonial du monument historique isolé à celui de l'ensemble urbain. Si, comme il le souligne, les constructions domestiques constituent des témoignages de première importance, la préservation de la ville ancienne apparaît primordiale à la sauvegarde d'une identité collective. À la manière du monument historique, les ensembles urbains anciens permettent à la fois d'enraciner les habitants dans l'espace et dans le temps.

Le passage du monument isolé à l'ensemble urbain dont témoigne la position de Ruskin s'illustre également dans l'intérêt qu'il porte à la préservation des pourtours des monuments. Pour lui, le monument d'architecture ne peut être considéré en lui seul, il s'inscrit dans son milieu. À cet effet, la conservation du bâtiment nécessite que soit prise en compte celle de son environnement.

L'architecture diffère de la peinture en ce qu'elle est un art de cumul. La sculpture qui orne la maison de votre ami augmente l'effet que peut produire celle qui décore la vôtre. Les deux maisons ne forment qu'une grande masse, plus grande encore s'il

s'en ajoute une troisième, si toutes les rues de la ville unissent leurs sculptures en une harmonie solennelle. (Ruskin cité dans Choay, 1979: 164)

Cependant, à l'instar des autres culturalistes, Ruskin développe un regard nostalgique sur la ville ancienne. Celle-ci représente un idéal auquel les métamorphoses engendrées par la Révolution industrielle constituent autant de menaces. À cet effet, la conservation intégrale de la ville pré-industrielle est pour lui la seule option envisageable. Puisque la charge identitaire portée par les monuments apparaît comme un corollaire de leur intégrité, seul l'entretien peut les préserver de leur dégradation inéluctable.

L'intérêt de la position de Ruskin tient au fait qu'il est le premier à prôner la conservation de l'ensemble urbain, marquant ainsi le début d'une approche esthétique de la ville. L'attention qu'il porte aux ensembles urbains anciens, notamment en y voyant « une production d'art en tout point comparable à celle qui occupe les musées » (Loyer, 2000: 305), marque son rôle de mémorial. Avec lui se constitue un premier regard patrimonial sur les ensembles urbains. En réclamant la conservation intégrale des villes anciennes, Ruskin refuse la métamorphose de la ville induite par la technique. Il s'agit là d'une position diamétralement opposée avec celle adoptée par Hausmann pour qui la modernisation de Paris nécessitait que soient déployés tous les moyens techniques nécessaires.

### **2.2.3.2 Sitte et la création de la ville historique**

Les modèles culturaliste et progressiste tels qu'identifiés par Choay (1979) ont orienté les positions adoptées sur la question du patrimoine par les différents mouvements de l'urbanisme. Selon le modèle culturaliste, ceux-ci ont eu tendance à aborder la ville ancienne comme source de connaissances et de plaisir esthétique, tandis que les mouvements issus du modèle progressiste ont nié l'intérêt des tissus anciens au profit du monument isolé. Si ce modèle donne lieu à une approche de la conservation et de la mise en valeur du patrimoine qui passe par son isolement, le modèle culturaliste s'appuie quant à lui

sur une conception de la ville ancienne comme monument et débouche éventuellement sur sa muséification.

Comparativement au modèle progressiste, le modèle culturaliste prend très tôt une forme urbanistique (Choay, 1979). Il se reconnaît dans les plans théoriques et pratiques de l'Allemagne et de l'Autriche des années 1880-1890. Camillo Sitte en constitue l'un de ses principaux protagonistes. C'est lui qui s'intéressa le premier à la ville ancienne comme source de connaissances et de plaisir esthétique marquant ainsi un intérêt pour la ville historique.

Avec son ouvrage *Der Städtebau nach der künstlerischen Grundsätzen*<sup>11</sup> publié en 1889, Sitte pose les assises de son approche de l'espace urbain. Évacuée de toute considération esthétique, la ville industrielle le frappe par son absence d'esthétisme. Il s'interroge avant tout sur la nécessité d'une aliénation artistique et sur les fondements d'une pratique urbanistique qui ne prendrait en compte que les considérations techniques. À cette ville, régulée par des impératifs techniques, il oppose les villes anciennes, qu'elles soient issues de l'Antiquité, du Moyen-Âge ou de la Renaissance, comme étant davantage marquées par une sensibilité artistique.

Sitte ne regrette pas la ville d'autrefois : il déplore la disparition de l'esthétisme dans la praxis urbanistique. Ces villes anciennes appartiennent à un passé révolu et ne sauraient être intéressantes que pour leur seule valeur historique. Ainsi, s'il déplore cette disparition de l'art dans la ville moderne, il tente de dégager certaines règles communes d'organisation spatiale des places publiques dans les villes anciennes, non pas pour les reproduire, mais pour créer une esthétique propre à la ville moderne. Celle-ci ne saurait faire l'objet de l'application de l'ensemble des règles de composition urbaines dégagé. Par ses nouvelles formes et son organisation, la ville moderne ne peut répondre à ces dernières. Les règles dégagées doivent pouvoir être adaptées aux impératifs qu'impose son nouvel ordre.

Il nous a donc semblé opportun de tenter d'étudier un certain nombre de belles places et d'ordonnements urbains du passé, afin de dégager les causes de leur effet esthétique. Car, ces causes une fois connues avec précision, il serait possible d'obtenir une somme de règles dont l'application devrait permettre d'obtenir des effets analogues et tout aussi heureux. (Sitte, 1996, [1889]: xxvi)

Bien qu'il fût taxé de passéiste par Le Corbusier<sup>12</sup>, Sitte ne regrette en aucun cas la ville d'autrefois, il aspire à l'élaboration d'une esthétique particulière de la ville moderne. Ainsi, lorsque vient le temps d'aborder la ville contemporaine, il ne renie aucunement les principales considérations techniques de son époque, à savoir la fluidité des circulations et les questions d'hygiène. Il tente de concilier ces impératifs avec des intérêts esthétiques.

Contrairement à Ruskin qui considère la modernisation de la ville comme étant néfaste à sa conservation, Sitte s'appuie davantage sur cette transformation pour dégager une esthétique particulière à la ville autrichienne de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Il désire réactualiser les règles ayant présidé à la formation des places d'autrefois afin de réintroduire un certain esthétisme dans la ville moderne. C'est le rôle didactique et la valeur esthétique de la ville ancienne qui l'intéresse.

Il faut à tout prix étudier les œuvres du passé, et remplacer la tradition artistique perdue par la connaissance théorique des causes qui fondent la beauté des aménagements anciens. Ces causes doivent être érigées en revendications positives, en règles de l'urbanisme, qui seules pourront nous sortir de l'ornière, s'il en est encore temps. (Sitte, 1996, [1889]: 134)

Bien qu'il n'aborde pas directement la question de la conservation des villes anciennes, le regard que pose Sitte sur ces ensembles débouche sur leur muséification. Comme ces dernières n'ont pas la capacité de jouer de rôle central dans la ville contemporaine, elles ne

---

<sup>11</sup> Sitte, C. (1996) *L'art de bâtir les villes: l'urbanisme selon ses fondements artistiques*. Paris : Éditions du Seuil. [1889]

<sup>12</sup> « Le mouvement était parti d'Allemagne, conséquence d'un ouvrage de Camillo Sitte sur l'urbanisme, ouvrage plein d'arbitraire : glorification de la ligne courbe et démonstration spéieuse de ses beautés inconcurrentes, Preuve en était donnée par toutes les villes d'art du moyen âge : l'auteur confondait le pittoresque pictural avec les règles de vitalité d'une ville » (Le Corbusier, 1994 [1925] : 9-10).

peuvent servir que le savoir historique et le plaisir esthétique (Choay, 1993: 13). À cet effet, les villes anciennes ne sont vouées qu'à devenir les reliques d'un passé révolu.

Même s'il souligne l'intérêt didactique et esthétique des ensembles urbains anciens, Sitte ne prévoit pas l'intégration de ces milieux aux dynamiques de la ville moderne. Pour lui, leur sauvegarde passe par leur conservation intégrale, quitte à les voir vidés de leur vie urbaine et des activités qui les animent. En soulignant l'intérêt didactique de la ville ancienne, Sitte crée la ville historique. Au même titre que le monument historique, les ensembles urbains anciens constituent pour lui une source de connaissances et de plaisirs esthétiques.

Les positions de Ruskin et Sitte sur la ville ancienne seront intégrées par la suite dans certains courants urbanistiques, notamment celui des cités-jardins. Pour la réalisation des cités-jardins anglaises de Letchworth et de Hampstead, Barry Parker et Raymond Unwin s'inspirèrent explicitement de la ville médiévale. Conformément aux positions de Ruskin et Morris, les deux hommes considèrent le retour aux formes médiévales comme le gage d'une cohésion sociale et d'un certain esthétisme (Hall, 1988). L'intérêt qu'ils portent à la ville médiévale relève autant de ses formes architecturales, qu'urbaines, ainsi que des modes d'organisation de la trame dont elle fait preuve. Comme chez Sitte, la recherche d'esthétisme a joué un rôle déterminant dans le modèle de la cité-jardin.

## **2.3 Conclusion**

Lorsque les urbanistes sont contraints, à partir des années 1960, d'intégrer la donnée patrimoniale comme l'une de leurs principales préoccupations, ils abordent la préservation des quartiers anciens à partir d'une approche du patrimoine bâti centrée sur le concept de monument historique. Ceux-ci préconisent la sauvegarde des ensembles urbains anciens en insistant sur le maintien de leur intégrité et en misant sur leur isolement. Parce que le regard patrimonial porté sur ces ensembles préconise la sauvegarde de leur intérêt esthétique et historique, la position adoptée par les urbanistes insiste sur leur mise en réserve.

Au XIX<sup>e</sup> siècle, l'intérêt affectif du monument supplante un regard plus objectivant porté sur ses qualités formelles et plastiques. À la faveur des changements entraînés par la Révolution industrielle, les valeurs didactiques, artistiques et nationalistes sont reconnues au monument historique. En misant sur ces dernières, la sauvegarde du monument et de son intérêt patrimonial s'appuie sur le maintien de ses critères d'ancienneté, d'authenticité et d'intégrité. Si, à cette époque, un intérêt semblable est porté aux ensembles urbains, celui-ci se constitue à partir des mêmes prémisses que celles ayant conduit à la consécration du monument historique.

Tout comme dans le cas du monument historique, l'intérêt patrimonial pour la ville ancienne émerge au XIX<sup>e</sup> siècle. Les changements que subit la ville pré-industrielle amènent un certain nombre de pré-urbanistes et d'urbanistes à voir en elle le gage d'une identité collective ainsi qu'une source d'enseignement. Bien que deux modèles urbanistiques se constituent à ce moment, l'un portant sur la définition d'un ordre type susceptible de venir s'appliquer à n'importe quel établissement, et l'autre insistant sur une approche nostalgique de la ville ancienne, seul le second, le modèle culturaliste, mène à la reconnaissance de l'intérêt patrimonial des ensembles urbains.

En soulignant le rôle identitaire de l'architecture, John Ruskin, l'un des principaux protagonistes de ce mouvement, met en avant, à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, l'intérêt des milieux urbains anciens. Ruskin attire l'attention sur le rôle de mémorial de la ville ancienne. Elle permet, selon lui, d'enraciner ses habitants dans le temps et dans l'espace. Camillo Sitte, une seconde figure associée au modèle culturaliste, mise quant à lui sur son intérêt didactique et esthétique. En s'intéressant à l'organisation spatiale des ensembles urbains anciens, il tente de dégager certaines règles de composition urbaine qu'il serait possible d'adapter aux exigences de la ville moderne. Pour cette raison, il est reconnu pour avoir contribué à la création de la ville historique.

Ces deux personnalités participent par leurs positions respectives sur la ville ancienne à la constitution du concept de patrimoine urbain tel qu'il apparaît durant la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle. En soulignant l'intérêt patrimonial des milieux urbains anciens et en insistant *a fortiori* sur leur valeur didactique et historique, ceux-ci ont mis en avant l'importance de la ville ancienne dans la constitution d'un nouvel ordre urbain orienté par les exigences de la vie contemporaine. Qu'elle soit motivée par son rôle commémoratif ou didactique, la sauvegarde de la ville ancienne apparaît à leurs yeux comme étant primordiale à l'établissement de cet ordre nouveau. Cependant, si, contrairement aux pré-urbanistes et aux urbanistes progressistes, les ensembles urbains anciens revêtent pour eux un intérêt certain, les positions de Ruskin et de Sitte conduisent également à la préservation intégrale, voire à l'isolement de l'objet patrimonial de son contexte. Puisque pour Ruskin et Sitte la ville ancienne ne peut jouer un autre rôle que celui de monument historique, sa conservation et sa mise en valeur ne peuvent passer que par sa mise en réserve et son détachement d'une vie urbaine contemporaine.



## **Chapitre 3- Des projets de conservation qui peinent à redynamiser leurs milieux**

Face à l'urbanisme fonctionnaliste tel que pratiqué durant les Trente glorieuses se généralise à partir des années 1970 un intérêt patrimonial pour les ensembles urbains anciens. Les processus d'urbanisation alors en cours ont donné lieu à une vaste critique de leur application. Tant en Europe qu'en Amérique du Nord, ces critiques ont porté sur la pratique de la table rase et sur ses conséquences pour les quartiers anciens. Que l'on pense à la destruction des Halles de Baltard à Paris, au projet de réaménagement du secteur de Covent Garden à Londres, aux opérations de démolitions-constructions de certains secteurs du centre-ville colonial de New Haven dans le Connecticut, ou encore plus près de nous aux destructions engendrées par la construction de la Maison de Radio-Canada à Montréal, l'urbanisme fonctionnaliste est à cette époque davantage occupé à planifier la ville de demain et à corriger les « impairs » engendrés par un trop grand laxisme dans les pratiques aménagistes antérieures qu'à considérer les contextes dans lesquels il est appelé à intervenir. La majorité des projets qui ont été réalisés durant cette période visaient à assainir la ville industrielle et à favoriser le développement de nouvelles aires d'urbanisation.

Le désintérêt pour les tissus anciens et les destructions subséquentes engendrées par l'urbanisme fonctionnaliste ont entraîné un regain d'intérêt pour la ville traditionnelle. Durant les décennies 1960 et 1970, plusieurs mesures de protection visant la sauvegarde d'ensembles urbains anciens ont été mises en place pour répondre aux pressions qu'exerçait cet urbanisme. Qu'il s'agisse des secteurs sauvegardés en France, des *conservation areas* au Royaume-Uni, des *historic districts* aux États-Unis, ou des arrondissements historiques au Québec, celles-ci ont été érigées afin de protéger les tissus anciens. Si on ne peut réfuter leur caractère novateur, notamment comme alternatives aux pratiques ayant cours à l'époque dans les quartiers centraux et comme initiatrices de l'extension de la protection

patrimoniale aux ensembles urbains, elles constituent néanmoins des réponses partielles à la sauvegarde du patrimoine urbain.

Comme nous l'aborderons dans ce chapitre, en préconisant l'isolement des ensembles urbains anciens, les différentes mesures de protection mises en place à ce moment s'inscrivent à la suite du modèle progressiste et du mouvement fonctionnaliste. En misant davantage sur l'intégrité des territoires protégés que sur les interrelations entretenues entre ces derniers et leurs milieux, la définition de ces « zones » d'intérêt patrimonial encourage leur exclusion des dynamiques urbaines et annihile toute contribution à la redynamisation de leurs milieux.

Dans ce chapitre, nous exposerons de quelle façon l'approche traditionnelle de la conservation peine à engendrer des projets de conservation qui participent à la préservation des quartiers anciens comme milieux de vie. Comme nous le présenterons, les différentes mesures de protection mises en place à partir des années 1960 témoignent de nuances et de changements dans l'approche des ensembles urbains anciens. Nous dresserons le portrait de ces changements en insistant sur quelques-unes des mesures de protection développées dans les pays occidentaux. Enfin, nous terminerons ce chapitre par un retour sur le façadisme comme pratique ayant été développée par les aménagistes afin de répondre à une demande portant sur la redynamisation des milieux anciens. Nous verrons en quoi celle-ci s'inscrit dans le cadre d'une approche patrimoniale centrée sur la conservation du monument historique et des valeurs qui lui sont associés, et comment celle-ci échoue à inscrire les ensembles urbains anciens dans les dynamiques de la ville contemporaine.

### **3.1 L'urbanisme fonctionnaliste et la question des centres anciens**

Avant d'aborder le contexte ayant mené à l'émergence des principales mesures de protection des ensembles urbains anciens, il importe de présenter les conditions par

lesquelles la pratique fonctionnaliste de l'urbanisme aborda les milieux urbains consolidés. Pour ce faire, nous ferons un bref retour sur les principaux préceptes de cette pratique ainsi que sur les conditions de son rapport à l'histoire et les modalités par lesquelles elle intervint sur les quartiers anciens.

### **3.1.1 L'urbanisme fonctionnaliste : ses préceptes**

La diffusion des préceptes fonctionnalistes débute par la création des Congrès internationaux d'architecture moderne (CIAM) à La Sarraz, en Suisse, en 1928. C'est lors de ces rencontres organisées autour de la figure de Le Corbusier que fut élaboré le discours fonctionnaliste qui s'imposa en Occident à partir de la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle. Bien que ce mouvement marque une importante rupture avec le passé, il s'inscrit dans le sillage de l'un des deux modèles urbanistiques que nous avons présentés précédemment, le modèle progressiste (Choay, 1979).

La Charte d'Athènes, rédigée à l'occasion du quatrième CIAM de 1933 et publiée par Le Corbusier une dizaine d'années plus tard, présente l'essentiel des positions fonctionnalistes. Il y est proposé par ses principaux signataires de remplacer la ville existante par une ville « rationnelle ». Ces derniers insistent sur la nécessité d'une ville exempte de toutes contingences. Comme le mentionnent Corboz et Marot (2001: 201), face à l'énorme complexité des phénomènes urbains, les fonctionnalistes procédèrent à une réduction impitoyable du nombre de paramètres déterminant le domaine bâti.

L'analyse de la ville fonctionnelle qui a donné lieu à la naissance de la Charte d'Athènes se fonde sur le concept de besoin considéré comme « indissociable [...] de ceux de fonction et de relation fonctionnelle, sous-entendu entre l'espace et l'individu » (Dreyfus, 1976: 29). L'idée d'un homme-type amène ce mouvement à identifier un certain nombre de besoins universels qui trouveraient leur réponse à partir de quatre grandes fonctions de l'espace, soient : l'habitation, la production, la circulation et la récréation. C'est là le credo corbuséen. Comme modèle universel d'aménagement, la Charte d'Athènes préconise pour

des raisons hygiénistes et fonctionnelles le desserrement de la trame ainsi que l'abolition de la « rue corridor » et du rapport entre le parcellaire et le bâti, refusant du même coup la notion de tissu urbain. Si le mouvement fonctionnaliste propose un modèle d'aménagement basé sur une organisation fonctionnelle de l'espace, les différents éléments de la structure urbaine sont dissociés au profit de zones monofonctionnelles et de la constitution d'une hiérarchie de voies basée sur la rapidité des flux de circulation.

Le projet des CIAM se caractérise par une volonté d'adaptation de l'architecture et de l'urbanisme à la modernité. En Europe, cela se concrétise par « la mobilisation des ressources de l'industrie et de la technique pour satisfaire les nouveaux besoins de masse en logement, en créant un art fonctionnel destiné au plus grand nombre » (Lévy, 1999: 54). Cette position n'est pas sans rappeler celle du Bauhaus pour qui la production industrielle de « formes-types » d'habitations constituait l'un des principaux objectifs. En Amérique du Nord, la recherche de modernité s'exprime quant à elle davantage dans la mise en œuvre de techniques nouvelles de construction, comme dans l'aménagement en hauteur des quartiers centraux, ainsi que dans un traitement fonctionnaliste de l'espace.

Bien que le fonctionnalisme apparaisse porteur du récit d'émancipation des Lumières, notamment quant à la croyance dans la délivrance de l'humanité par la technique et la science (Lévy, 1999), ce mouvement délaisse les visées esthétiques de la composition urbaine pour valoriser la rationalité des aménagements. La planification comme démarche quantitative s'impose pour ses tenants comme le principal mode d'appréhension de la ville. Cela se traduit notamment dans la réintroduction et l'adaptation de certains outils urbanistiques tels que le zonage. Cet outil, développé en Allemagne à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, fut repris par les fonctionnalistes dans le but d'introduire dans la ville un ordre rigoureux qui répondrait à « un nouveau niveau d'efficacité, celui de l'activité productive » (Choay, 1979: 36).

### 3.1.2 La négation de l'histoire

Cette valorisation à outrance de la modernité mène à une négation de l'histoire de la part des fonctionnalistes. Pour ces derniers, la modernité s'exprime d'une part par l'introduction de techniques et de modes de production industriels, et d'autre part par la rationalité et les prétentions scientistes de leurs actions.

En abandonnant toute idée de composition urbaine pour ne s'intéresser qu'aux questions d'hygiène, d'habitat et de circulation, le discours fonctionnaliste légitime son unique recours aux critères quantitativistes. S'il prône la séparation des formes et des fonctions, cette dissociation correspond à une négation de la forme urbaine réduite à un espace neutre, abstrait et quantifiable (Sokoloff, 1988: 132). On ne s'étonnera pas ici que le mouvement fonctionnaliste ait restreint son discours sur l'urbain à l'évocation de données chiffrées : la ville étant pour ses protagonistes dénuée de toutes qualités concrètes et formelles.

L'une des conséquences les plus notables de la valorisation de la modernité de la part du mouvement fonctionnaliste est son adhésion au principe de négation de l'histoire. Conformément à sa recherche de rationalité, la modernité considérée comme un commencement absolu se traduit par la pratique de la table rase, la négation du passé et de la mémoire du lieu, ainsi que par le refus de la ville historique (Lévy, 1999: 55). C'est cette attitude qui marque le plus durement la position de l'urbanisme fonctionnaliste sur le patrimoine bâti. Cette position mène au rejet du processus de sédimentation urbaine qui caractérise la notion de tissu urbain. Que l'on pense au Plan Voisin imaginé par Le Corbusier en 1925 qui préconisait la destruction du centre-ville historique de Paris, les centres urbains anciens apparaissent aux yeux des fonctionnalistes comme des espaces de prédilection à l'application de la table rase, permettant du même coup d'assurer leur entrée dans la modernité et de mieux répondre aux impératifs techniques d'un aménagement fonctionnel.

### 3.1.3 Le patrimoine bâti comme relique d'un passé révolu

Face à cette négation de l'histoire, une seconde attitude caractérise le mouvement fonctionnaliste envers le patrimoine bâti. Il s'agit de l'assimilation du monument historique à une relique. En refusant tout intérêt pour les ensembles urbains anciens, notamment quant à leur valeur historique et d'usage, la position adoptée par le fonctionnalisme sur le patrimoine bâti apparaît uniquement concernée par les monuments et leur intérêt esthétique et historique.

Ce sont des témoins précieux du passé qui seront respectés pour leur valeur historique ou sentimentale d'abord; ensuite parce que certains portent en eux une vertu plastique en laquelle le plus haut degré d'intensité du génie humain s'est incorporé. (Le Corbusier, 1957: 87)

C'est comme reliques d'un passé révolu qu'il importe de maintenir ces constructions. Qu'il s'agisse d'édifices ou d'ensembles bâtis, l'intérêt patrimonial est avant tout porté sur les qualités architecturales et historiques du bâtiment isolé. Par ailleurs, cet intérêt ne pourrait justifier en aucun cas l'emploi de styles du passé. Les modes de conservation que suscite cette position sur le patrimoine bâti misent sur l'isolement et le maintien des qualités esthétiques du monument.

[...] dans les cas où l'on se trouve devant des constructions répétées à de nombreux exemplaires, certaines seront conservées à titre documentaire, les autres abattues; dans d'autres cas, la seule partie constituant un souvenir ou une valeur réelle pourra être isolée; le reste sera modifié utilement. Enfin, dans certains cas exceptionnels, la transplantation totale d'éléments gênants par leur situation mais qui méritent par leur haute signification esthétique ou historique d'être conservés, pourra être envisagée. (Le Corbusier, 1957: 88)

Pour les fonctionnalistes, le monument ne joue aucun rôle dans l'organisation spatiale de la ville. Si, comme nous l'avons mentionné, c'est à partir de quatre fonctions (habiter, travailler, circuler, se recréer) basées sur l'identification de besoins universels que ce mouvement développe un modèle d'aménagement, le plan de la ville fonctionnaliste

n'apparaît pas lié aux contraintes culturelles. Le besoin en verdure et en soleil justifie l'isolement des bâtiments et leur orientation, rejoignant ainsi des préoccupations hygiénistes, et la nécessité de faciliter les flux de circulation impose la ségrégation des voiries. La rue comme espace public disparaît au profit des espaces résiduels créés par les bâtiments et les infrastructures de transport. Contrairement au mouvement urbanistique du *City Beautiful* selon lequel les monuments permettaient une certaine structuration de l'espace, notamment en alimentant une hiérarchisation des voies et en marquant certains lieux d'importance, le mouvement fonctionnaliste ne leur accorde aucun rôle, sinon celui de servir la documentation et le souvenir d'un passé révolu. Avec l'*Urban Renewal* tel que développé en Amérique du Nord ces monuments seront même éliminés des morceaux renouvelés car alors considérés comme incompatibles avec la ville moderne.

### **3.2 Les ensembles urbains anciens comme milieux de vie**

Lorsqu'ils furent confrontés à des milieux déjà urbanisés, les adeptes du fonctionnalisme appliquèrent le principe de la *tabula rasa*. Le modèle urbanistique fonctionnaliste s'étant jusqu'alors restreint à l'édification de principes généraux et à l'élaboration de modèles de construction *ex nihilo*, pensons à Brasilia, Chandigarh et Dacca, de même qu'à certaines opérations de reconstructions de villes détruites, c'est à partir du moment où cet urbanisme fut appelé à intervenir sur les milieux déjà constitués qu'on assiste à la transformation radicale des tissus urbains anciens. Comme nous l'aborderons, c'est notamment à la faveur de l'*Urban Renewal* nord-américain que se multiplient ces opérations de transformation. Les changements qui ont alors été imposés aux ensembles urbains anciens engendrèrent un nombre important de critiques sur la disparition des lieux de sociabilité et de l'urbanité caractéristiques de ces milieux, ainsi que sur la disparition des liens de continuité historique qui unissaient jusqu'ici leurs aménagements. En réponse à la multiplication d'opérations de rénovation urbaine ainsi que d'interventions se réclamant du fonctionnalisme émerge alors un intérêt pour les ensembles urbains anciens comme milieux de vie. Cet intérêt contribua grandement à la reconnaissance patrimoniale de ces ensembles.

### 3.2.1 L'*Urban Renewal* : l'application de la table rase

Le modèle progressiste et le discours fonctionnaliste s'imposent dans l'ensemble des pays occidentaux après la Seconde Guerre mondiale. En Europe, c'est essentiellement à la faveur des destructions engendrées par la guerre et perçues comme autant d'occasions de construire sur des espaces libres, ainsi que de la réalisation d'un certain nombre de villes nouvelles, que se consolident ces points de vue. En Amérique du Nord, c'est plutôt au nom du redéveloppement économique et résidentiel des quartiers urbains centraux que se généralise une telle approche.

Le début de la période d'*Urban Renewal* aux États-Unis est marqué par l'adoption du *Housing Act* par le Congrès américain en 1949 (Hall, 1988: 247). Cette loi qui permet de procéder à la démolition de vieux quartiers urbains conforte et favorise la réalisation du modèle fonctionnaliste de la ville. En vertu de cette loi, les espaces libérés sont livrés à des promoteurs afin de permettre leur redéveloppement. Cependant, ces opérations qui visaient autant l'éradication de quartiers considérés comme insalubres que le redéveloppement commercial ont eu pour effet de faire disparaître de nombreux milieux de vie ainsi que de délocaliser des populations qui étaient alors considérées parmi les plus fragiles.

L'*Urban Renewal* nord-américain fonde ses modes d'appréhension de la ville sur ceux du mouvement fonctionnaliste. En effet, les tissus des quartiers anciens sont démolis au nom de la modernité, celle-ci s'exprimant par de nouvelles formes urbaines et architecturales en opposition avec celles retrouvées précédemment. Pour cette « déclinaison » du fonctionnalisme, les ensembles urbains anciens n'ont aucun intérêt. Les quartiers urbains anciens sont jugés comme incompatibles avec la ville moderne. Les qualités d'usage et de composition qui seront par la suite associées aux tissus urbains anciens ne sont pas considérées.



C'est ce désintérêt pour les quartiers anciens comme milieux de vie qui encouragea certains à s'insurger contre leur démolition. Ainsi, on observa à partir de ce moment et des décennies suivantes une tendance pour l'urbanisme nord-américain et européen à inclure un intérêt pour les ensembles urbains anciens dans leur pratique.

### 3.2.2 Une réaction aux dérives fonctionnalistes

De nombreuses critiques s'élevèrent dès les années 1950 contre les transformations radicales induites par les opérations *d'Urban Renewal* ainsi que par l'adhésion des aménagistes d'alors au mouvement fonctionnaliste. Dans certains cas, ces critiques ont réussi à empêcher, ou à tout le moins retarder, la transformation des quartiers anciens. On peut penser au projet de construction d'une autoroute dans l'axe de la rue de la commune dans le Vieux-Montréal qui fut abandonné à la suite de la constitution d'un mouvement d'opposition organisé autour du couple Lemco-Van Ginkel<sup>13</sup>. Cependant, pour ces trop rares exemples de révision et d'abandon de projets à saveur fonctionnaliste, on ne compte plus le nombre d'interventions se réclamant de la rénovation urbaine qui ont été menées à terme. Parmi tant d'autres, on peut mentionner le cas des Habitations Jeanne-Mance<sup>14</sup> ainsi que celui du secteur de la Petite Bourgogne<sup>15</sup> à Montréal.

---

<sup>13</sup> Daniel Van Ginkel et Blanche Lemco Van Ginkel ont joué, durant les décennies 1950 et 1960, un important rôle dans le développement de l'urbanisme au Québec. Par une pratique active et par leur participation à la fin des années 1950 au mouvement d'opposition à la construction d'une autoroute dans l'axe de la rue de la Commune, dans le Vieux-Montréal, ils ont souligné l'importance d'une pratique urbanistique ancrée dans son contexte.

<sup>14</sup> Ce projet montréalais de rénovation urbaine débuté en 1958 engendra la construction de 796 logements (Marsan, 1994: 357) répartis dans le secteur bordé des rues Boisbriand, Saint-Dominique, Ontario et Sanguinet. L'implantation des nouveaux bâtiments en tout point conforme aux préceptes fonctionnalistes, notamment celui de la disparition de la rue au profit d'espaces de verdure et d'équipements collectifs, s'imposa comme étant en totale rupture avec l'environnement préexistant où les habitations apparaissaient implantées en contiguës, sans marge de recul, selon un schéma typique à la ville industrielle.

<sup>15</sup> Dans ce secteur montréalais de l'actuel Arrondissement Sud-Ouest, compris entre le canal Lachine et la côte de la rue Saint-Antoine, entre la rue Atwater et la rue Guy, on entreprit durant les années 1960 une vaste opération de rénovation urbaine. Le quartier qui fut alors jugé insalubre est aujourd'hui caractérisé par la présence d'immeubles d'habitations à loyers modiques ainsi que de résidences unifamiliales, des types bâtis qui étaient jusqu'alors absents du quartier.

Selon Albert Lévy (1995a), les critiques qui se sont développées contre les méthodes et les réalisations de l'urbanisme fonctionnaliste ont porté sur deux éléments distincts : sur le « plan du contenu urbain » et sur le « plan de la forme urbaine ». Bien que ces critiques visent des objets différents, la disparition d'une vie urbaine organisée autour d'espaces de rencontre ainsi que la nécessité d'une approche globale et synthétique de la ville, elles contribuèrent toutes deux à l'émergence d'un intérêt patrimonial pour les ensembles urbains anciens.

Les critiques traitant du « plan du contenu urbain » ont cherché à « réintégrer le problème urbain dans un contexte global réel, en se nourrissant des informations recueillies par les sciences sociales » (Lévy, 1995a: 32). Ces critiques ont notamment voulu dénoncer l'arbitraire avec lequel l'urbanisme fonctionnaliste avait traité la ville, notamment par son indifférence aux réalités sociales et culturelles des lieux, ainsi que par son dédain pour le passé et l'histoire. Elles se sont surtout développées chez les spécialistes des sciences sociales et ont donné lieu à une vaste littérature portant sur les études urbaines. Elles ont souligné l'importance de la rue comme espace public et comme « support de la convivialité » (Raymond, 1987: 5). On mentionnera comme faisant partie de ces critiques les travaux du géographe Marcel Poète, de l'historien Lewis Mumford, ainsi que ceux du sociologue Henri Lefebvre et de la journaliste Jane Jacobs.

Dans un second temps, les critiques de l'urbanisme fonctionnaliste portent sur ce que Lévy a nommé le « plan de la forme urbaine ». Les discours se rapportant à de telles critiques ont cherché à réintégrer le problème de la forme urbaine et architecturale dans un contexte urbain global qui prendrait en compte les multiples facettes de son évolution. Pour ces critiques, « l'étude du rapport de l'architecture avec la ville est avancée comme une nouvelle manière de saisir l'histoire urbaine à travers l'évolution de sa forme, de ses tissus et de ses types » (Lévy, 1995a: 33). Chez les tenants d'une telle approche, un rapport est établi entre l'histoire sociale et l'histoire urbaine par le biais d'une analyse morphologique (Lévy, 1995a: 33). Cette position a été au centre des préoccupations des trois écoles de

typomorphologie, à savoir italienne, française et britannique. Parmi les principaux protagonistes de ces écoles, on peut mentionner les italiens Saverio Muratori et Carlo Aymonino, les français Philippe Panerai et Bernard Huet, ainsi que les britanniques Jeremy Whitehand et Bill Hillier.

Ces critiques nous intéressent particulièrement parce qu'elles soulignent l'importance d'une pratique urbanistique concernée par le domaine physico-spatial et plus spécifiquement par les formes urbaines comme structures sémiotiques de correspondance entre les organisations sociales et leurs espaces (Lévy, 1995a; Lévy, 1988). Cependant, c'est sur les premières, celles portant sur le « plan du contenu urbain », que nous nous concentrerons dans ce chapitre. Nous aurons l'occasion de revenir beaucoup plus longuement sur les secondes lorsque nous aborderons les conditions de l'émergence d'un regard proprement urbanistique sur les ensembles urbains anciens dans le chapitre 4 de notre thèse.

En lien avec l'émergence d'un intérêt pour les quartiers anciens comme milieux de vie et comme « support de la convivialité » (Raymond, 1987: 5), nous insistons ici sur deux groupes de discours ayant marqué les critiques du « plan du contenu urbain ». Ces discours portent sur la défense de l'espace public comme régulateur de vie sociale ainsi que sur l'établissement humain comme enracinement spatio-temporel (Lévy, 1995a: 33).

### **3.2.2.1 Des discours sur l'espace public comme régulateur de vie sociale**

Les premiers discours portant sur le « plan du contenu urbain » qui nous intéressent sont ceux qui prônent la défense de la rue comme espace public et comme régulateur de la vie sociale. Ces discours insistent sur l'importance des liens tissés entre les usagers de l'espace public urbain afin de dénoncer l'arbitraire avec lequel le modèle urbain fonctionnaliste traite de leur question.

Les défenseurs de ces discours critiquent le modèle fonctionnaliste de la ville en réaction à la disparition de la rue comme espace de rencontre. Comme nous l'avons présenté, ce

modèle préconise une organisation de l'espace urbain à partir de quatre grandes activités qui sont : habiter, travailler, circuler et se récréer. Pour les partisans d'un tel modèle, la rue ne revêt qu'un rôle de voie de circulation, qu'il s'agisse de circulation piétonnière ou automobile. Son importance comme lieu de rencontre est bafouée au profit des espaces de récréation qui sont essentiellement constitués par des plages de verdure implantées entre les voies de circulations et les bâtiments. Si la ville industrielle s'organise à partir d'un système de rues hiérarchisées défini selon les activités et des équipements publics s'y trouvant, le modèle fonctionnaliste rompt cette hiérarchie en imposant des espaces urbains libres de toutes différenciations. C'est contre la disparition de la rue comme espace public que s'insurgent les principaux protagonistes de ces discours.

Parmi les auteurs ayant contribué à ces discours on peut mentionner Henri Lefebvre ainsi qu'Henri Raymond. Dans l'un de ses ouvrages sur le phénomène urbain, *Le droit à la ville*, Lefebvre (1968: 19) insiste sur le fait que la ville comme structure physique est avant tout le support d'une « façon de vivre » qu'il identifie comme étant la « société urbaine », et que celle-ci se base sur une nécessaire « rencontre entre ses citoyens ». Raymond (1987), reprenant certaines des idées avancées par Lefebvre, dont celle de la rue comme principal lieu d'échange et de pratiques de la ville, soutient l'idée que la socialité urbaine ne met pas fin aux différences culturelles, mais qu'elle apparaît plutôt comme le conservatoire de ces différences.

En plus de ces derniers, on peut mentionner les travaux du psychiatre américain Leonard Duhl (1963) portant sur une approche globale et synthétique de la planification urbaine, ceux plus anciens de l'allemand Georg Simmel (1903) sur les modes d'interaction sociale engendrée par la vie urbaine, ou encore ceux du sociologue français Paul-Henry Chombart de Lauwe (1965) qui traitaient également de l'évolution de ces rapports. À ceux-ci, on se doit également d'ajouter les écrits de la canadienne d'origine américaine Jane Jacobs (1961) faisant l'apologie de la vie urbaine, de sa diversité, ainsi que de la cohésion communautaire qui la caractérise. C'est dans son ouvrage *The Death and Life of Great*

*American Cities* qu'elle développe ses principaux arguments pour décrier la pratique d'un urbanisme fonctionnaliste et souligner l'importance des espaces publics, qu'il s'agisse de rues ou de parcs, pour la régulation d'une riche expérience urbaine.

Les travaux de ces différents auteurs nous apparaissent particulièrement intéressants dans la mesure où ils contribuent à faire émerger et à alimenter un intérêt pour les ensembles urbains anciens comme milieux de vie. Pour ces derniers, ces quartiers sont apparus comme les lieux privilégiés d'une certaine urbanité et d'une forte cohésion communautaire. Si leurs discours abordent essentiellement la question de l'urbain à partir des interactions qui naissent entre les différents usagers de la ville et leurs pratiques, ils représentent une importante critique de l'approche fonctionnaliste. En soulignant l'importance des milieux urbains anciens comme espaces de vie, ils ont contribué à faire émerger un intérêt patrimonial pour ces ensembles. Comme nous l'aborderons avec la seconde catégorie de discours portant sur le « plan du contenu urbain », l'importance des quartiers anciens apparaît pour certains comme étant issue d'une indéniable continuité historique et sociale portée autant par les aménagements en présence que par le tissu social qui les compose.

### **3.2.2.2 Des discours sur l'établissement humain comme enracinement spatio-temporel**

Ce second groupe de discours porte sur la nécessité d'une pratique urbanistique fondée sur les enquêtes sociologiques ainsi que sur une observation scientifique de l'urbain. Ils constituent une critique avant la lettre d'une approche fonctionnaliste de la ville. Bien qu'ils soient antérieurs pour deux d'entre eux à la diffusion des préceptes fonctionnalistes, ils présupposent la critique des méthodes et des réalisations de cette pratique urbanistique telle que généralisée à partir de la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle. À cet effet, ils mettent l'accent sur la nature évolutive de la ville, qu'il s'agisse de sa morphologie ou encore du tissu social qui la caractérise.

Contrairement au modèle progressiste et au mouvement urbanistique fonctionnaliste, les partisans de ces discours soulignent l'importance de l'étude du milieu dans le processus

menant à l'intervention sur la ville. Si les fonctionnalistes considéraient une universalité des besoins de l'Homme, c'est en recourant à la technique ainsi qu'aux progrès de la science que les conflits étaient pour eux surmontés. En opposition à ces derniers qui ont été amenés à rejeter la ville historique au nom de la modernité, les différentes figures associées à ces discours insistent sur l'importance d'une continuité historique dans l'appréhension des phénomènes urbains.

Bien qu'ayant évolué au début du XX<sup>e</sup> siècle, l'écossais Patrick Geddes constitue l'un des principaux protagonistes de ces discours. En transposant à l'urbain une approche héritée de la biologie, ce biologiste de formation chercha à faire valoir la nécessité du recours à une enquête globale comme préalable à toute intervention sur la ville. À cet effet, il pava la voie aux différents penseurs qui soulignèrent la nécessité d'appliquer à l'étude de l'urbain une démarche scientifique. C'est dans le but de comprendre le phénomène d'urbanisation et de le replacer dans un système de causes et effets que se fait pour Geddes l'application d'une telle démarche.

*In this complex field of study as in simpler preliminary ones, our everyday experiences and commonsense interpretations gradually become more systematic, that is, begin to assume a scientific character; while our activities, in becoming more orderly and comprehensive, similarly approximate towards art*<sup>16</sup>. (Geddes, 1904)

À ce dernier, on peut également associer le géographe Marcel Poète qui fut étroitement impliqué dans la fondation de l'Institut d'urbanisme de Paris. Parce qu'il insiste sur l'importance des études sociologiques comme moyen d'appréhender le phénomène urbain, la démarche de Poète apparaît très fortement apparentée à celle de Geddes (Choay, 1979: 354). S'il s'inscrit dans le cadre des discours portant sur l'établissement humain comme enracinement spatio-temporel, c'est qu'il développe dans son ouvrage *Une vie de cité* :

---

<sup>16</sup> Dans ce champ complexe d'études, comme dans les plus simples, nos expériences quotidiennes et nos interprétations basées sur le sens commun deviennent plus systématiques, c'est-à-dire, commencent à assumer un caractère scientifique; pendant que nos activités, en devenant plus ordonnées et globalisantes, s'approchent de la même façon de l'art. (Traduction libre)

*Paris de sa naissance à nos jours* (1924) un regard historique sur la ville. Poëte insiste sur le fait que les configurations actuelles de Paris sont le résultat de transformations successives et qu'à cet effet la ville contemporaine n'est pas différente de la ville passée (Darin, 1998: 64). « Le Paris d'autrefois et celui de nos jours ne sont pas des êtres successifs. C'est un seul et même être en constante évolution » (Poëte, 1924: I).

Tout comme Geddes, son maître à penser, l'américain Lewis Mumford insiste également sur la nécessité d'une pratique urbanistique fondée sur une démarche scientifique. Questionnant le rôle central attribué par les fonctionnalistes à la technique, il souligne l'importance de considérer la ville dans ses dimensions culturelles et historiques. Contrairement aux partisans du fonctionnalisme, Mumford insiste sur une approche globale et synthétique des problèmes morphologiques. Afin de mieux comprendre les contextes urbains dans lesquels il est appelé à intervenir, notamment comme membre fondateur du *Regional Planning Association of America*, il n'hésite pas à avoir recours à une lecture historique de la ville. C'est par la publication de son ouvrage de *The City in History* en 1961 qu'il fit connaître l'essentiel de ses positions.

Ces différents discours portant sur l'établissement humain comme enracinement spatio-temporel contribuent de deux façons à l'émergence d'un intérêt pour les milieux urbains anciens. Tout d'abord, ils cherchent à inscrire les phénomènes urbains dans une continuité historique où les formes qui y sont déployées, tout comme les populations qui les habitent, sont à saisir en elles-mêmes, mais également comme étant issues d'un processus de transformation ayant opéré avec le temps. Si on peut aujourd'hui caractériser ces formes et ces populations pour ce qu'elles sont, elles apparaissent avoir évolué à partir de conditions propres à leur contexte historique et culturel. De même, en soulignant l'importance d'une démarche urbanistique faisant une large place à la connaissance du milieu sur lequel elle est appelée à intervenir, ces discours ont alimenté un intérêt naissant pour les milieux urbains anciens. C'est à cet effet que Geddes aura souligné dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle l'intérêt d'une enquête globale préalable.

Comme nous l'avons présenté, les différents discours critiques portant sur ce que Lévy (1995a) a nommé le « plan du contenu urbain » ont voulu dénoncer l'arbitraire avec lequel la pratique urbanistique fonctionnaliste aborde la ville. Ceux-ci ont notamment décrié l'indifférence avec laquelle elle traite des différentes réalités sociales et culturelles, ainsi que le mépris qu'elle témoigne pour le passé et l'histoire de la ville. Si ces discours ont contribué à faire émerger un intérêt pour les ensembles urbains anciens comme milieux de vie, ils ont également largement alimenté leur intérêt patrimonial. Les principaux arguments qui sont évoqués à partir des années 1960 pour justifier leur conservation portent sur le maintien de la diversité urbaine et sur la sauvegarde de la cohésion communautaire alors jugés essentiels à la promotion de l'idée et du sens de la cité (Marsan, 1994: 391). Comme nous l'aborderons dans les pages suivantes, c'est en réaction aux dérives fonctionnalistes ayant eu cours dans les centres historiques que l'on procéda à cette époque à l'adoption d'une vaste législation portant sur la protection des ensembles urbains anciens.

### **3.3 La mise en réserve patrimoniale : une alternative aux dérives fonctionnalistes**

Dans ce contexte de renouvellement d'intérêt pour les centres urbains anciens sont mis en place en Europe, comme en Amérique du Nord, les principaux outils législatifs portant sur la conservation de la ville historique. La première loi en la matière est votée en France au début des années 1960. Celle-ci est adoptée à la suite des multiples reconstructions inspirées des CIAM et de la Charte d'Athènes où « la préoccupation hygiéniste va de pair avec la politique de bulldozers » (Schaak et al., 1992: 10). Si les différentes mesures de protection qui sont alors adoptées portent sur les centres historiques, elles témoignent de nuances et de différences dans l'approche des ensembles urbains anciens. Nous présenterons ici ces nuances en abordant plus spécifiquement les secteurs sauvegardés français, les *historic districts* américains, les *conservation areas* britanniques, ainsi que les arrondissements historiques québécois. Bien que ces mesures de protection constituent des



alternatives novatrices quant aux pratiques urbanistiques développées à l'époque dans les centres historiques, elles représentent néanmoins des réponses partielles à la conservation et à la mise en valeur des ensembles urbains anciens. Comme nous le démontrerons, ces mesures de protection ont eu pour effet de soustraire les territoires protégés des dynamiques urbaines dans lesquelles ils s'inscrivent.

### **3.3.1 La Loi Malraux : une première reconnaissance de l'ensemble urbain**

Avec la *Loi du 4 août 1962* mieux connue sous le nom de *Loi Malraux* est introduite la protection des ensembles urbains anciens dans les différentes mesures de protection du patrimoine bâti. Cette loi consacre la possibilité pour l'État français de créer et de délimiter des secteurs sauvegardés lorsque ces derniers présentent « un caractère historique, esthétique ou de nature à justifier la conservation, la restauration et la mise en valeur de tout ou partie d'un ensemble d'immeubles »<sup>17</sup>. Elle constitue un important précédent puisque c'est non plus seulement le bâtiment isolé qui apparaît visé par la protection patrimoniale, mais bien des ensembles urbains entiers. Depuis son adoption, la notoriété de cette loi dépassa largement le cadre français. Elle inspira différents gouvernements, dont le gouvernement du Québec avec la constitution des arrondissements historiques en 1963, ainsi que ceux du Royaume-Uni et des États-Unis. Comme le mentionne Malraux (1962), ministre des Affaires culturelles, dans la présentation du projet de loi sur la protection du patrimoine historique: « les nations ont découvert [...] qu'en architecture un chef-d'œuvre isolé risque d'être un chef-d'œuvre mort ». C'est à cet effet qu'il convenait de garantir la conservation des ensembles urbains anciens, mais aussi de la cohérence de leurs tissus.

La *Loi Malraux* fut adoptée en réaction aux pratiques urbanistiques de l'époque. Elle s'oppose aux tenants de la table rase en insistant sur le fait que les dynamiques urbaines doivent s'appuyer sur la ville existante et que les ensembles urbains anciens revêtent un intérêt patrimonial en soi. Cette loi prévoit l'installation de plans de sauvegarde et de mise

---

<sup>17</sup> Code de l'urbanisme, section I : Secteurs Sauvegardés, article L313-1

en valeur (PSMV) visant à encadrer et à guider la préservation des secteurs sauvegardés. Pour chacun des secteurs sauvegardés est établi un tel plan. Bien que ces plans doivent franchir plusieurs étapes avant de voir leur approbation, ils présentent les conditions d'interventions propres à chaque secteur. Ils indiquent les immeubles dont il importe d'assurer la préservation et pour lesquels les modifications sont soumises à des conditions préalables. Ils formulent également des règles sur l'implantation, les dimensions des nouvelles constructions, ainsi que sur leur architecture (ministère de la Culture et de la Communication, 2007). En 2011, on retrouve 100 secteurs sauvegardés répartis dans 97 villes : Besançon, Nice et Paris en comptant chacun deux.

Il importe cependant de mentionner que depuis une trentaine d'années un second dispositif est venu s'ajouter aux mesures de protection des ensembles urbains français. Il s'agit des zones de protection du patrimoine architectural et urbain (ZPPAU) auxquels on est venu greffer ultérieurement une dimension paysagère (ZPPAUP). Contrairement aux secteurs sauvegardés, ces zones sont définies à l'initiative des municipalités. Elles ont été instituées dans le cadre de la *Loi du 7 janvier 1983* relative à la décentralisation des compétences dans le domaine de l'urbanisme. Elles portent sur des secteurs pour lesquels on reconnaît une valeur culturelle, mais pour lesquels on ne veut pas imposer de contraintes quant à la restauration des bâtiments.

### **3.3.1.1 Le secteur sauvegardé : un ensemble urbain monumentalisé**

C'est afin d'assurer la préservation de certains ensembles historiques et du maintien de leurs valeurs que le gouvernement adopta la *Loi Malraux*. Comme le mentionne alors ce dernier, la protection de certains ensembles jugés d'intérêt patrimonial motive la création de secteurs sauvegardés.

Encore ne s'agit-il pas seulement de sauvegarder, mais aussi de sauver, car la plupart des maisons démolies ou, dans les campagnes, abandonnées le sont pour cause d'ancienneté. Or, s'il est raisonnable de démolir telles sinistres rues du XIX<sup>e</sup>

siècle pour les remplacer par des H.L.M., il est déraisonnable de traiter de la même façon les rues de la Renaissance ou du XVII<sup>e</sup> siècle. (Malraux, 1962)

Cependant, bien que la définition de ces secteurs porte sur des tissus urbains anciens, leur constitution apparaît fortement influencée par une approche patrimoniale fondée sur le concept de monument historique.

En soustrayant les secteurs sauvegardés des dynamiques d'urbanisation en cours, c'est la préservation de leurs valeurs d'ancienneté, d'authenticité et d'intégrité qui est visée. Si certains ensembles urbains apparaissent au moment de l'adoption de la *Loi Malraux* menacés par les pratiques urbanistiques et conservatoires de l'époque, ils sont considérés comme des objets rares et précieux qu'il importe de conserver. Leur reconnaissance comme sources de connaissances historiques, artistiques, voire comme objets de commémoration, nous amène à considérer que les quartiers anciens sont ici abordés comme des monuments en soi. L'exemple de la constitution du premier secteur sauvegardé, celui du Marais à Paris, est à cet effet particulièrement éloquent : les dispositions de la loi Malraux ayant été adaptées pour le cas de ce quartier.

En 1962, conforté par une approbation de la commission nationale des secteurs sauvegardés, un premier secteur sauvegardé est constitué dans le quartier du Marais à Paris. Ce secteur englobe un groupe d'îlots compris entre la rue Turenne et la vieille rue du Temple. Il est élargi l'année suivante à 126 hectares, de la place de l'Hôtel de Ville et de la Seine, au quartier du Temple (ministère de l'Équipement, du logement, des transports et du tourisme, date inconnue: 2). Bien qu'un premier PSMV fut adopté en 1969 pour le secteur, il ne fut jamais appliqué. Face à l'évolution de la réglementation qui tendait à considérer le PSMV comme un document d'urbanisme ayant force de loi et non plus comme un simple guide d'intervention, on procéda à sa révision. Celle-ci dura plus de dix ans pour se terminer à l'automne 1980 par l'adoption d'un nouveau PSMV par le conseil de Paris. Aujourd'hui, ce PSMV fait encore l'objet d'un processus de révision. Celui-ci est maintenant motivé par le besoin de prendre en compte les orientations de la politique

urbaine, sociale et durable de la ville de Paris, ainsi que par le désir d'élargir la reconnaissance patrimoniale aux bâtiments du XIX<sup>e</sup> et du XX<sup>e</sup> siècle du quartier (Mairie de Paris, 2009: 4).

La constitution du secteur sauvegardé du Marais s'inscrit dans le cadre de la redécouverte de son patrimoine bâti qui se fait à partir des années 1930. Ce quartier, aujourd'hui reconnu pour ses nombreux hôtels particuliers ainsi que pour ses grandes demeures, voit au XIX<sup>e</sup> siècle la fuite de sa bourgeoisie vers la rive gauche. De nombreux artisans viennent alors s'y installer entraînant la construction d'une grande quantité d'ateliers. En occupant les derniers espaces encore libres, l'arrivée de ces artisans eut pour effet d'accélérer la disparition des jardins d'apparat qui caractérisaient jusqu'alors le Marais.

C'est au tournant du XX<sup>e</sup> siècle que commence à émerger un intérêt pour le patrimoine bâti du quartier. Cet intérêt est alors motivé d'une part par la vente et le déménagement d'un grand nombre de décors architecturaux provenant des demeures bourgeoises, et d'autre part par la perspective de démolitions d'îlots jugés insalubres. Voulant mettre un frein à la dilapidation du patrimoine architectural du quartier, l'administration municipale acquit au début du XX<sup>e</sup> siècle quelques-uns des anciens hôtels particuliers. En 1911, la commission du Vieux-Paris dresse à cet effet une liste de résidences qui devraient être sauvées par achat ou location par la Ville de Paris (ministère de l'Équipement, du logement, des transports et du tourisme-ministère de la Culture, date inconnue: 6). Face à l'augmentation de la population et à la généralisation des problèmes d'hygiène subséquents, l'administration municipale identifia dès le début du XX<sup>e</sup> siècle une série d'îlots insalubres. Dans le but d'assainir le quartier, celle-ci décida durant les années 1930 de procéder à un vaste programme de démolition qui ne laisserait intactes que les principales églises. C'est la perspective de ces démolitions, combinée à la dilapidation d'éléments d'architecture, qui favorisa l'essor d'un intérêt patrimonial pour le Marais. Plusieurs études, dont celle de Greber réalisée en 1938, viennent alors souligner l'intérêt patrimonial du quartier. C'est à partir de ce moment que la question de la sauvegarde du Marais émerge véritablement.

Afin de protéger et d'assurer la préservation de son patrimoine bâti, le quartier est reconnu comme secteur sauvegardé en 1962. Cette reconnaissance s'inscrit comme étant directement issue du désir de protéger les anciennes propriétés bourgeoises du quartier et de maintenir le tissu existant. Si l'application de la *Loi Malraux* et de la désignation de l'ensemble comme secteur sauvegardé permettent la soustraction de ce quartier aux velléités d'alors, on insiste sur l'intérêt du Marais comme un ensemble urbain représentatif des modes d'habitation de la bourgeoisie parisienne du XVI<sup>e</sup> et du XVII<sup>e</sup> siècle. Parce que sa définition comme secteur sauvegardé mise à cet effet sur ses valeurs d'ancienneté, d'authenticité et d'intégrité, nous considérons le cas du Marais comme relevant d'une approche patrimoniale qui tend à aborder les ensembles urbains anciens dans une perspective de monument historique. Cependant, c'est le quartier historique du Marais qui est ici abordé comme monument et non pas chacun de ses bâtiments pris isolément.

### **3.3.2 Les « conservation areas » et les « historic districts » : deux exemples anglo-saxons de mesures de protection patrimoniale**

Bien que ce soit en France que l'on adopte la première loi en matière de protection d'ensembles urbains anciens, les pays anglo-saxons, dont les États-Unis et le Royaume-Uni, emboîtent assez rapidement le pas. Ils adoptent respectivement en 1966 et en 1967 des mesures permettant de protéger leurs ensembles patrimoniaux. Cependant, les modalités par lesquelles ils mettent en place ces mesures diffèrent sensiblement. Les notions d'*historic district* et de *conservation area* réfèrent ici à des milieux différenciés, l'un reconnu pour sa concentration de bâtiments d'intérêt patrimonial, et l'autre, pour son intérêt architectural et historique.

### 3.3.2.1. Les « historic districts » : des concentrations de bâtiments d'intérêt patrimonial

Adopté par le Congrès américain quelque temps après la *Loi Malraux*, le *National Historic Preservation Act* consacre la notion d'*historic district* aux États-Unis en créant le *National Register of Historic Places*. Selon la loi de 1966, les *historic districts* sont conçus comme :

*[...] a geographically definable area, urban or rural, possessing a significant concentration, linkage, or continuity of sites, buildings, structures, or objects united by past events or aesthetically by plan or physical development. A district may also comprise individual elements separated geographically but linked by association or history*<sup>18</sup>. (National Park Service-U.S. Department of the Interior, 2004)

Avant 1966, seuls les bâtiments ou les structures isolés pouvaient bénéficier d'une reconnaissance fédérale. Avec cette loi, le gouvernement peut désormais, par le biais du *National Park Service*, désigner comme *historic district* des secteurs d'intérêt patrimonial. La loi de 1966 permet également aux différents États de reconnaître ces ensembles. Par ailleurs, ce sont par des processus législatifs distincts que ceux-ci peuvent les désigner. Bien que la nouvelle loi oblige les États à se doter d'un *State Historic Preservation Office*, elle ne les contraint pas à définir de tels secteurs.

Contrairement aux États, les municipalités pouvaient déjà reconnaître des *historic districts* avant l'adoption du *National Historic Preservation Act*. Les premiers *historic districts* ont été créés aux États-Unis durant les années 1930. Ceux-ci ont été introduits dans le *National Register of Historic Places* au moment de sa création. Le premier à avoir été constitué est celui de Charleston en Caroline du Sud. Désigné « *old and historic district* » en 1931, il fut suivi en 1937 du Vieux Carré de New Orleans, en Louisiane, ainsi que du village mexicain de La Villita à San Antonio, au Texas, en 1939. En 1965, à la veille de l'adoption

---

<sup>18</sup> [...] une aire géographique, urbaine ou rurale, qui présente une concentration significative, une association, ou une continuité de sites, bâtiments, structures ou objets, unis par des événements passés, ou une composition artistique, ou par leur développement. Un district peut aussi comprendre des

du *National Historic Preservation Act*, 51 municipalités avaient défini de tels ensembles. Aujourd'hui, plus de 2300 en possèdent (National Park Service-U.S. Department of the Interior, 2010).

L'inscription d'un *historic district* au *National Register of Historic Places* témoigne de l'importance de l'intérêt patrimonial d'un ensemble bâti. Cependant, celui-ci peut autant être constitué par le gouvernement fédéral par le biais du *National Park Service*, que par un État, ou encore que par une municipalité. Lorsqu'il se trouve désigné par le gouvernement fédéral ou un État, aucune mesure de protection n'accompagne la préservation de l'ensemble. Celui-ci n'est soumis à de telles mesures que dans les cas où le gouvernement fédéral ou l'État serait directement identifié comme une menace au maintien de son caractère patrimonial. Susceptible d'être considérée comme une atteinte au statut de la propriété privée, leur reconnaissance s'accompagne dans les deux cas de mesures d'exemption fiscale et de subventions pour les propriétaires. C'est lorsqu'ils sont désignés par la municipalité que les *historic districts* s'accompagnent de mesures de protection. Les propriétaires doivent alors obtenir l'approbation du comité local de conservation du patrimoine pour toutes demandes de modification à leur propriété. Pour cela, les demandes doivent satisfaire les critères d'aménagement qui ont été préalablement définis par la municipalité pour le secteur visé.

La notion d'*historic district* désigne une concentration de bâtiments ou de structures, voire de sites et d'objet d'intérêt patrimonial. Contrairement aux secteurs sauvegardés qui relèvent d'une approche patrimoniale tendant à considérer les ensembles urbains anciens dans une perspective de monument historique, les *historic districts* sont davantage conçus comme des assemblages d'éléments patrimoniaux. Leur reconnaissance est ici tributaire du degré de groupement de monuments historiques s'y trouvant ainsi que de leur appartenance

---

éléments détachés géographiquement les uns des autres mais unis par association ou par l'histoire. (Traduction libre)

à une histoire commune ou à un aménagement particulier. À cet effet, on privilégie la sauvegarde de l'intérêt patrimonial de ces monuments et non pas celle de l'ensemble.

Bien que la notion d'*historic district* s'impose comme critique d'une pratique urbanistique insensible aux qualités des milieux urbains anciens, elle s'inscrit néanmoins dans les logiques du fonctionnalisme et du zonage. Dans la mesure où ils constituent des concentrations d'éléments patrimoniaux, les *historic districts* ne représentent pas moins que des « zones » d'intérêt patrimonial. En misant sur l'intégrité de leurs composantes et non pas sur les relations qu'entretiennent ces ensembles avec leurs milieux, la définition de ces « zones » encourage leur exclusion des dynamiques urbaines en cours. Comme le mentionne Murtagh (2006: 88): "*The designation of a neighborhood as a historic district is therefore nothing more or less than the creation of a zoning tool in which the usual restrictiveness of zoning is increased*<sup>19</sup>".

On mentionnera finalement que l'exclusion dont font preuve les *historic districts* témoigne de l'héritage de la pratique de la réservation de la nature qui apparaît dès les années 1870 avec la création du premier parc national de Yellowstone dans les États du Wyoming, du Montana et de l'Idaho. La création des grands parcs américains est ici encouragée par le désir de protéger ces espaces au bénéfice du public, permettant ainsi à un plus grand nombre de visiter les plus beaux sites naturels du pays.

### **3.3.2.2 Les « conservation areas » : des secteurs d'intérêt architectural et historique**

Constitués à partir de 1967, les *conservation areas* britanniques s'inscrivent également dans cette volonté de préservation d'ensembles urbains. Tout comme les secteurs sauvegardés français, ainsi que les *historic districts* américains, ils ont été constitués en réaction aux pratiques urbanistiques fonctionnalistes ayant eu cours à cette époque dans les centres urbains anciens. Cependant, au Royaume-Uni, c'est dès le début du XX<sup>e</sup> siècle que

---

<sup>19</sup> La désignation d'un quartier comme *historic district* n'est par conséquent rien de plus que la création d'un outil de zonage en lequel les contraintes qui lui sont associées sont renforcées. (Traduction libre)



furent intégrées les premières mesures de protection aux cadres urbanistiques. Aujourd'hui, on retrouve plus de 9300 *conservation areas* au Royaume-Uni, dont plus de 8000 seulement en Angleterre.

La première loi permettant la protection du patrimoine bâti adoptée au Royaume-Uni est celle intitulée *Housing, Town Planning Act* de 1919. Elle permet l'adoption de marges de recul, de hauteurs et de caractéristiques architecturales particulières. Dès 1925, elle est suivie d'une loi spéciale sur Bath. Celle-ci est à son tour suivie en 1932 du *Town and Country Planning Act* qui prévoit la préservation d'édifices et de groupes d'édifices. Elle sera remplacée en 1947 par une nouvelle version prévoyant la préservation de villes, de villages et de secteurs d'intérêt architectural. C'est en 1967, par l'adoption du *Civic Amenities Act* qu'est introduite la notion de *conservation areas*. Cette loi donne aux autorités locales et au gouvernement britannique le pouvoir de désigner comme tels les secteurs d'intérêt architectural et historique qu'il importe de préserver ou de mettre en valeur. Cette loi fut adoptée à l'initiative du *Civic Trust*, un organisme fondé en 1957 et ayant pour but l'amélioration esthétique des villes. Elle répondait alors aux lacunes du *Town and Country Planning Act* de 1947 qui ne soulignait l'intérêt que d'un très faible nombre de bâtiments anciens (Smith, 2009: 3). Suite à l'adoption de cette loi, le gouvernement britannique reconnut l'intérêt patrimonial d'ensembles urbains aussi différenciés que ceux de villes industrielles du XIX<sup>e</sup> siècle comme Liverpool et Newcastle-upon-Tyne, que de petits villages ruraux de l'Hertfordshire ou de l'Essex, ou même encore d'ensembles urbains contemporains ayant marqués l'histoire du pays comme ceux des cités-jardins de Welwyn et d'Hampstead (Smith, 1969: 151).

Comme dans le cas des *historic districts*, les autorités locales britanniques ainsi que le gouvernement ont le pouvoir de désigner des *conservation areas*. Il s'agit du principal outil mis à la disposition des municipalités pour préserver les ensembles bâtis historiques de leur territoire. Pour ce faire, les autorités locales jouissent d'un droit de regard sur toutes les démolitions, les transformations de bâtiments, ou les changements dans le couvert végétal.

Il est intéressant de noter que ces autorités ont en contrepartie l'obligation de soutenir financièrement les propriétaires qui désireraient réparer, remplacer ou apporter certains changements à leur propriété lorsque située à l'intérieur des limites d'un secteur protégé (English Heritage, 2005).

Bien que la charge administrative semble lourde pour les autorités locales, celles-ci sont aidées dans leur mission de protection du patrimoine par certaines fondations, dont *English Heritage*. Cette fondation travaille de pair avec le gouvernement afin de soutenir les autorités locales dans l'usage de leurs pouvoirs et de leurs ressources pour préserver les éléments d'intérêt patrimonial des *conservation areas*. Si elle aide ces autorités à établir des critères de désignation ainsi qu'à gérer les secteurs protégés, elle sert de relais entre les différents paliers administratifs.

Dans leur mission de préservation du patrimoine, les autorités locales sont également aidées des propriétaires et des résidents de ces secteurs. Ceux-ci sont encouragés à entretenir leurs bâtiments en voyant la désignation de leur milieu comme une plus-value à la valeur de leurs biens. Leur implication dans le processus décisionnel entourant la définition des *conservation areas* est ainsi grandement encouragée. Bien qu'un secteur soit désigné comme tel, celui-ci fait l'objet après quelques années d'un processus de réévaluation. L'objectif est de mesurer la perte des caractéristiques distinctes du site. Selon l'ampleur des dégâts, l'aire protégée peut être remise en question, modifiée, ou encore faire l'objet d'un classement particulier (English Heritage, 2005: 8). Si tous les cas de réévaluation ne donnent pas place à consultation publique, les citoyens, par le biais d'organisations telles que les conseils de ville ou de paroisse, ainsi que par les groupes de conservation du patrimoine, sont appelés à participer au processus de révision de ces ensembles.

La notion de *conservation areas* se distingue des deux mesures de protection patrimoniales que nous avons présentées précédemment. Contrairement aux secteurs sauvegardés et aux *historic districts*, les *conservation areas* tendent à considérer les ensembles urbains patrimoniaux d'un point de vue évolutif. Si les deux premiers insistent sur le maintien des

valeurs d’ancienneté, d’authenticité et d’intégrité associées aux ensembles bâtis ou aux bâtiments qui les composent, les *conservation areas* misent sur la préservation des qualités de leurs aménagements, celles-ci étant considérées comme les éléments déterminants de leur intérêt patrimonial. “*It is the quality and interest of areas, rather than of individual buildings, which should be the prime consideration in identifying conservation areas*”<sup>20</sup> (English Heritage, 2005: 12).

Tableau 1 : Nombre d’ensembles urbains protégés par pays de référence en 2011		
France	États-Unis	Royaume-Uni
100 secteurs sauvegardés	9702 <i>historic districts</i>	9300 <i>conservation areas</i> dont : <ul style="list-style-type: none"> <li>- plus de 8000 en Angleterre;</li> <li>- plus de 520 au Pays de Galles;</li> <li>- plus de 670 en Écosse;</li> <li>- 60 en Irlande du Nord</li> </ul>

Source : Mathieu Payette-Hamelin, 2011

Bien que l’accent soit porté sur les relations entre les éléments constitutifs de l’ensemble urbain ancien, ce qui témoigne d’une approche indéniablement novatrice du patrimoine bâti, les *conservation areas* se traduisent néanmoins, tout comme les secteurs sauvegardés et les *historic districts*, par la mise en réserve des ensembles urbains concernés. Si les *conservation areas* soulignent l’intégration de mesures de protection patrimoniales dans les cadres institutionnels britanniques de l’urbanisme, leur désignation a pour effet de soustraire les territoires visés des processus de transformations qui ont cours à leurs pourtours. Les relations entretenues entre ces secteurs et leurs milieux sont laissées pour compte au détriment de leur maintien. Même si les autorités locales contrôlent les transformations de bâtiments, les démolitions ainsi que les changements dans le couvert végétal des secteurs désignés, les milieux limitrophes et les relations que ces derniers

<sup>20</sup> C’est la qualité et l’intérêt de secteurs entiers, plutôt que de bâtiments individuels, qui devraient être considérés en premier dans la constitution de *conservation areas*. (Traduction libre)

entretiennent avec ces secteurs ne sont pas sujets à ce droit de regard. Il s'agit là de l'une des principales lacunes des *conservation areas*.

### **3.3.3. Les arrondissement historiques : un exemple québécois de mise en réserve patrimoniale**

Plus près de nous, c'est par la notion d'arrondissement historique que le gouvernement du Québec assura à partir du tournant des années 1960 la protection des ensembles urbains anciens. Cette notion fut introduite en 1963 dans la *Loi des monuments historiques* qui venait à son tour remplacer la *Loi pour assurer la conservation des monuments, sites et objets historiques ou artistiques* de 1952. Tout comme les notions d'*historic district* ou de *conservation area*, celle-ci s'inspire directement des secteurs sauvegardés français. Cependant, plutôt que de porter en priorité sur les centres historiques et de souligner le caractère monumental des secteurs visés, l'approche patrimoniale qui y est développée insiste davantage sur une conception des ensembles urbains anciens comme un assemblage de monuments historiques. En cela la notion d'arrondissement historique apparaît beaucoup plus près des *historic districts* américains que des deux autres mesures de protection présentées précédemment.

Il n'aura fallu attendre qu'un an après l'introduction de la notion de secteur sauvegardé dans la *Loi Malraux* pour que le gouvernement du Québec étende la protection patrimoniale à des ensembles urbains. La notion d'arrondissement historique est alors définie comme « une municipalité ou une partie de municipalité où se présente une concentration d'immeubles présentant un intérêt historique ou artistique » (Commission des biens culturels du Québec, 2002: 5). L'adoption de la *Loi sur le patrimoine culturel*, le 19 octobre 2011, entraînera le remplacement de la notion d'arrondissement historique par la notion de site patrimonial de manière à définir un territoire qui présente un intérêt patrimonial pour sa valeur archéologique, architecturale, artistique, emblématique, ethnologique, historique, paysagère, scientifique, urbanistique ou technologique (Assemblée nationale, 2010: 8).

Cependant, ce n'est pas avant octobre 2012 que la nouvelle loi entrera en vigueur, la *Loi sur les biens culturels* continuant de s'appliquer d'ici là.

Tout comme dans le cas des autres mesures, c'est en réaction aux pratiques urbanistiques fonctionnalistes ayant cours dans les centres urbains anciens que le gouvernement québécois adopta la notion d'arrondissement historique. Celle-ci fut introduite en 1963 dans la loi dans le but de soustraire le Vieux-Québec *intra-muros* aux dynamiques d'urbanisation alors en cours (Gelly, 1995: 130). Rappelons que quelques années plus tôt, en 1960, la construction en hauteur d'une nouvelle aile de l'Hôtel-Dieu dans le Vieux-Québec avait suscité de vives réactions de la part de la population. De la même façon, la constitution en 1964 de l'arrondissement historique du Vieux-Montréal venait répondre à la dégradation grandissante du cadre bâti du secteur, à la construction de la tour de la Banque Nationale sur la Place d'Armes, ainsi qu'à celle du nouveau palais de justice, un équipement largement critiqué pour son gabarit hors norme et son mur aveugle donnant sur le Champ-de-Mars. Après la constitution de ces arrondissements historiques, la désignation des autres se fit assez rapidement. Les arrondissements de Sillery, de Trois-Rivières, de Beauport et de Carignan furent constitués en 1964, et celui de Charlesbourg en 1965. Ceux de l'île d'Orléans et de Laprairie ont été décrétés quelques années plus tard, en 1970 et 1975. En mars 2005, le gouvernement du Québec annonçait la création de l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal, le dernier en date à avoir été créé.

À l'instar des trois mesures de protection présentées précédemment, la désignation d'un arrondissement historique permet de contrôler les interventions sur l'extérieur des bâtiments s'y trouvant. Ces travaux, tout comme ceux de lotissement, d'aménagement d'espaces publics ou privés, d'affichage, d'implantation de mobilier urbain, de coupe ou encore de plantation d'arbres, doivent faire l'objet d'une approbation préalable de la Commission des biens culturels du Québec avant d'être autorisés par la ministre. En contrepartie, une aide financière peut être accordée aux propriétaires désirant procéder à de telles interventions (Commission des biens culturels du Québec, 2002).

Il importe de mentionner que les municipalités québécoises ont depuis 1985 la possibilité de citer des monuments historiques et de constituer en sites du patrimoine « tout ou [une] partie de son territoire où se trouvent des biens culturels immobiliers et dans lequel le paysage architectural présente un intérêt d'ordre esthétique ou historique »<sup>21</sup>. De même, la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* adoptée en 1979 permet à une municipalité ou à une municipalité régionale de comté d'identifier, via son plan d'urbanisme ou son schéma d'aménagement, les parties de son territoire qu'il importe de préserver<sup>22</sup>. Cependant, tout comme dans le cas des ZPPAUP français, ces sites ne sont soumis à aucune contrainte et résultent d'une volonté d'octroyer plus de pouvoirs en matière de patrimoine aux communautés locales.

Tableau 2 : L'attribution de statuts de protection au Québec (1972-2011)				
	1972-1979	1980-1989	1990-1999	2000-2011
<b>Ministère</b>				
Monuments historiques classés	151	77	11	37
Sites historiques classés	18	22	7	14
Arrondissements historiques décrétés	1	0	0	1
Monuments historiques reconnus	59	24	4	11
<b>Municipalités</b>				
Monuments historiques cités	-	263	216	364
Sites du patrimoine constitués	-	7	67	116

Source : Mathieu Payette-Hamelin, 2011

<sup>21</sup> Loi sur les biens culturels, L.R.Q., c. B-4, section IV, art. 84

<sup>22</sup> Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, L.R.Q., c. A-19.1, art. 5 et 84

### **3.3.3.1 L'arrondissement historique : une concentration de monuments historiques**

Comme les *historic districts*, les arrondissements historiques québécois désignent des concentrations de monuments ou de sites historiques. Leur constitution apparaît à cet effet tributaire du degré de concentration de monuments historiques s'y trouvant. C'est comme assemblages de monuments historiques que sont considérés ici ces ensembles urbains patrimoniaux (Payette-Hamelin, 2010).

Comme nous l'avons vu, cette approche des ensembles urbains anciens apparaît issue d'un discours de la conservation fondé sur le concept de monument historique. La préservation de l'intérêt patrimonial de ces ensembles est assurée par le maintien de leurs valeurs d'ancienneté, d'authenticité et d'intégrité. Cependant, contrairement aux secteurs sauvegardés qui sont abordés comme des monuments historiques en soi, ce sont les différentes composantes des arrondissements historiques qui sont ici considérés comme monuments. Plutôt que d'insister sur la préservation des secteurs anciens comme sources de connaissances historiques et de plaisirs esthétiques, ainsi que comme objets de commémoration (Choay, 1992), ce sont les différents monuments considérés comme tels et regroupés en une concentration plus ou moins forte qui justifient la désignation d'un secteur comme arrondissement historique. Bien qu'il s'agisse d'un exemple unique, la constitution au début des années 1960 du site de Carignan nous apparaît fort éloquent d'une telle approche des ensembles urbains anciens.

Dans le but de préserver l'héritage architectural de la Montérégie, un groupe d'amateurs d'architecture décida à la fin des années 1950 de créer sur la Rive-Sud de Montréal le village historique de Jacques-de-Chambly (Noppen, 1991 : 294). L'idée était de regrouper sur un seul site, occupé jusqu'alors par une maison ancestrale, des bâtiments anciens qui étaient menacés de démolition ou abandonnés. En 1962, on déménagea une première maison de ferme provenant de Saint-Hubert. Dès l'année suivante, un deuxième bâtiment datant du XIX<sup>e</sup> siècle et fait de pièces sur pièces y fut installé. À la faveur de l'appui de

Pierre Laporte, alors député de la région et ministre des Affaires culturelles, on décréta le site arrondissement historique en 1964. Cependant, les coûts exorbitants des déménagements de bâtiments et le caractère fictif de cet ensemble furent largement critiqués par l'opinion publique.

Cet exemple illustre bien l'importance qu'eut dans la constitution des arrondissements historiques le critère de concentration. Conçue dans le but de préserver l'intérêt patrimonial d'ensembles urbains par un contrôle de leur transformation, la notion d'arrondissement historique a pour effet d'exclure les territoires visés des dynamiques urbaines ayant cours à leurs pourtours. Si c'est en évoquant la concentration de monuments historiques que fut justifiée l'exclusion de ces territoires, la juxtaposition de ces monuments comme condition *sine qua non* au décret patrimonial traduit l'incapacité à considérer ces ensembles comme des milieux de vie et à s'intéresser aux relations établies entre les différents éléments de leur structure urbaine. À cet effet, la notion d'arrondissement historique illustre la difficulté pour l'urbanisme à développer un regard proprement urbanistique sur la conservation des ensembles urbains anciens. En misant davantage sur l'intégrité d'un territoire que sur les relations qu'il entretient avec son milieu, la définition des arrondissements historiques nous apparaît comme étant un échec à la mise en valeur des ensembles urbains patrimoniaux. Si les processus de transformation ont pu être bloqués à l'intérieur de ces périmètres, la transformation des milieux bâtis ne s'est pas pour autant arrêtée à leurs pourtours.

### **3.4 Une réponse architecturale à une demande urbanistique : le façadisme**

Devant l'émergence d'un intérêt patrimonial pour les ensembles urbains anciens, l'urbanisme fut contraint d'intégrer à partir des années 1960 et 1970 leur sauvegarde comme l'une de ses principales préoccupations. Cependant, bien que l'approche conceptuelle du patrimoine insiste à ce moment sur la conservation du monument historique et des valeurs qui lui sont associées, c'est dans une perspective proprement



urbanistique portant sur le maintien de la diversité urbaine et de la vitalité des quartiers anciens que certains aménagistes endossèrent le façadisme.

Cette pratique est apparue depuis quelques décennies comme l'une des réponses posées aux exigences d'un conservatisme patrimonial. Si certains ont vu là un moyen de sauvegarder un minimum de formes anciennes dans les quartiers où la pression immobilière était forte, cette pratique fut considérée par certains aménagistes comme le moyen d'assurer le dynamisme de milieux anciens en misant sur leur promotion culturelle et économique à partir de la création d'ambiances. Dans cette dernière partie, nous verrons en quoi la pratique du façadisme comme assimilation du patrimoine à un élément de décor a échoué à répondre à une demande proprement urbanistique portant sur la redynamisation de quartiers dévitalisés ainsi que sur la préservation d'ensembles urbains anciens comme milieux de vie.

### **3.4.1 Le façadisme : une définition**

Bien que de nombreuses pratiques puissent lui être associées, le façadisme apparaît comme une opération de réduction de la substance d'un bâtiment d'intérêt à sa façade. Témoignant d'un objectif de sauvegarde du patrimoine, elle vise la préservation de l'élévation principale d'un bâtiment considérée comme sa partie la plus significative.

Le façadisme, abordé comme outil de création d'ambiances, représente une démarche visant à satisfaire les exigences d'un maintien d'éléments d'architecture et non comme une réalisation architecturale finie en soi. Si cette pratique apparaît souvent condamnable, elle constitue quelquefois un pis-aller aux pressions exercées sur des bâtiments patrimoniaux. Par la réduction du bâtiment à sa façade dont elle témoigne, elle permet l'adaptation de la distribution intérieure de l'immeuble à des activités et des usages qui auraient autrement exigé sa démolition. Pour certains, cette pratique constitue un compromis entre la table rase préconisée par le fonctionnalisme et les exigences de la conservation du patrimoine.

Le façadisme se distingue de ces travaux de réparation majeurs par son mobile qui tient plus au sens de la conservation qu'à sa réalisation. Le façadisme est une approche à la mise en valeur du patrimoine. C'est une attitude qui réduit un édifice à certaines composantes essentielles pour la présentation d'un bâtiment, non pas pour sa conservation (Bumbaru, 1989: 12).

Cependant, toute réutilisation de façade n'est pas façadisme. Pendant la Renaissance on valorisa l'intégration de vestiges de bâtiments à de nouvelles constructions. Par exemple, à Milan, les pans de deux façades de résidences du XV<sup>e</sup> siècle ont été incorporés à l'une des élévations de la *Piazza d'Armi*, dans la cour intérieure du Castello Sforzesco transformé en musée à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle (Beudet, 1997). Ici, l'accumulation de vestiges s'inscrit dans le cadre de la démarche humaniste de la Renaissance où le passé ne peut être compris que par sa production matérielle (Choay, 1992: 50). Cette approche du bâtiment s'éloigne du façadisme par le fait qu'elle n'apparaît pas issue d'une volonté de conservation et de transmission de patrimoine aux générations futures (Bumbaru, 1989: 12), mais bien d'une attitude similaire à celle de l'antiquaire qui voit dans l'objet historique un véhicule de connaissance. Il faut se rappeler que jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle, la réutilisation de matériaux ainsi que certains éléments architecturaux était chose courante.

De même, certaines opérations de reconstruction qui suivirent les deux grandes guerres ainsi que certains aléas historiques, tels des effondrements ou des incendies, ont laissé dans les quartiers anciens des grandes villes européennes et nord-américaines de nombreuses façades auxquelles ont été greffées des constructions contemporaines plus ou moins fidèles aux bâtiments d'origine. À l'instar de la reconstruction de Varsovie, celles-ci relèvent d'approches qui misent sur une recherche de sens associée à la quotidienneté. Puisqu'il s'agit pour ces villes de retrouver leur état antérieur, leur reconstruction apparaît davantage comme un mécanisme de protection mis en place afin de panser des blessures de guerre et comme une réponse aux événements de l'histoire que comme un impératif de sauvegarde du patrimoine.

Dans le même ordre d'idées, l'imposition faite dans une perspective urbanistique de critères d'ordonnement de façades ne peut être assimilée à la pratique du façadisme. Mentionnons que l'urbanisme classique et baroque ont largement eu recours à l'imposition de règles de composition urbaine dans le but d'assurer une certaine régularité et symétrie dans leurs aménagements. On n'a qu'à penser aux exemples parisiens de la Place Vendôme dont le plan fut prescrit à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle par Hardouin-Mansart et à la rue de Rivoli conçue selon le plan des architectes Percier et Fontaine au début du XIX<sup>e</sup> siècle. La définition de tels critères de composition avait pour but de réguler l'organisation de l'espace public, qu'il s'agisse de rues, de cours ou de places, et non d'assurer le maintien d'un décor architecturé.

Finalement, on mentionnera l'exemple de Nantes, une ville française issue de l'urbanisme classique, où le travail de l'architecte-voyer consistait justement à définir les règles de cet ordonnancement en laissant aux architectes engagés par les propriétaires des immeubles donnant sur les espaces publics le soin d'organiser la distribution intérieure des bâtiments.

### **3.4.2 La façade comme élément d'intérêt patrimonial**

Contrairement à ces pratiques, le façadisme s'affiche comme relevant d'un désir affiché de conservation du patrimoine. Cependant, l'intérêt patrimonial du bâtiment se concentre sur sa façade, son enveloppe extérieure. Cette pratique insiste sur le maintien d'éléments d'apparence au détriment d'autres moins visibles du domaine public (Bumbaru, 1999: 96), la façade constituant la principale vitrine du bâtiment. Puisque c'est là que sont intégrées le plus souvent les références stylistiques, cette dernière revêt aux yeux des défenseurs du façadisme l'unique intérêt patrimonial.

Cette réduction du bâtiment à son apparence témoigne d'un rapport contemplatif avec le patrimoine (Robert, 1999: 85). À cet effet, la pratique du façadisme s'inscrit dans le cadre d'une conception historiographique du patrimoine qui insiste sur le maintien de l'intérêt

historique et esthétique du monument, celle-ci se traduisant par une valorisation à outrance de l'enveloppe du bâtiment quitte à ce qu'elle apparaisse en totale contradiction avec l'intérieur. C'est comme document historique qu'est alors abordée la façade. Si ses valeurs historiques et esthétiques sont essentiellement représentées par les éléments stylistiques qu'elle porte, sa préservation résulte d'un désir de documenter le passé à partir d'objets issus de l'histoire.

### **3.4.3 Un outil de création d'ambiances**

Un des principaux effets de cette conception historiographique et esthétique du patrimoine ainsi que de la réduction du bâtiment à sa façade qui s'en suit est l'assimilation de la ville à un décor. L'approche contemplative du patrimoine dont témoigne la pratique du façadisme insiste sur la valorisation d'éléments esthétiques du bâtiment, et ce au détriment des usages et de la fonction de celui-ci. De nombreux exemples de façadisme témoignent de changements d'occupation et de sacrifices d'intérieurs en faveur d'aménagements contemporains en totale rupture avec leurs précédents. Il est intéressant de noter que dans bien des cas ces transformations s'appuient sur la mise en scène d'un décor patrimonial dans le but de mettre à profit une plus-value associée à la profondeur historique du lieu. Mentionnons les exemples montréalais du pavillon Judith-Jasmin de l'Université du Québec à Montréal qui intègre depuis la fin des années 1970 le clocher et l'élévation sud du transept de l'ancienne église Saint-Jacques, l'intégration au début des années 1990 des façades des bâtiments longeant la ruelle des Fortifications à l'atrium du Centre de Commerce mondial, ainsi que la reconversion de l'église Saint-Jean-de-la-Croix, dans l'arrondissement Rosemont/Petite-Patrie, en immeuble à logements multiples au début des années 2000.

Bien que le façadisme constitue l'un des principaux symptômes de l'assimilation du patrimoine bâti à un décor urbain, c'est en réponse à la consolidation d'un intérêt patrimonial pour les milieux urbains anciens que l'urbanisme endossa cette pratique. Elle

permettait selon certains d'allier la préservation du patrimoine au développement économique et culturel de centres urbains anciens par la création d'ambiances. C'est justement parce que cette pratique portait sur les dimensions historiographiques et esthétiques du monument, qu'elle ne pouvait pas répondre à une demande patrimoniale qui s'appuyait quant à elle sur l'intérêt des ensembles urbains anciens comme milieux de vie et comme support de convivialité (Raymond, 1987). L'association de la forme bâtie à un effet de paysage a ainsi contribué à créer une confusion croissante entre tissu urbain et décor urbain (Beaudet, 1997).

### **3.5 Conclusion**

C'est donc en réaction aux dérives de la pratique urbanistique fonctionnaliste dans les centres urbains anciens qu'ont été développées à partir des années 1960 de nouvelles mesures de protection du patrimoine bâti. Par l'importance qu'il accorde à la modernité, le mouvement fonctionnaliste a rompu avec la ville préexistante, privilégiant même l'application de la table rase. Son indifférence envers les milieux urbains anciens a donné des arguments à un certain nombre de ses détracteurs. Ceux-ci ont orienté leurs critiques sur la négligence avec laquelle l'urbanisme fonctionnaliste avait traité des réalités sociales et culturelles de ces milieux, ainsi que sur son mépris pour la continuité historique de leurs formes urbaines et architecturales.

Bien que les principaux arguments évoqués à cette époque pour justifier la préservation du patrimoine bâti portent sur le maintien de la diversité et de la cohésion des quartiers anciens, les mesures de protection mises en place à ce moment insistent sur la sauvegarde du monument historique et de ses valeurs clés. Ces mesures mettent l'accent sur la conservation des valeurs didactiques et artistiques associées au monument historique. Même si certaines de ces mesures témoignent d'approches différentes des ensembles urbains anciens, elles ont toutes comme principal effet de soustraire les territoires visés des

dynamiques urbaines en cours. C'est la préservation de leur intégrité, quitte à isoler ces ensembles de leurs milieux, qui est ici considérée comme le gage de leur sauvegarde.

Cependant, dans la mesure où l'intérêt patrimonial porte sur le maintien de la diversité urbaine et de la vitalité des quartiers anciens, on constate vite les limites d'une telle conception du patrimoine. Ce ne sont pas tant les qualités du monument historique qui retiennent l'attention que les relations entretenues entre les différents éléments de la structure urbaine. Le façadisme illustre à cet égard l'impossibilité de concilier une pratique aménagiste dont la conception du patrimoine porte sur l'intérêt historique et esthétique du monument avec une demande patrimoniale portant quant à elle sur l'intérêt des ensembles urbains anciens comme milieux de vie.

## **Chapitre 4- L'émergence d'un regard urbanistique sur les ensembles urbains anciens**

Bien qu'un intérêt patrimonial pour les ensembles urbains anciens émerge au XIX<sup>e</sup> siècle avec les travaux de Ruskin et de Sitte, c'est Gustavo Giovannoni, un italien, qui identifia au début du XX<sup>e</sup> siècle la notion de patrimoine urbain. Celle-ci renvoie à l'intérêt des ensembles urbains anciens conçus non pas comme des assemblages de bâtiments, mais comme des entités uniques constituées des rapports entre leur parcellaire, leur réseau de voirie, leurs bâtiments, et les activités qui les animent. Cette notion qui souligne la spécificité des structures des ensembles urbains anciens insiste sur les différences fondamentales existantes entre la ville ancienne et la ville moderne et pose ainsi les difficultés de leur arrimage.

Dans ce chapitre, nous présenterons les propos de Giovannoni sur la question du patrimoine urbain. Si nous nous intéressons à ce dernier, c'est qu'il est le premier à poser l'intérêt des milieux anciens en regard de l'organisation moderne de la ville. Même si ces milieux apparaissent différenciés, il insiste sur la nécessaire intégration des quartiers anciens dans la ville nouvelle.

Les positions de Giovannoni sur la ville ancienne ont été élaborées à moment même où se développait le discours fonctionnaliste sur la ville. C'est à la faveur des nombreux chantiers ayant cours entre les deux guerres que celui-ci développa son regard sur les ensembles urbains anciens. Bien que ses travaux aient mis relativement de temps avant d'être connus en dehors de l'Italie, ils alimentèrent une large critique portant sur le plan de la forme de la ville fonctionnaliste (Lévy, 1995a).

Comme nous l'aborderons, la reconnaissance de l'intérêt patrimonial des tissus banals ainsi que l'importance des échanges entre la ville ancienne et la ville nouvelle constituent deux

des principaux apports de Giovannoni au développement de l'approche typomorphologique. Muratori, principal fondateur de l'école italienne de typomorphologie, intégra plusieurs de ses enseignements. Celui-ci, en insistant sur le concept d'histoire opératoire, souligna le caractère organique de la ville ainsi que l'existence d'un principe d'accomplissement qui lui serait interne. Ces considérations trouvèrent un écho favorable en France, quelques années plus tard, au moment où la pratique urbanistique fonctionnaliste s'invitait dans les centres historiques.

C'est dans ce contexte que l'on chercha dans l'Hexagone à intégrer de plus en plus les sciences humaines dans l'enseignement du projet. Si l'école française de typomorphologie s'inspire largement de l'école italienne, elle s'inscrit comme réaction au projet fonctionnaliste en cherchant notamment à légitimer les actions entreprises sur la ville et à comprendre ses processus de constitution.

À partir de cette mise en rapport du projet et du processus d'analyse au cœur de la typomorphologie émergea, en France, la notion de projet urbain. Celle-ci, conçue comme projet de contrôle de la forme urbaine, insiste sur le caractère fragmenté de la ville contemporaine. Comme nous l'esquisserons dans ce chapitre et le développerons davantage dans le suivant, c'est en intégrant certaines préoccupations issues des travaux de Giovannoni et des typomorphologues que le projet urbain appelle une approche patrimoniale qui s'émancipe du monument historique. La notion de projet urbain trouve ses fondements dans le concept de patrimoine urbain et dans l'approche typomorphologique de la ville. Ce concept s'appuie notamment sur ces dernières dans l'élaboration de son discours sur les ensembles urbains anciens.

#### **4.1 Giovannoni et la formulation du patrimoine urbain**

L'intérêt des positions de Giovannoni tient au fait qu'il reconnaît la spécificité patrimoniale des ensembles urbains anciens et qu'il pose ces derniers comme des composantes à part



entière de la ville en devenir. Comme chez Sitte, la ville ancienne constitue pour lui une source d'enseignement, mais joue également un rôle dans l'agglomération contemporaine. C'est à partir d'une approche de la ville comme organisme que Giovannoni oriente son propos. La ville moderne n'est pas constituée d'un centre unique mais bien d'une multitude de centralités, celles-ci répondant à des rôles et à des fonctions distinctes. Si la ville ancienne, dans ses configurations originelles, ne peut répondre aux impératifs de la vie urbaine contemporaine, c'est par la notion d'échelle territoriale de référence que Giovannoni fait intervenir leur arrimage.

#### **4.1.1 Une reconnaissance patrimoniale de l'ensemble urbain**

Gustavo Giovannoni, à qui l'on doit la dénomination du concept de patrimoine urbain, a une formation issue de plusieurs disciplines, dont l'ingénierie, l'architecture et l'histoire de l'art. En 1931, il publie *Vecchie città ed edilizia nuova*<sup>23</sup> la synthèse de ses travaux et le résumé de son approche des centres anciens. Bien que son apport à la préservation des milieux anciens soit aujourd'hui largement considéré et apparaisse indéniable (Choay, 1992; Lévy 1995; Beaudet 1997; Loyer 2000; Tomas, 2004; Brochu 2011), il a fallu attendre 60 ans avant de voir la première réédition de son livre phare ainsi que la fin des années 1990 pour sa première traduction française. Considéré à tort comme un défenseur du gouvernement fasciste, son enseignement ne fut réintroduit dans les écoles d'architecture et d'urbanisme qu'au début des années 1990.

Il est vrai que ses réflexions sur la ville ancienne interviennent durant une période d'intenses transformations des villes italiennes. Mis en branle par le gouvernement de Mussolini, les changements qui sont alors apportés aux tissus urbains ont pour but de souligner et marquer le *Ventennio* fasciste. À l'instar du quartier de l'EUR à Rome qui devait accueillir l'Exposition universelle de 1942, de nombreux ensembles urbains anciens

---

<sup>23</sup> La traduction française de son ouvrage fut publiée en 1998 aux Éditions du Seuil sous le titre de *L'urbanisme face aux villes anciennes*.

sont rasés pour souligner la grandeur des bâtiments de l'État italien (Beck, 2004). C'est dans ce contexte qu'est élaborée la notion de patrimoine urbain.

Giovannoni, prenant appui sur la reconnaissance d'une spécificité conceptuelle de l'urbain telle que développée durant le dernier quart du XIX<sup>e</sup> siècle (Beaudet, 1997), insiste sur les rapports entretenus entre les différents éléments constitutifs de la ville, qu'il s'agisse du parcellaire, du cadre bâti, du réseau de voirie ou des activités, comme principal intérêt des ensembles urbains anciens. Parce qu'il considère ces milieux pour leurs caractéristiques singulières ainsi que pour leur inscription dans la durée, c'est « l'ensemble tissulaire global, comme entité sui generis, et non plus comme l'addition de monuments indépendants » qui constitue pour lui le patrimoine urbain (Choay dans préface à Giovannoni, 1998, [1931]: 13).

Giovannoni s'inscrit à la suite de Ruskin et de Sitte qui avaient reconnu chacun l'intérêt des ensembles urbains anciens. Comme ces derniers, il considère que c'est dans les tissus « mineurs », c'est-à-dire dans les ensembles vernaculaires dont les bâtiments apparaissent modestes tant par leur échelle que par leur destination, que peuvent être dégagées la vie et la civilisation d'un peuple.

[...] pour comprendre et évaluer la grande documentation historique qui nous est transmise par la pierre des centres anciens, le tissu serré des petits édifices a souvent plus de valeur que les grands monuments, et c'est là une valeur vivante qui n'intéresse pas tant notre culture que notre sentiment de l'art. (Giovannoni, 1998, [1931]: 212)

Cependant, s'il intègre leur apport quant à la valeur mémoriale de la ville ancienne et de sa valeur esthétique, Giovannoni développe une approche qui situe les quartiers historiques dans l'histoire en formation. Pour ce dernier, les ensembles urbains anciens sont appelés à remplir de nouveaux rôles dans la ville en devenir et ainsi dépasser le simple stade muséal auquel les destinait l'approche de Sitte.

Il est possible de faire cohabiter harmonieusement, dans les villes historiques, les anciens et les nouveaux quartiers, en gardant à chacun son caractère propre, si on les

intègre dans un système unitaire qui les englobe à la façon d'un nouvel organisme plus complexe. (Giovannoni, 1998, [1931]: 37).

Giovannoni dépasse la position de Ruskin et de Sitte en montrant la relation fondamentale qui existe entre les éléments architecturaux majeurs et mineurs de ce patrimoine (Choay, 1993: 14). L'intérêt patrimonial de ces ensembles urbains ne porte pas uniquement sur leurs monuments architecturaux isolés, mais bien sur les relations qui s'établissent entre eux et leur contexte et qui ont pour effet de les unir comme un tout indissociable. C'est de la structure même de ces tissus qu'est issu leur intérêt patrimonial.

Les mêmes caractères qui lient étroitement les grands monuments au petit tissu des édifices mineurs unissent l'architecture et la structure urbaine en une seule entité, organisée par une idée logique et cohérente. Ils constituent un élément intrinsèque essentiel pour l'appréciation des monuments et sont l'expression d'une conception unitaire du monument et de son contexte ou, si l'on préfère, d'une architecture collective proprement urbaine. (Giovannoni, 1998, [1931]: 59)

#### **4.1.2. Une approche historique : la ville comme palimpseste**

Pour Giovannoni qui insiste sur les possibilités de faire cohabiter harmonieusement les quartiers anciens et nouveaux, les villes anciennes et les villes nouvelles relèvent de différences fondamentales.

Les villes anciennes et les villes nouvelles sont des organismes qui présentent des différences fondamentales qui tiennent à la diversité de leurs dimensions et de leurs besoins, de leurs modes d'organisation et de leurs moyens, et qui à leur tour reflètent les diverses périodes de la civilisation humaine. (Giovannoni, 1998, [1931]: 43)

Ce sont ces différences qui rendent incompatibles le développement de la vie moderne avec le maintien des formes architecturales et urbaines des quartiers anciens. Ces derniers, par le caractère beaucoup plus modeste de leurs tissus, ne peuvent accueillir, sans voir leurs milieux fortement affectés, les activités et les infrastructures qu'impose l'adhésion au rythme vertigineux de la vie actuelle.

Cependant, bien que ces milieux contrastent très fortement, il considère certains éléments de pérennité entre les deux. C'est là une idée qui marquera l'ensemble de son propos. Selon le principe de la « permanence du plan », certaines des activités et des vocations de l'espace urbain perdurent dans le temps au-delà de l'adaptation de leurs formes et de leur capacité à les accueillir, tout comme certaines des caractéristiques de la trame qui tendent à se maintenir au fil de leurs développements successifs.

La loi de la permanence du plan fait que ce qui est souvent le noyau de la ville moderne correspond encore à un modèle topographique et urbain vieux de plusieurs siècles; dès lors que l'histoire devient vivante, ses vestiges s'unissent aux constructions actuelles, provoquant des interférences qu'il est difficile de démêler et de multiples problèmes qui doivent être résolus par compromis. (Giovannoni, 1998, [1931]: 43)

Selon les emprunts qu'il fait à Pierre Lavedan<sup>24</sup>, Giovannoni considère la ville moderne comme un espace palimpseste qui est caractérisé par certaines formes pérennes (Brochu, 2011). Les constructions contemporaines, s'unissant aux plus anciennes, reprennent les aménagements antérieurs et assurent ainsi une continuité du plan, comme quoi la trace antérieure subordonne les suivantes. Le regard qu'il pose sur ces éléments de permanence témoigne de l'approche historique qu'il développe face aux ensembles urbains. La structure urbaine actuelle telle qu'elle nous est livrée ne peut être comprise qu'en référence aux conditions par lesquelles elle a émergé. Ce n'est qu'en dégagant ces conditions que l'on peut saisir les configurations actuelles de la ville. Cette idée de permanence du plan telle que présentée par Giovannoni sera d'ailleurs adoptée par la suite par les typomorphologues italiens qui en feront l'une de leurs principales prémisses par lesquelles ils aborderont l'espace urbain.

---

<sup>24</sup> Dans son ouvrage, Giovannoni (1998, [1931]: 48) fait explicitement référence aux travaux de Pierre Lavedan sur la « persistance du plan » tel que présenté dans son ouvrage *Qu'est ce que l'urbanisme?* publié en 1926 en trois volumes aux Éditions Laurens, à Paris.

### 4.1.3 La ville moderne : un espace hétérogène

C'est parce que la ville moderne apparaît pour Giovannoni comme étant composée d'une multitude de centres, répondant chacun à des fonctions différentes, que les ensembles historiques ne peuvent s'adapter par leurs configurations traditionnelles aux exigences de la vie urbaine contemporaine. Si l'intensité de la vie moderne a engendré des problèmes nouveaux liés essentiellement à la circulation, elle a débouché sur des modèles d'urbanisation sensiblement différents de ceux des villes anciennes. Face à l'accroissement des réseaux de communication, d'approvisionnement en denrées et de services, ainsi que de transport, Giovannoni pose que le développement de la ville ne peut plus se faire par extensions successives, mais bien qu'à partir d'une adaptation aux besoins spécifiques de ces réseaux.

Giovannoni souligna plus de trente ans avant Melvin Webber<sup>25</sup> que devant l'intensification de la vie moderne et du développement de la technique, les villes se sont constituées dans une alternance de densification exagérée et de décentrement excessif et, qu'à cet effet, il fallait préconiser le réinvestissement des centres anciens. Cependant, puisque ces ensembles sont « nés pour répondre à des besoins qui, à bien des égards, différaient beaucoup des nôtres, mais dont la persistance du plan maintient le cadre » (Giovannoni, 1931, [1998]: 197), leur réinvestissement exige une certaine adaptation de leurs tissus aux réalités de la vie moderne.

Les conditions de vie des deux organismes étant différentes, antithétiques et même incompatibles dans leurs formes, tout compromis se révélerait dangereux pour l'un comme pour l'autre détruisant ainsi le caractère de l'ancien et empêchant le développement adéquat du nouveau. Par ailleurs, même si la ville ancienne ne peut jamais devenir le centre des

---

<sup>25</sup> Melvin M. Webber insiste dans son ouvrage *The Urban Place and the Nonplace Urban Realm* publié en 1964 sur l'idée que les techniques de communication et de transport ont favorisé une dispersion spatiale de la ville, et qu'à cet effet les agglomérations urbaines de grandes dimensions offrent les canaux les plus performants et sont par conséquent les « lieux-clés » des flux de communication.

activités de l'agglomération, celle-ci peut très bien, pour Giovannoni, être réintroduite dans un réseau de sous-centres.

La mise en réseau des centres anciens se justifie par leur faible niveau de plasticité. Ce niveau correspond au point de non-retour au-delà duquel les qualités des centres anciens seraient irrémédiablement altérées. Giovannoni se base sur cette limite d'adaptabilité pour avancer une nécessaire répartition des charges entre la ville ancienne et moderne. Si la ville ancienne semble mieux adaptée à une vie de quartier, les grands débits de circulation et les activités économiques motrices de la ville moderne doivent être quant à eux orientés vers d'autres centres.

#### **4.1.4 La ville comme organisme**

Le regard que pose Giovannoni sur l'agglomération urbaine est fortement imprégné de l'analogie organique. Pour lui, la ville ancienne et la ville moderne sont abordées comme des organismes complexes dont l'arrimage suppose un certain nombre d'adaptations de la part de l'un comme de l'autre. Bien que cette approche soit aujourd'hui contestée, c'est à partir d'une analogie entre la ville et l'arbre qu'il présente la question des extensions de la ville ancienne. La ville ancienne étant abordée comme un tronc d'où partent différentes ramifications, il considère le développement de nouveaux quartiers à partir de l'image de la greffe. Selon les conditions de cette greffe, l'arrimage sera plus ou moins réussi et assurera la vitalité du centre ancien.

À bien y regarder, dans toutes ces solutions, l'élément essentiel est donné par la façon dont les quartiers extérieurs s'implantent sur le tronc de la ville existante. Considéré sous l'angle du développement d'un nouvel organisme urbain et cinématique, le problème de l'aménagement des quartiers anciens se ramène essentiellement au problème de l'extension. (Giovannoni, 1931, [1998]: 229)

L'image organiciste occupe une place prépondérante dans *L'urbanisme face aux villes anciennes*. Giovannoni y recourt à de multiples reprises pour souligner la complexité des établissements humains. Cette approche de la ville est beaucoup plus proche de celle

développée par le modèle culturaliste que de celle du modèle progressiste que nous avons présentée précédemment. Comme chez les culturalistes, Ruskin et Sitte en premier, Giovannoni aborde l'ordre organique comme étant le seul susceptible d'intégrer les apports historiques du développement urbain et de prendre en compte les spécificités du site. Il n'est pas surprenant que Giovannoni base à cet effet sa critique de l'urbanisme fonctionnaliste sur ce qui lui apparaît comme une aberration : détruire ce qui existe pour créer un ordre nouveau.

Face à une conception des ensembles urbains qui a tendance à vouloir faire de la ville ancienne le noyau des activités contemporaines de la ville, Giovannoni souligne l'incapacité des centres historiques à assumer leur position de noyaux de la vie économique et urbaine. Tant que les villes continueront à se développer et que l'accroissement de leur population ne sera pas limité, le centre, à l'image d'un cœur, sera susceptible d'arrêter de battre à cause d'une trop grande fatigue engendrée par une pression de plus en plus forte.

La préoccupation principale devrait être le déplacement progressif du centre ou de la création de plusieurs centres, différant en particulier par leur caractère fonctionnel, mais reliés par des moyens rapides et efficaces : schéma mobile et multiple, propre à sauver la ville du développement indéfini dont la menacerait la convergence radiale vers un centre unique. (Giovannoni, 1998, [1931]: 197)

Cette conception de la ville comme organisme qu'adopte Giovannoni trouve écho dans les travaux des typomorphologues italiens. Que ce soit par la notion d'histoire opératoire ou de type bâti, ceux-ci y verront l'un de leurs principes de base selon lequel chaque élément ne peut être défini qu'en référence à la totalité à laquelle il appartient. L'analogie entre la ville et l'organisme leur permettra d'insister sur la complexité de l'ensemble. Selon la formule selon laquelle « le tout serait plus que la somme de ses parties », le regard typomorphologique insistera sur la ville comme un assemblage hiérarchisé de parties qui entretiendraient entre elles et avec l'ensemble une relation de complémentarité.

#### **4.1.5 La notion d'échelle : objet de complémentarité entre la ville ancienne et la ville nouvelle**

L'un des principaux apports de Giovannoni à la typomorphologie, et à la notion de projet urbain qui émerge par la suite, concerne la recherche de complémentarité entre les échelles territoriales de référence des ensembles urbains anciens et des quartiers plus récents (Brochu, 2011).

Comme nous l'avons abordé, en s'intéressant à la spécificité de la structure des ensembles urbains anciens, Giovannoni pose l'existence de différences fondamentales entre la ville ancienne et la ville moderne. Il conçoit la rupture entre les deux à partir des principales préoccupations de la démarche urbanistique d'alors qui portent sur la circulation, l'hygiène et l'économie. Loin de se restreindre aux questions fonctionnelles, il s'inquiète de la disparition de l'esthétique dans la ville moderne. Pour lui, la ville ancienne qui a longtemps été considérée comme suffisante est maintenant appelée à s'inscrire dans un organisme beaucoup plus vaste qui s'inscrit à l'échelle de l'agglomération. Par ailleurs, en raison de leurs caractéristiques morphologiques, les milieux anciens ne pourraient jouer les rôles qui leur étaient autrefois attribués. Ils sont maintenant appelés à être considérés dans leur complémentarité avec la ville nouvelle.

Pour accomplir ce travail dialectique et élaborer les conditions de la complémentarité entre les ensembles anciens et la ville contemporaine, Giovannoni se base sur la notion d'échelle. « Applicable à toutes les formes bâties, à tous les paysages, ainsi qu'aux masses démographiques, le concept d'échelle peut être pris comme l'analyseur symbolique de leurs spécificités et de leur différence respectives » (Choay dans Giovannoni, 1998, [1931]: 9). S'il apparaît possible de faire cohabiter les quartiers anciens et les nouveaux en les intégrant « dans un système unitaire qui les englobe à la façon d'un nouvel organisme plus complexe » (Giovannoni, 1998, [1931]: 37), il est primordial de connaître leurs différences



fondamentales, celles-ci tenant essentiellement à la diversité de leurs dimensions et de leurs besoins, ainsi qu'à celle de leurs modes d'organisation.

Afin de favoriser l'intégration des centres anciens dans le nouvel organisme de l'agglomération, Giovannoni propose un certain nombre d'outils qui s'appuient sur une conception intégrée du développement urbain. Il insiste à cet effet sur une approche globale qui prendrait en compte les diverses dimensions sanitaires, sociales, économiques, circulatoires, et esthétiques de la ville. Le plan régulateur apparaît pour lui comme l'un de ces principaux outils. Par sa préséance sur tous les autres outils mis à la disposition des municipalités, le plan régulateur constitue le meilleur moyen de préparer le déplacement futur du centre ou la formation de plusieurs centres reliés entre eux, qui dans leur globalité, atténueront les pressions sur la ville ancienne. Il doit pouvoir parer à une croissance rapide et dynamique en lui fournissant un programme et des moyens appropriés, tout autant qu'à une croissance moins soutenue pour laquelle il est appelé à orienter le développement. Selon l'expression qu'utilise Giovannoni (1998, [1931]: 242), « [...] un plan régulateur n'est efficace que s'il facilite et accentue l'orientation spontanée de la vie urbaine ».

Dans cette perspective de complémentarité des échelles, Giovannoni insiste sur le fait que les interventions portées sur les centres anciens et qui visent à les inscrire dans la ville moderne doivent être faites en fonction de leurs caractéristiques propres et non pas à partir des nouvelles extensions.

Il faut pratiquer des interventions ponctuelles et non des aménagements linéaires, procéder par petites touches locales et sans utiliser les grands moyens, en dégageant sans ajouter, en améliorant sans transformation radicale. (Giovannoni, 1998, [1931]: 285-286)

Pour Giovannoni, les tissus anciens ne sauraient souffrir d'interventions de grande envergure. Ils se doivent au contraire d'être traités finement, dans leurs rapports de proximité et à l'échelle d'une vie de quartier. L'intégration des quartiers anciens dans la ville moderne ne saurait passer par leur ouverture formelle, mais bien par un raccordement

de leurs vocations et de leur *ambiente*<sup>26</sup>. C'est cette finesse de l'intervention que souligne Giovannoni lorsqu'il met de l'avant le *diradamento*, une pratique qui consiste à débarrasser un tissu urbain ancien des constructions superfétatoires qui ne contribuent pas à son intérêt patrimonial.

## **4.2 La typomorphologie : une critique du plan de la forme de la ville fonctionnaliste**

Les positions développées par Gustavo Giovannoni sur la ville trouvent écho chez les différentes écoles de typomorphologie qui se développèrent à partir de la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle. Ces écoles qui se sont développées autour d'un objectif commun, dégager les lois et les règles qui président à l'organisation des structures territoriales, marquent une importante critique des méthodes et des réalisations de l'urbanisme fonctionnaliste. À cet effet, elles sont apparues pour s'élever contre la dissolution et la destruction de la ville, sa perte d'identité et d'unité formelle, ainsi que pour défendre une politique de sauvegarde des centres historiques en réaction contre les principes mis en avant par les CIAM. C'est à ces écoles et aux discours sur la ville qui en ont émergé que nous avons fait référence lorsque nous avons évoqué la critique du « plan de la forme » dans le chapitre précédent.

Critiquant l'absence de dimensions spatiales dans l'urbanisme fonctionnaliste et la dissociation ville-architecture qui en découle, ces discours ont cherché, selon Lévy (1995a: 33), à réintégrer le problème de la forme urbaine et architecturale dans un contexte urbain plus global. Ils ont voulu par l'étude du rapport de l'architecture avec la ville avancer une nouvelle façon de saisir l'histoire urbaine à travers l'évolution des formes de la ville et de

---

<sup>26</sup> Giovannoni utilise ce terme pour désigner à la fois le tissu urbain dans sa matérialité, ainsi que les effets qu'il produit. Ce terme recouvre autant l'environnement immédiat d'un monument constitué par les vides et les pleins qui forment le cadre esthétique et social pour lequel il a été conçu, que la physionomie de la ville et de ses quartiers qui se traduit par son organicité topographique, architecturale, sociale ou esthétique (Giovannoni, 1998, [1931]: 333).

ses tissus. C'est par le biais de l'analyse typomorphologique qu'ils ont voulu établir un rapport entre l'histoire sociale et l'histoire urbaine.

Héritière à plus d'un égard de l'archéologie urbaine, la typomorphologie emprunte à cette pratique sa méthode qui consiste à exhumer, à partir de cartes et de plans, les formes anciennes de la ville. Développée en opposition aux projets d'Hausmannisation, l'archéologie urbaine apparaît en Italie autour de 1880, au moment où l'hygiénisme s'impose comme culture dominante dans l'administration publique et qu'elle assujettit le développement de la ville à ses principales préoccupations. Si elle se définit comme « science et art de la reconstruction historico-topographique » de secteurs urbains, son origine est à trouver du côté de l'architecture et de l'histoire (Zucconi, 1995: 87). Elle emprunte à la première ses modalités d'analyses du bâtiment, et à la seconde, les procédures propres à la recherche historique. Bien qu'elle se confine à ses débuts au rapport téléologique entre les établissements urbains et leur passé, Giovannoni en proposa une définition opérationnelle qui insiste sur son rôle de prémisses nécessaires au plan urbain. Influencés par cette approche, les typomorphologues en retiendront l'importance accordée à l'étude historique et à ses méthodes pour l'identification des règles de transformation de la ville.

Parce qu'elle constitue l'une des principales critiques à la mise à l'écart par l'urbanisme fonctionnaliste d'un intérêt pour les formes architecturales et urbaines, nous abordons ici les principaux préceptes de l'approche typomorphologique. En soulignant l'intérêt des ensembles vernaculaires et des tissus banals, cette approche a contribué à la consolidation d'un regard patrimonial sur les ensembles urbains anciens. Si elle pose la question du rapport entre le projet et l'analyse, elle avance certaines modalités de lecture de l'urbain qui semblent lui permettre d'arrimer l'intervention urbaine et le maintien de l'identité des lieux. Elle constitue à cet effet l'un des appuis de la notion de projet urbain.

### **4.2.1 L'approche typomorphologique italienne : ses postulats**

Développée au milieu du XX<sup>e</sup> siècle, en réaction à une approche quantitative et technicienne de l'aménagement, la typomorphologie urbaine s'intéresse aux résultats concrets entre les forces économiques et sociales du territoire (Vernez-Moudon, 1997: 3). Pour les typomorphologues, les disciplines du projet ont pour spécificité de contrôler la combinaison des formes territoriales entre elles et leur évolution dans le temps. C'est en s'appuyant sur l'hypothèse que les formes bâties jouissent d'une autonomie par rapport à l'univers des fonctions qui s'y déroulent qu'un tel discours s'est développé. À cet effet, les principaux objectifs de la typomorphologie sont de maintenir le caractère signifiant des structures territoriales et de garantir aux disciplines du projet la capacité de contrôler ces formes (Malfroy, 2001: 116). Pour ce faire, elle propose de dégager les lois et les règles qui président à la formation des structures territoriales.

L'approche typomorphologique telle que développée par l'école italienne se base sur le postulat que l'architecture est indissociable de la ville. Elle considère l'espace urbain comme étant premier par rapport à l'espace architectural. Comme le mentionne Albert Lévy (1989: 138), la position théorique prise par les typomorphologues italiens, Muratori en premier lieu et Caniggia par la suite, entraîne le rejet de la notion d'objet architectural autonome. C'est là une des bases du discours typomorphologique. Comme la création individuelle met à profit un certain nombre de ressources collectives, il doit être possible de remonter au-delà des traits individuels d'un produit pour remonter jusqu'au fond commun d'où il est issu. La notion de processus typologique, telle que développée alors, souligne d'une part que l'agrégation des différentes composantes dans l'espace se fait selon un ordre rationnellement analysable, et d'autre part, que les variations dans le temps et l'intégration des nouveaux éléments se font selon une logique qui est propre au contexte.

Il est important de noter que c'est au sein de l'école italienne que s'est véritablement développé ce discours. Bien que l'école française ait par la suite intégré à sa façon la notion

de processus typologique, l'école britannique a eu tendance à délaissé peu à peu ces questions pour s'intéresser davantage aux processus morphogénétiques de constitution du territoire. Ainsi, lorsque nous nous référerons dans la présente partie à l'approche typomorphologique, nous faisons référence aux travaux menés par les écoles italienne et française. Dans le cas de l'école britannique, nous nous y reporterons comme relevant d'une approche morphologique.

#### **4.2.1.1 Les fondements philosophiques de l'approche muratorienne**

##### *Quelques éléments de biographie*

Avant d'aborder plus spécifiquement les travaux et l'apport des différents typomorphologues italiens à une approche du projet qui, par sa compréhension des processus de constitution de la ville, se veut légitime des actions qu'elle entreprend sur l'urbain, il convient d'approfondir les fondements philosophiques de l'approche typomorphologique de la ville. Muratori étant le premier à avoir souligné et développé les tenants d'un tel mode d'analyse, ce sont ses influences qu'il convient de présenter en premier lieu.

Muratori naît en 1910 à Modène en Italie. Durant ses études d'architecture, à Rome, il suit les cours de Marcello Piacentini et de Gustavo Giovannoni (Gerosa, 1986: 11). Du premier Muratori peut avoir tiré son intérêt pour l'urbanisme. Du second, comme nous l'aborderons ultérieurement, Muratori semble s'être inspiré pour l'élaboration d'une étude historique de l'urbain.

C'est dans le cadre de ses travaux de recherche que Muratori développe l'essentiel de son approche de la ville. Les travaux qu'il mène dans un premier temps sur Venise, et par la suite sur Rome, lui fournissent l'occasion d'élaborer le système théorique de conceptualisation de la ville à la base de l'école italienne de typomorphologie. Ses premiers travaux menés entre 1950 et 1955 sur Venise sont publiés en 1959-1960 sous le titre de

*Studi per una operante storia urbana di Venezia*<sup>27</sup>. Ses travaux menés à Rome entre 1955 et 1960 sont publiés, quant à eux, en 1963 sous le titre *Studi per una operante storia urbana di Roma*<sup>28</sup>. Par ailleurs, c'est dans un livre qu'il fait paraître en 1963, *Architettura e civiltà in crisi*<sup>29</sup>, qu'il présente les fondements philosophiques de son approche.

Dans cet ouvrage, Muratori présente sa théorie des crises culturelles abordées comme des moments cycliques dans l'histoire de la civilisation. Cette théorie semble fournir à Muratori les motivations au développement de son approche de la ville. À cet effet, il considère son époque comme étant marquée par une crise culturelle qui se constitue dans le passage entre ce qu'il appelle la conscience spontanée, ou traditionnelle, et la conscience critique. Puisqu'elle frappe l'ensemble de la civilisation, la crise se lit dans l'architecture et dans l'urbanisme. En architecture, elle transparaît dans la perte de la connexion et de la graduation hiérarchique entre les éléments et les échelles spatiales, ainsi que dans la rupture entre les disciplines techniques et les disciplines historico-critiques. Dans le domaine de l'urbanisme, elle se manifeste plutôt par l'ignorance de l'activité contemporaine pour les tissus bâtis, qu'ils soient historiques ou non, ainsi que dans la réduction de l'urbanisme à l'application de méthodes techniques et réglementaires (Gerosa, 1986: 21-22).

Mentionnons que c'est à cette crise que fait référence Bernardo Secchi (2006) lorsqu'il mentionne que deux figures principales marquent le développement de l'urbain et de l'urbanisme: la continuité et le fragment. S'il associe davantage la première à l'époque moderne, et la seconde à la ville contemporaine, les deux se sont opposées, parfois en alternance, et ont laissé leurs propres signes sur le territoire. Selon ce dernier, la figure de la

---

<sup>27</sup> Études pour une histoire urbaine actuelle de Venise (Traduction libre). Saverio Muratori, « Studi per una operante storia urbana di Venezia I », in *Palladio. Rivista di storia dell'architettura*, anno IX, fasc. III-IV, juillet-décembre 1959, pp. 97-209 et Saverio Muratori, « Studi per una operante storia urbana di Venezia II », in *Palladio. Rivista di storia dell'architettura*, anno X, fasc. III-IV, juillet-décembre, 1960, pp.101-122

<sup>28</sup> Études pour une histoire urbaine actuelle de Rome (Traduction libre). Saverio Muratori, Renato Bollati, Sergio Bollati, Guido Marinucci, *Studi per una operante storia urbana di Roma*, Roma, Consiglio Nazionale delle Ricerche, Centro Studi di Storia Urbanistica, 1963

continuité a engendré un espace urbain régulier, exempt de tout caractère contingent : c'est la ville du XIX<sup>e</sup> siècle. Celle-ci présente une cohérence entre sa forme urbaine, le rôle de ses différentes parties, la disposition de ses activités, ainsi que la distribution de ses valeurs de position. Par opposition, la ville contemporaine apparaît, quant à elle, comme un amalgame confus de fragments hétérogènes. Elle est le lieu de la différence. Instable par nature, elle connaît des transformations continues, celles-ci donnant parfois lieu à des situations critiques et à des solutions transitoires. Les règles de lisibilité de la ville moderne n'y ayant plus cours, elle est le théâtre de nombreuses réponses apportées, en vain, à ses différents maux (Secchi, 2006).

Une de ses principales influences de Muratori fut Benedetto Croce, un philosophe italien de la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle. Muratori intégra dans ses réflexions la notion d'historicisme absolu de Croce selon laquelle la réalité est histoire : le présent s'expliquant par le passé et le présent présupposant l'avenir. Le concept d'historicisme absolu emprunté au philosophe italien est central dans les travaux de Muratori, celui-ci laissant déjà entrevoir la notion d'histoire opératoire qu'il proposa.

Muratori adhère à l'idée de Croce selon laquelle il y aurait quatre formes, ou moments, du travail de l'esprit. Celles-ci sont représentées par la logique, l'économie, l'éthique et l'esthétique. Cependant, il revoit l'ordre proposé par Croce en plaçant l'esthétique comme l'expression maximale de l'individualité. En déplaçant cette notion à la fin du processus intellectuel de réalisation, Muratori annonce l'intérêt qu'il porte au concept de type bâti et à la typologie comme méthode d'analyse des ensembles urbains.

### *Le concept d'histoire opératoire*

Inspiré des travaux de Croce, Muratori développe un regard historique sur la ville. Puisque l'architecture constitue pour lui un fait social en ce sens qu'elle est à considérer dans les

---

<sup>29</sup> Architecture et civilisation en crise (Traduction libre). Saverio Muratori, *Architettura e civiltà in crisi*, Roma, Centro Studi di Storia Urbanistica, 1963

relations qu'elle entretient avec l'ensemble du corps social et à partir de ses usages sociaux (Mauss, 1999, [1950]), il lui paraît possible de discerner dans les différentes structures bâties des caractères généraux qui témoigneraient de leur appartenance historique et culturelle.

Muratori fait de la notion d'histoire opératoire la clé du surpassement de la crise culturelle qui marque selon lui son époque. En écho aux tenants de la « nouvelle histoire »<sup>30</sup> pour qui l'histoire était elle-même constituée de faits cycliques et oscillatoires, il considère que le surpassement de cette crise ne peut provenir que du processus historique en lui-même. Il s'agit alors de montrer les répétitions et d'identifier les variations dans le bâti pour ensuite remonter à une structure universelle. Comme le mentionne Laroche et Iamandi (1999: 9): « à travers cet acte d'interprétation consciente des étapes de transformation, tout objet construit est vu comme l'individualisation d'un processus historique de spécialisation des formes où le présent s'explique par le passé et conditionne le devenir ».

Selon le système muratorien, des éléments de permanence sont issus de la structure commune. Ces « permanences structurales » désignent les formes qui conservent leur caractère malgré le renouvellement de leurs composantes. Par ailleurs, bien qu'un certain nombre de variables constantes se dégagent des structures, celles-ci témoignent d'une certaine limite à leur transformabilité. Au-delà d'un certain niveau, la présence de variations structurelles sur le nombre de permanences structurales rendrait impossible la reconnaissance d'une filiation structurelle.

Bien que la notion d'histoire opératoire constitue un élément de divergence entre les successeurs de Muratori, ce concept sert de point de départ à l'élaboration du système théorique typomorphologique (Malfroy, 2001: 11). Si Rossi et Aymonino refusent ce concept au profit d'une relation dialectique entre l'analyse historique et le projet, les anciens collaborateurs de Muratori, Marinucci, Maretto et Caniggia, poursuivent



l'approfondissement du système muratorien en spécifiant et en adaptant les outils à la lecture des structures urbaines.

### *Le concept de type bâti*

Un des principaux apports de Saverio Muratori fut d'avoir franchi l'échelle du bâtiment pour arriver à l'association des édifices dans un tissu. L'idée voulant qu'il existe une logique sous-tendant l'organisation du tissu urbain fera l'unanimité chez les différentes écoles de typomorphologie. Considérant que l'organisation du tissu urbain est issue de règles qui lui sont propres, Muratori développe l'analyse typologique comme mode de lecture de la ville. Les concepts de type bâti (*tipo edilizio*) et de typologie (*tipologia edilizia*) sont alors posés comme les principaux moyens d'étude et de connaissance du tissu urbain (Lévy, 1992). À cet effet, il souligne le lien logique qui unit l'édifice à la ville.

C'est la découverte de certaines formes récurrentes engendrées par leur lien avec les structures sociales et culturelles, ainsi que l'existence de déterminations agissant dans leur processus de formation, qui amènent Muratori à proposer ces concepts. Le type bâti correspond chez lui à une synthèse de l'idée d'édifice, celle-ci apparaissant ouverte à un processus d'identification et de transformation. Sa nature synthétique constitue ici un principe essentiel. En effet, le type représente un ensemble de savoir-faire ancrés dans l'expérience concrète et diversifiés selon le temps et le lieu.

Chez Muratori l'intérêt d'une telle étude de la ville relève du fait qu'il y a une baisse de la cohérence de l'environnement construit, et que les interventions individuelles lui apparaissent contradictoires entre elles et avec les structures anciennes. La convention collective qui assurait aux formes bâties une continuité à travers le maintien d'un certain nombre de traits typiques est selon lui tombée en crise (Malfroy, 2001 :123). Le type représente pour Muratori une conceptualisation *a priori* et non un système de classification.

---

<sup>30</sup> La nouvelle histoire est associée à la troisième génération de l'école des Annales française. Ses principaux protagonistes furent Jacques Le Goff et Pierre Nora.

À cet effet, bien qu'il intervienne en amont de la démarche constructive, il ne constitue pas un modèle, mais une sorte de projection de l'édifice existant dans toutes ses attributions possibles (Cannigia, 1979, [1996] :84). Comme le mentionne Devillers (1974 : 18), le type représente moins l'image d'une chose à copier ou à imiter que l'idée d'un élément qui doit lui-même servir de règle au modèle.

Bien qu'on puisse regretter que Muratori n'ait pas étendu la notion de type à d'autres échelles que celle de l'édifice, c'est Maretto, un de ses proches collaborateurs, qui insista sur l'enchaînement des différentes échelles d'organisation de l'espace (l'édifice, le tissu, la ville et le territoire). Comme nous l'aborderons subséquemment, le type est pour ce dernier présent à chacun des niveaux reflétant l'ensemble de valeurs culturelles, économiques et techniques qui fondent sa spécificité.

#### **4.2.1.2 Caniggia et la précision méthodologique**

Caniggia poursuit le travail de Muratori sur la notion de type en adoptant la démarche typologique à l'étude des tissus urbains. Celui-ci réalisa sous l'égide de Muratori ses premiers travaux de recherche sur la ville italienne de Côme. Ceux-ci ont été publiés en 1963 sous le titre de *Lettura di una città : Como*<sup>31</sup>. Par la suite, ses recherches portèrent sur un ensemble de villes d'Italie, de Sicile, d'Afrique du Nord et d'Europe du Nord.

Tout comme Muratori, Caniggia est architecte. C'est en cherchant à isoler ses règles fondamentales de constitution qu'il aborde la ville. Il cherche à identifier les éléments et les lois qui président à la formation et aux transformations du tissu urbain (Vernez-Moudon, 1994: 291). Sa principale hypothèse est que l'organisation interne d'un tissu urbain constitue le résultat d'un processus de formation progressif qui se développe par une agrégation successive d'éléments nouveaux et par une extension graduelle dans l'espace

---

<sup>31</sup> Lecture d'une ville: Côme (Traduction libre). Gianfranco Caniggia, *Lettura di una città : Como*, Roma, Centro Studi di Storia Urbanistica, 1963

(Lévy, 1992: 5). Selon cette hypothèse, chaque stade isolé peut être expliqué par le stade précédent et peut être considéré comme une explication du stade suivant.

L'un des principaux apports de Caniggia au discours typomorphologique est d'avoir cherché à lui donner une véritable rigueur. En se basant sur les concepts d'histoire opératoire et de processus typologique, il a développé une méthodologie de lecture des faits bâtis qui restera celle de la typomorphologie. En plus d'avoir mis en avant l'idée de l'agrégation des différents niveaux d'échelles du territoire, il a codifié la notion de type et précisé les processus typologiques par lesquels se constitue la ville.

#### *L'agrégation des différents niveaux d'échelles*

Selon l'hypothèse que la ville peut être abordée par analogie avec l'organisme, le modèle développé par Caniggia présente les structures territoriales comme une agrégation d'éléments issus d'échelles différentes, chacun lié aux autres par des rapports d'interdépendance. Il se base sur le classement de Maretto qui distingue quatre échelles territoriales correspondant aux quatre niveaux traditionnels de la planification : l'échelle de l'édifice qui correspond au projet architectural; l'échelle du quartier qui correspond au plan de quartier ou au projet d'ensemble; l'échelle de la ville qui répond de l'urbanisme; ainsi que l'échelle du territoire qui est celle de l'aménagement du territoire (Malfroy, 2001: 150).

À chaque échelle correspond une relative autonomie. C'est-à-dire que chacune d'entre elles peut être considérée comme un produit fini, celle-ci étant l'aboutissement de processus de structuration qui lui sont propres. Par ailleurs, lorsqu'elles sont considérées dans leur ensemble, ces échelles s'inscrivent dans une relation dialectique du tout avec ses parties. Au fur et à mesure que l'on passe d'une échelle à une autre, la complexité des relations tend à augmenter. Par exemple, le tracé des voies impose à l'îlot certaines dimensions qui déterminent à leur tour la taille des parcelles, et qui orientent par la suite les configurations des bâtiments qui y sont implantés.

D'autre part, comme les « quartiers » s'inscrivent dans une structure urbaine de plus grande échelle, celle-ci influence par rétroaction leur développement, notamment par la hiérarchisation des voies ainsi que des centralités. Chaque échelle de lecture, bien que pouvant être comprise comme finalité, s'emboîte alors dans un autre niveau de la structure territoriale. Elle se trouve donc être à la fois l'aboutissement et le point de départ du processus de formation de l'ensemble.

*Précision sur la notion de processus typologique*

Dans ses travaux, Caniggia intègre la notion d'histoire opératoire mise en avant par Muratori. S'il s'agissait pour ce dernier de désigner les répétitions et d'identifier les variations du bâti pour ensuite remonter à une structure universelle, il développe encore plus cette idée et en fait son principal postulat théorique.

Caniggia cherche à cerner la logique du processus qui mène à la constitution des tissus urbains. Pour ce faire, il se base sur l'idée d'un ordre sous-jacent à l'organisation du tissu : le processus typologique. Caniggia (1979, [1996] :47) considère ce dernier « comme la succession globale des types dans le temps, dans une même aire culturelle ou dans plusieurs aires culturelles dans une même période de temps, coordonnés dans une évolution réciproque ». Chez lui, ce concept sert à illustrer que l'agrégation se fait selon un ordre donné, mais aussi qu'il est possible d'identifier la logique derrière leurs transformations dans le temps.

Dans le but d'identifier les structures de continuité, Caniggia développe les concepts de type de base et de cellule élémentaire. C'est à partir de ces concepts que se constituent, par un processus d'agrégation successive, des dérivations typologiques qui apparaissent fonctionnellement différenciées et qui donnent lieu par agglomération à un premier tissu de base ou à des tissus spécialisés lorsqu'ils sont situés le long de parcours hiérarchisés.

Par ailleurs, il apparaît primordial de spécifier que la croissance ne se fait pas par simple succession d'agrégats dans un espace indéterminé et intemporel et que l'ensemble de la structure territoriale ne peut se comprendre comme étant issue d'un seul foyer d'établissement : le territoire préexiste à l'établissement. C'est-à-dire que les processus d'appropriation du territoire ayant cours au fil du temps forment la base des développements successifs et influencent la localisation des installations ainsi que leur morphologie. Ainsi, en se basant sur le principe d'imbrication des échelles territoriales présentées par Mareto, le processus de formation et de typisation des organismes architecturaux, urbains, et territoriaux apparaît issu d'une relation de causalité entre les différents niveaux de structures.

Comme le mentionne Caniggia (1986: 8), c'est à partir de ses travaux sur Florence, en 1979, qu'est apparue l'exigence d'une mise au point théorique dans son approche typologique du territoire. En observant la construction de maisons neuves et la rénovation d'autres plus anciennes, il identifie l'existence de plusieurs processus typologiques parallèles. Puisque les constructions *ex nihilo* et la rénovation de maisons guidées par un même type de bâti débouchent sur des formes différentes selon les déterminations imposées depuis la « première construction », Caniggia identifie l'existence d'un processus portant. On peut donc distinguer des types qui engendrent des édifices nouveaux sur des tissus tracés simultanément et un processus parallèle qui consiste, pour chaque bâtiment construit antérieurement, en une mise à jour selon une succession de types mais compris à l'intérieur des limites permises par la structuration initiale (Caniggia, 1986: 9).

Caniggia laisse ainsi entendre qu'il y a complexification des types en présence. Le concept de dérivation exprime l'un des aspects de cette complexification. « Si nous suivons l'évolution d'un type nous découvrons que la différence substantielle entre un type antérieur et subséquent est due à la plus grande complexité du plus récent par rapport à un de ceux qui précèdent de plus ou moins près » (Caniggia, 1979, [1996]: 47). Il s'agit donc d'une complexification temporelle. Par ailleurs, Caniggia introduit également l'idée d'une

complexification spatiale. Il illustre celle-ci par la coprésence. Cette notion témoigne du fait que deux ou plusieurs objets sont construits simultanément dans des espaces voisins. Qu'ils soient d'échelles analogues ou différentes, un système de relations est nécessairement constitué entre eux puisqu'ils sont présents au même moment dans des espaces contigus. Ainsi, la dérivation et la coprésence ne sont pas autre chose que les conséquences de l'historicité, les conditions d'existence dans le temps et dans l'espace.

Cette mise au point théorique laisse supposer une limite de flexibilité au-delà de laquelle les caractéristiques essentielles seraient compromises. Tout comme Muratori, Caniggia utilise la notion de permanence structurale pour souligner les limites d'adaptation des structures au changement. Bien que les niveaux d'échelles aient en commun d'être issus d'une agglomération de parties et d'être compris dans des ensembles plus vastes, ils témoignent de différentes capacités de flexibilité au changement. Ainsi, un propriétaire voulant accroître la surface d'occupation de son bâtiment pourra plus facilement ajouter des étages ou construire une annexe à son bâtiment qu'annexer la parcelle de son voisin. Comme le démontre Caniggia, les changements affecteront beaucoup plus facilement les structures de petite échelle que celles de grandes dimensions.

La présence de permanences structurales pour l'approche typomorphologique souligne l'inertie du tissu urbain, l'une des conséquences directes de son autonomie. En effet, en adoptant une approche du tissu comme entité *sui generis*, Caniggia souligne sa permanence dans le temps et ce, indépendamment des changements qui pourraient avoir affecté l'une de ces composantes. Par exemple, malgré un remembrement de parcelles, il sera toujours possible de lire dans un tissu urbain densifié la trace d'un parcellaire primitif. Ce sont donc les permanences structurales du tissu qui lui confèrent son inertie en orientant sa croissance et ses transformations.

*Précisions sur la notion de type*

L'élaboration d'un modèle de constitution de la ville basé sur les processus typologiques oblige Caniggia à entreprendre une réflexion sur la notion de type. En s'inspirant de Muratori, notamment dans la considération de l'architecture comme fait social et culturel, Caniggia adhère à une vision déterministe du bâti. Cette détermination n'est pour lui rien d'autre que le concept commun que les habitants d'un même lieu ont à l'esprit à un même moment, qui change selon le temps, et qui diffère selon le lieu. C'est ce qui lui fait dire qu'« un tissu se manifeste à la manière d'un ruban enregistré, avec de très nombreuses paroles superposées dans le temps » (Caniggia, 1986: 3).

Par ailleurs, il faut distinguer la notion de type élaborée par Caniggia de celle de Quatremère de Quincy, le premier à l'avoir introduit deux siècles plus tôt en France. Chez ce dernier, la notion de type fait davantage référence aux caractéristiques architecturales d'un bâtiment et à son appartenance à un courant stylistique. Elle désigne un schéma typique abstrait d'un ou plusieurs attributs d'un édifice. Pour Caniggia (1996, [1979]: 63) celle-ci fait référence à « une sorte de projet non dessiné, conceptuel, une synthèse de la culture du bâti dans un lieu et à une époque ». Selon ce dernier, il se produit en effet, dans le processus de regroupement des unités, un effet de retour de l'ensemble sur ses composantes. Bien que les différentes parties apparaissent hétérogènes dans leur unité, elles adoptent des caractéristiques communes qui les font appartenir à un même tout.

Il ne faudrait pas confondre ici la notion de type avec celle de standard. « Si le premier correspond à un ensemble de conventions et de normes produites par une tradition constructive, le second renvoie à la réglementation édilitaire » (Lévy, 1992: 5). Le standard apparaît comme une réglementation ponctuelle qui s'exprime dans un langage abstrait et qui donne généralement lieu à des applications arbitraires. À cet effet, il lui manque le caractère organique dont témoigne la notion de type.

Caniggia impose une distinction à l'intérieur même de la notion de type. Il identifie d'une part le type *a priori* qui constitue le résultat global que l'on se propose d'atteindre et qui représente une sorte de projet idéalisé, et d'autre part le type *a posteriori* qui constitue une construction rationnelle qui tente de décrire le type *a priori*. Le type *a posteriori* ne représente à cet effet qu'une interprétation parmi tant d'autres du type *a priori*. Selon le principe énoncé par Caniggia (1996, [1979]: 54) qui veut que le code de lecture permette de comprendre autant comment l'objet a été fait, que de comprendre de quoi il est dérivé et comment il s'est transformé, la distinction typologique entre *a priori* et *a posteriori* s'applique également au processus typologique.

#### **4.2.1.3 Aymonino : la constitution d'un regard typomorphologique**

C'est à Carlo Aymonino que l'on doit le vocable de typomorphologie. Architecte et urbaniste, il travailla en grande partie sur la ville italienne de Padoue. Tout comme Rossi, Aymonino s'inscrit en désaccord avec le concept d'histoire opératoire de Muratori ainsi qu'avec la relation qu'il définit comme étant celle du projet et de l'histoire. Chez Muratori, cette relation apparaît causale, les formes anciennes expliquant les formes bâties actuelles et celles-ci présupposant déjà celles en devenir. Aymonino considère quant à lui que la liaison entre analyse historique et projet est plutôt dialectique.

La forme urbaine est donc un processus continu [...] on ne peut ignorer ni ce qui l'a précédemment conditionnée et formée, ni les tendances des processus en cours [...]. Ainsi il n'existe pas une forme de la ville complète et finie une fois pour toutes [...]. Alors que dans le cas des types bâtis, il est possible d'isoler les caractéristiques de permanence à l'intérieur d'une continuité historico-sociale donnée et d'en faire une classification systématique. (Aymonino cité dans Lévy, 1992: 6)

Contrairement à Caniggia qui considère le rapport type bâti/tissu urbain comme étant l'un des principes générateurs de la ville, Aymonino lui substitue la relation typologie/morphologie. C'est à partir de la variation de ce rapport que se base l'existence de la ville dans son double aspect : comme caractère généralisable pour des périodes



historiques déterminées, et comme caractère spécifique à chaque ville. Aymonino aborde la ville contemporaine à partir de la relation dialectique entre histoire et projet. Pour lui, la ville contemporaine est marquée par la perte du rapport morphologie/typologie.

La ville n'est plus la ville et tend toujours plus à devenir un immense agglomérat [...]. La forme générale, si elle peut avoir un sens, n'est plus reconnaissable dans son ensemble, mais par parties, et certaines d'entre elles restent sans formes. (Aymonino cité dans Lévy, 1992: 7)

Il est avec Rossi l'un des seuls typomorphologues à s'intéresser aux espaces urbains contemporains. Pour eux, ce sont les rapports entre l'édifice singulier et la ville comme ensemble, ainsi que les processus menant à la définition de nouveaux types bâtis, qui constituent les principales différences entre la ville contemporaine et la ville industrielle (Vernez-Moudon, 1994: 293).

Comme nous l'aborderons subséquemment, Aymonino a eu une grande influence sur l'école française de typomorphologie. Celle-ci reprend notamment le couple typologie/morphologie afin de repérer les diverses périodes historiques qui ont façonné la ville. À cet effet, ses protagonistes expliquent les processus de formation et de transformation autant par les rôles des différents types de bâti que par l'influence d'une morphologie globale.

#### **4.2.1.4 Rossi et la ville comme architecture**

Bien que l'on reconnaisse unanimement les travaux de Muratori comme précurseurs quant à l'établissement d'un savoir spécialisé sur les structures matérielles de la ville, quelques typomorphologues ont néanmoins rejeté certaines de ses notions. Rossi est l'un de ceux-là. Comme Aymonino, il souscrit aux visées scientifiques du projet typomorphologique mais cela sans adhérer complètement à tous ses postulats.

C'est dans *Architettura della città*<sup>32</sup> que Rossi exprime l'essentiel de son approche. Cet ouvrage est publié pour la première fois en 1966, trois ans après la parution du livre *Architettura e civiltà in crisi*<sup>33</sup> de Muratori dans lequel ce dernier expose l'essentiel de sa théorie sur les cycles de la crise culturelle. La traduction anglaise et française de *Architettura della città* ayant été réalisée dès 1984, Rossi représente l'une des figures les plus connues de l'approche typomorphologique.

Rossi se distingue de ses prédécesseurs en ce qu'il considère la ville comme architecture, comme un objet autonome. C'est là une rupture importante avec les autres protagonistes de l'école italienne, notamment Caniggia pour qui la notion de type bâti exprimait autant un savoir culturel que technique.

Nous pouvons étudier la ville de plusieurs points de vue : mais elle apparaît d'une manière autonome quand nous la considérons comme donnée ultime, comme construction, comme architecture. En d'autres termes, nous analysons les faits urbains pour ce qu'ils sont, c'est-à-dire comme la construction ultime d'une élaboration complexe; en reprenant toutes les données de cette élaboration qui ne peuvent être prises en compte ni par l'histoire de l'architecture, ni par la sociologie, ni par d'autres sciences. (Rossi, 2001, [1966] : 14)

C'est par l'étude des faits urbains que Rossi entend procéder à une analyse de la ville. Qu'ils représentent un bâtiment, une rue ou un quartier, les faits urbains sont de nature complexe et difficiles à définir, et ce, bien qu'il soit possible de les cerner. Parce qu'ils orientent le développement urbain, Rossi considère leur étude.

[...] Il y a dans la nature des faits urbains quelque chose qui les rend très semblables, et pas seulement sur le plan métaphorique, à l'œuvre d'art; ils sont une construction dans la matière, et en dépit de la matière, de quelque chose de différent; ils sont conditionnés mais conditionnant. (Rossi, 2001, [1966] : 26)

---

<sup>32</sup> Aldo Rossi, *L'architecture de la ville* (2001), traduction française de F. Brun, Gollion, InFolio Éditions, [1966]

<sup>33</sup> Architecture et civilisation en crise (Traduction libre). Saverio Muratori, *Architettura e civiltà in crisi*, Roma, Centro Studi di Storia Urbanistica, 1963

La notion de permanence chez Rossi ne puise pas ses sources en Italie, mais bien en France où elle s'inspire des travaux de Pierre Lavedan et de Marcel Poëte. Comme nous l'avons mentionné dans le chapitre précédent, la ville contemporaine n'est pas pour ces derniers différente de la ville passée, elle est la même en constante évolution (Darin, 1998: 64). De leurs travaux, Rossi intègre l'idée de la ville comme totalité et que sa compréhension ne peut passer que par l'étude de ses diverses manifestations. C'est ce qui lui fera affirmer que «la ville est quelque chose qui perdure à travers ses transformations et que les fonctions [...], qu'elle remplit au cours du temps, sont des moments dans la réalisation de sa structure» (Rossi, 2001, [1966]: 53). Chez Rossi, la permanence désigne l'idée que la forme physique du passé a continué à fonctionner en conditionnant l'environnement urbain dont elle apparaît encore comme un foyer important. Il identifie à cet effet la notion de monument comme étant ce point fixe de la dynamique urbaine.

Rossi introduit dans son approche de la ville la notion de locus. Il désigne par là le rapport à la fois particulier et universel qui existe entre une situation locale donnée et les constructions qui s'y trouvent. Rossi considère le locus comme l'un des principes caractéristiques des faits urbains. Il se distingue de l'idée de contexte qui relève davantage de l'illusion en étant plutôt associé à des qualités nécessaires à la compréhension d'un fait urbain donné. Ce concept introduit par Rossi souligne ici la spécificité de ces faits. Il rappelle à cet effet que l'art et la science de la ville sont indissociablement liés à la qualité urbaine de son architecture. Puisque la ville ne peut se comprendre qu'à partir de son architecture, la lecture typomorphologique devient chez lui la description des formes d'un fait urbain.

#### **4.2.2 L'École française de typomorphologie : une critique de l'urbanisme fonctionnaliste**

La diffusion de l'approche typomorphologique en France s'est faite à la faveur de la généralisation des critiques de l'urbanisme fonctionnaliste et de ses pratiques. Si comme

nous l'avons mentionné, ces critiques ont porté sur deux objets différents : le plan du contenu urbain et le plan de la forme urbaine, leur formulation respective s'est faite à partir d'un certain nombre d'emprunts et d'échanges. Comme nous l'aborderons ici, c'est à partir de l'inclusion grandissante des préoccupations des sciences humaines dans l'enseignement du projet que s'est constituée l'école française de typomorphologie.

En France, la typomorphologie est étroitement associée à l'échec de l'urbanisation des années 1960. C'est au lendemain de la réforme de 1968 que se mettent en place différents groupes de recherche sur l'architecture et l'urbanisme. Les changements qui ont lieu à cette époque entraînent dans le domaine de l'architecture et de l'urbanisme un schisme majeur : ces disciplines ne s'affichent dorénavant plus comme relevant du domaine des arts, mais bien comme des domaines autonomes de recherche et réclament à cet effet leur introduction dans le système universitaire (Darin, 1998: 63). Le développement de la typomorphologie s'inscrit dans ce contexte comme une réaction face au projet fonctionnaliste, en cherchant notamment à légitimer les actions entreprises sur la ville et à comprendre ses processus de constitution. C'est influencée par les travaux et les positions d'Aymonino sur le caractère dialectique du rapport typologie/morphologie que l'école française de typomorphologie abordera l'étude des tissus urbains.

Caractérisée par différents axes de recherche, l'école française de typomorphologie enrichit le débat en soulignant l'intérêt d'aborder les formes urbaines à partir de l'étude des rapports entre la structure urbaine et le tissu urbain. Bien que cette position est davantage appliquée à l'École d'architecture de Versailles sous la responsabilité de Panerai, Castex et Depaule, plusieurs groupes de recherche contribuèrent au développement d'une telle approche.

#### **4.2.2.1 L'École d'architecture de Paris-Belleville**

L'un des premiers groupes de recherche à se mettre en place au début des années 1970 est celui de l'Institut d'études et de recherches architecturales de l'École d'architecture de Paris-Belleville (maintenant connu sous le nom de IPRAUS-Institut Parisien de Recherche :

Architecture, Urbanisme). Les travaux qui y sont menés par Bernard Huet et Christian Devillers portent notamment sur la notion de type bâti, comme structure de correspondance entre un espace projeté ou construit et les valeurs différentielles que lui attribue le groupe social auquel il est destiné (Devillers, 1974: 18). À cet effet, ils apparaissent davantage concernés par les mécanismes de constitution du bâti que par ses relations avec le territoire. C'est là une approche directement inspirée des travaux italiens. Dans un article qui fera date, Bernard Huet (1986: 10) mentionne que « le dépassement de la contradiction entre architecture et ville ne peut s'expliquer qu'à travers la mécanique du système de la typologie des édifices dans la ville ». C'est une position inspirée de celle de Rossi pour qui l'idée de type constitue le fondement de l'architecture et pour qui l'étude de la ville passe par sa considération comme construction, comme objet d'architecture.

Parmi les études réalisées par Huet et Devillers, seule celle sur Le Creusot fut publiée<sup>34</sup>. Cette analyse typologique d'une petite ville industrielle de la Bourgogne, en France, s'inscrit dans le cadre d'une étude plus large sur l'existence d'une spatialité spécifique à la société industrielle française du XIX<sup>e</sup> siècle. L'étude porte essentiellement sur les relations entretenues entre les changements dans les modes de production et les transformations de l'espace urbain du Creusot. Ici, ces transformations sont principalement entendues du point de vue typologique.

L'essentiel des études menées à cette époque à l'Institut d'études et de recherches architecturales porte sur la relation entre l'évolution physique des villes et les types bâtis. Bien que ces études s'inscrivent dans le droit chemin des travaux des typomorphologues italiens, ils introduisent, sous l'influence d'Henri Raymond et d'Henri Lefebvre, la question sociologique dans le domaine des formes architecturales et urbaines. On n'a qu'à mentionner comme exemple de cette intégration la table ronde organisée par Jean-Claude Croizé, Jean-Pierre Frey et Pierre Pinon (1991) à la fin des années 1980 au Centre de

---

<sup>34</sup> Christian Devillers et Bernard Huet, *Le Creusot : Naissance et développement d'une ville industrielle 1782-1914*, Seyssel, Éditions du Champ Vallon, 1981

recherche sur l'habitat qui avait pour objectif de recenser les différentes voies, ainsi que les conditions et les fondements méthodologiques, d'une approche interdisciplinaire de la typologie qui laissait une large place à l'histoire et à la sociologie.

#### **4.2.2.2 L'École d'architecture de Versailles**

Le second groupe de recherche de l'école française est constitué à l'École d'architecture de Versailles. Ses principaux représentants sont Philippe Panerai, Jean Castex ainsi que l'anthropologue Jean-Charles Depaule. Ces derniers se sont notamment intéressés dans le cadre de leurs travaux à cinq figures de l'extension urbaine : au Paris d'Hausmann; aux plans d'Unwin pour Letchworth et Hampstead; aux Siedlungen d'Ernst May à Francfort; ainsi qu'aux plans de Le Corbusier pour l'Unité d'Habitation à Marseille. En suivant cet ordre, ils ont démontré le processus de disparition de l'îlot que sous-tendent les principes du fonctionnalisme (Castex, Depaule, Panerai, 1997).

C'est dans leurs travaux sur la ville de Versailles que ces derniers expliquent les tenants de leur méthodologie d'analyse de la formation et d'évolution du tissu urbain (Castex, Céleste, Panerai, 1979). À l'instar d'Aymonino, ils s'intéressent aux tissus urbains à partir du rapport typologie/morphologie. Dans cette recherche sur Versailles, les auteurs découpent l'histoire de la ville en différentes périodes à travers lesquelles ils examinent les relations entre les types bâtis et le tissu. Ils identifient ainsi quelques périodes historiques au cours desquelles le rapport typologie/morphologie s'inverse : la formation et la transformation du tissu urbain s'expliquant quelquefois par le rôle du type d'édifice, et d'autre fois par l'influence de la morphologie globale.

La typologie que nous utilisons et qu'à la différence de la précédente Aymonino appelle « appliqué » et non plus « formelle » ou « indépendante », réintroduit essentiellement l'architecture dans la ville : elle classe des bâtiments dans des tissus, dans le système de leurs relations associatives qui les rendent solidaires de la ville. Elle pointe la direction de la forme urbaine qui est produite par cette solidarité ordonnée. De plus, elle ne néglige plus aucun des éléments qui peuvent assurer ces

liaisons, comme les murs de clôture, les cours, les jardins, puis les rues qui forment ensemble le construit de la ville. (Panerai cité dans Lévy, 1992 : 8)

Par leurs travaux, Panerai, Castex et Depaule ont souligné que la relation entre les types bâtis et la forme urbaine apparaissait différente à chaque fois. Abordant les formes urbaines comme étant issues des relations entre la structure urbaine et le tissu, ils ont montré que la superposition des différentes structures urbaines agissait à différents niveaux dans la ville, mais venait s'articuler dans chacune de ses parties.

Pour ces derniers, le tissu urbain est défini comme la rencontre de trois logiques : celle des voies considérées dans leurs rôles de distributrices et de circulatoires; celle des découpages de parcellaires où se nouent les enjeux fonciers et où se manifestent les initiatives privées et publiques : ainsi que celle des bâtiments qui accueillent les différentes activités (Castex, Depaule, Panerai, 1997: 177). Si la notion de tissu est marquée par ces différentes logiques, la structure urbaine est constituée quant à elle par le rapport entre les éléments constitutifs de la trame (voies, parcellaire et bâti) et les usages qu'ils engendrent. Comme le mentionne Panerai, Depaule et Demorgon (1999 : 154) : « l'espace de la ville, s'il répond à des fonctions, n'est pas fonctionnalisé ». Cela veut dire que, bien qu'il apparaisse marqué par un certain nombre d'usages, l'espace peut être adapté pour en accueillir d'autres tout en conservant l'essentiel de ses traits morphologiques.

Cette nuance souligne l'inscription des différents espaces de la ville dans un système de centres et de sous-centres hiérarchisés. Même si la ville moderne témoigne pour ces chercheurs d'un certain nombre de permanences, elle est caractérisée par un élargissement de la notion de centre ainsi qu'une complémentarité ou une concurrence des différents pôles qui la composent (Panerai, Depaule, Demorgon, 1999: 139). Comme nous l'aborderons par la suite, la reconnaissance de l'existence de sous-ensembles au sein de l'espace de la ville caractérisera la notion de projet urbain. Par leurs travaux, ces typomorphologues ont souligné l'importance des usages de l'espace dans la constitution

des formes urbaines, ainsi que la coprésence, dans l'agglomération, d'ensembles urbains qui se différenciaient par leurs vocations et leurs usages.

#### 4.2.2.3 Des apports disciplinaires variés

Les travaux français de typomorphologie ne sont pas uniquement le fait d'architectes et d'urbanistes, ils apparaissent issus d'horizons disciplinaires différents. À cet effet, l'analyse d'André Chastel et de Françoise Boudon, deux historiens de l'art, sur le quartier des Halles à Paris constitue une importante contribution à l'étude des mécanismes de constitution du tissu urbain<sup>35</sup>. En se fondant sur les acquis italiens, ces derniers développent un mode d'analyse basé sur la lecture du parcellaire.

L'analyse historique de la structure parcellaire du tissu urbain est le moyen de faire apparaître le lien entre le lieu et l'architecture, entre le lieu et sa fonction. Elle seule permet d'expliquer les rapports de chaque élément avec son voisin et d'enregistrer la variété de chroniques des différentes séquences urbaines. (Boudon, 1975: 773)

Selon leur étude, les fonctions les mieux définies, les plus pérennes, n'ont aucune emprise sur la forme du parcellaire. Celle-ci trouverait ses fondements dans des critères formels plutôt que fonctionnels (Boudon, 1975: 790) : c'est-à-dire que la forme du parcellaire découlerait davantage des nécessités morphologiques du tissu, telles que la scission ou l'absorption de parcelles, plutôt que du contexte culturel dans lequel il évolue. En ciblant deux grandes périodes historiques, la période préindustrielle et la période industrielle, Chastel et Boudon distinguent le petit parcellaire et son architecture mineure du grand parcellaire et son architecture aristocratique. Bien qu'ils se soient attardés à la constitution d'une typologie parcellaire, leur étude porte sur les rapports entre parcelles et bâti.

Une parcelle se caractérise en effet par la forme de son contour, sa surface, ses connexions avec l'espace qui l'entoure. Déterminer la typologie parcellaire, c'est essentiellement analyser la variation de ces trois éléments et l'influence relative de

---

<sup>35</sup> Françoise Boudon, André Chastel, *Système de l'architecture urbaine. Le quartier des halles à Paris*, Paris, Éditions du CNRS, 1977, 2 vol.



chacun d'eux sur la forme architecturale, la distribution des masses bâties que supporte la parcelle. (Boudon, 1975 : 784)

Constituée à partir d'un vaste ensemble de disciplines, l'école française de morphologie apparaît également influencée par la géographie humaine. À cet effet, elle intégra les travaux de Pierre Lavedan, de Marcel Poëte et de Raoul Blanchard. Comme chez Rossi et Caniggia, on retrouve, chez ces derniers, l'idée d'un mécanisme de « sédimentation » urbaine. L'historicité du territoire est ici exprimée à travers la persistance de certains éléments matériels, naturels ou artificiels. Ces permanences historiques jouent un rôle fondamental dans la formation du tissu urbain en orientant la croissance et en conditionnant la forme, et ce tout en la sémantisant (Lévy, 1995a: 15).

Au tournant des années 1970 et 1980, Alain Borie, Pierre Micheloni et Pierre Pinon développèrent également au sein du Groupe d'Études des Formes Architecturales et Urbaines (GEFAU) une autre avenue de recherche sur la morphologie des tissus urbains. Ces derniers décomposèrent le tissu urbain en différents éléments, soient : la topographie, le réseau de voirie, le parcellaire et le bâti (Borie, Micheloni, Pinon, 2006). Dans le but de mieux cerner ses mécanismes de constitution, ils s'intéressèrent aux différents degrés de relations entre ces composantes. Cette méthode d'analyse inspirée de la géographie humaine visait à démontrer que chacun des niveaux de structuration de la forme urbaine possède ses logiques et ses cultures propres.

Aux précédents apports, il faudrait également mentionner les travaux de Bernard Rouleau. Ce dernier, contrairement à Lavedan, Poëte ou Blanchard, s'intéresse spécifiquement aux mécanismes de constitution du tissu urbain. Durant les années 1960, il analyse l'évolution de certains quartiers de Paris à partir de l'étude de leur réseau de voirie. Tout comme Caniggia, celui-ci insiste sur l'existence de permanences dans l'évolution de la structure urbaine. À cet effet, il souligne l'importance de la voirie dans la constitution du tissu urbain, notamment au travers de son interaction avec le parcellaire. De même, il mit en

évidence l'influence de la structure parcellaire rurale dans la constitution de la structure parcellaire urbaine.

Ainsi, bien qu'elle puise son origine dans les travaux italiens sur la morphologie et la typologie, l'école française de typomorphologie est caractérisée par la diversité de ses axes et de ses méthodologies de recherches. Comme nous l'avons montré, ces travaux portent autant sur les processus typologiques, bâtis ou parcellaires, que sur la nature des rapports typologie/morphologie. Si cette école apparaît influencée par d'autres disciplines, notamment par la géographie humaine, l'histoire de l'art, l'anthropologie ainsi que la sociologie, le développement de la typomorphologie urbaine en France a connu un fort contenu social (Castex, Cohen et Depaule, 1995). Les premiers travaux de recherche menés sur Le Creusot visaient notamment à mettre en lumière la nature des rapports entre la typologie bâtie et un certain modèle de production. Sous l'influence d'Henri Lefebvre et d'Henri Raymond, cet intérêt français pour les questions de typomorphologie s'afficha comme une réaction au mouvement moderne et à la pratique d'un urbanisme décontextualisé. Dans son ouvrage intitulé *L'architecture, les aventures spatiales de la raison*, Raymond (1984) insiste à cet effet sur les liens qui unissent les types bâtis au contexte culturel dans lequel ils s'inscrivent. Comme en Italie, les travaux des différents typomorphologues français visaient à faire émerger les lois de formation et de transformation des tissus urbains, mais en faisant une plus large part aux questions d'usage et d'appropriation.

### **4.2.3 L'école britannique de morphologie urbaine**

Au Royaume-Uni, l'émergence de la typomorphologie urbaine comme objet de recherche n'est pas aussi clairement associée à une réaction au modernisme. L'emprise des CIAM n'y fut jamais aussi forte que sur le continent européen. Comme le mentionne Hillier (1987 : 206), le modernisme y a été réinterprété à la lumière de la tradition urbaine, notamment en essayant de trouver des interprétations modernes aux formes traditionnelles. C'est

davantage face à l'échec de la réutilisation des formes urbaines issues du passé que se sont constituées les études morphologiques britanniques.

Cette troisième école n'est pas aussi diversifiée que son homologue française. Elle s'articule autour de trois figures centrales : Conzen, Whitehand et Hillier. Fortement influencée par la géographie, cette école se distingue des précédentes par la lecture qu'elle fait de l'établissement humain. Sous l'influence de Conzen, elle développa une approche morphogénétique des territoires, celle-ci ne s'intéressant pas seulement à la structure actuelle de la ville mais à son évolution dans le temps.

#### **4.2.3.1 Conzen : une approche morphogénétique de la ville**

C'est en Allemagne que M.G.R. Conzen naquit et fit ses études de géographie humaine. Il émigra par la suite en Angleterre où il travailla comme urbaniste avant d'occuper un poste en géographie à l'*University of Newcastle upon Tyne*. Son travail apparaît fortement influencé par certains géographes allemands, dont Schlüeter et Geisler. Il retiendra de ces derniers l'importance de la représentation graphique, et plus particulièrement de la cartographie, dans les études sur le territoire.

L'approche de Conzen se fonde sur trois échelles de lecture du territoire : le plan (composé des rues, des lots et des îlots); le tissu bâti (composé du bâti et des espaces libres); et l'utilisation du sol. Ses recherches abordent les trois échelles simultanément. Elles sont considérées par leur processus de formation autant que par leur fonctionnement. C'est à partir de ce qu'il nomme le *town-plan analysis* qu'il étudie l'espace urbain. Sa lecture se fonde sur trois unités fondamentales : les rues, le parcellaire et les édifices (Whitehand, 2001). Il aborde l'évolution de la ville par la mise en relation de ces trois composantes. La parcelle constituant pour lui l'unité fondamentale, il s'intéresse aux relations entretenues entre le cadastre et les bâtiments qui y sont construits.

Conzen considère le territoire comme étant composé de différentes unités morphologiques qu'il nomme unités de plan (*plan units*). Chaque unité correspond à un assemblage unique du réseau viaire, du bâti et du parcellaire. Elles se différencient par leur organisation physique, mais aussi par leurs caractéristiques socioéconomiques ou leur période historique de référence. Vernez-Moudon (1994 : 297) souligne d'ailleurs la parenté entre le concept d'unité de plan (*plan unit*) chez Conzen et celui de tissu urbain chez Caniggia. Bien que ce dernier n'en ait pas identifié explicitement le contenu et les caractéristiques, les deux concepts désignent des espaces territoriaux qui seraient issus d'un processus de formation progressif.

L'intérêt de Conzen pour le rapport parcelle/bâti l'amène à s'intéresser à un certain nombre de villes médiévales et aux franges urbaines. C'est d'ailleurs l'un de ses mentors, Herbert Louis, qui développa le concept de frange urbaine à Berlin à la fin des années 1930. Conzen l'approfondit encore davantage dans ses travaux sur les villes britanniques de Newcastle upon Tyne et d'Alnwick. Les franges urbaines, ces espaces qui apparaissent souvent caractérisés par de grandes zones de végétation, un certain nombre d'ensembles institutionnels, une faible densité bâtie, ainsi qu'un réseau viaire étalé, constituent des zones frontalières entre des espaces morphologiquement différenciés. Conzen identifie à cet effet le concept de cadre morphologique (*morphological frame*). Ce concept fait référence au processus par lequel les formes bâties d'un territoire déterminent la nature des changements subséquents sur ce même territoire, notamment lors du processus par lequel l'espace rural est englobé par l'espace urbanisé.

La notion de cadre morphologique amène Conzen à découper l'espace urbain en différentes régions morphologiques. Ces régions désignent des espaces dont les formes bâties homogènes constitueraient les principaux remparts face aux régions environnantes. Les limites qui définissent chacune des régions ne témoignent pas toutes du même statut. Elles varient qualitativement selon le degré d'hétérogénéité des formes se trouvant de part et d'autre de leurs limites. Conzen illustre cartographiquement un certain nombre de régions

morphologiques de l'Angleterre. Leur définition ainsi que leur représentation cartographique a pour but d'ancrer les transformations urbaines dans l'histoire de leur développement.

L'un des principaux apports de Conzen à la typomorphologie est d'avoir développé une méthode d'analyse qui apparaît autant concernée par l'évolution historique des formes bâties que par leur état actuel. Bien que Caniggia et certains typomorphologues de l'École d'architecture de Versailles aient déjà misé sur les différentes composantes du « plan » dans la réalisation de leurs études (rues, parcelles, îlots), Conzen est le premier à insister sur l'intérêt de l'ensemble morphologique comme point de départ de l'analyse. Les successeurs de Conzen, et notamment l'*Urban Morphology Research Group* de l'University of Birmingham avec à sa tête J.W.R. Whitehand, seront par la suite davantage intéressés par les applications de l'approche morphogénétique que par la seule description des ensembles urbains. Comme nous l'aborderons par la suite, c'est en analysant les rapports entre les processus décisionnels et les formes bâties que se manifesta cet intérêt.

#### **4.2.3.2 Whitehand et l'Urban Morphology Research Group**

C'est en 1974 que J.W.R. Whitehand fonde, à l'University of Birmingham, l'*Urban Morphology Research Group*. Ce groupe a pour principale mission de poursuivre les recherches dans le domaine de la morphologie urbaine et d'y joindre les préoccupations de la géographie humaine. Whitehand y aborde notamment le rapport entre les conditions de l'industrie de la construction et les formes bâties. À cet effet, il reprend l'un des objets d'intérêt de Conzen, les franges urbaines, comme terrain d'étude.

Dans le cadre de l'analyse d'un certain nombre de franges urbaines, dont celles issues de la période Edwardienne (1900-1910) de Birmingham, Whitehand s'intéresse à l'influence des politiques de développement sur les formes bâties de ces espaces urbains. Il veut répondre à un manque de considération de la part des aménagistes et des planificateurs pour les différents processus d'évolution des structures historiques et géographiques des villes

britanniques. Il considère les franges urbaines comme étant des espaces significatifs dans le développement historico-géographique de ces villes. Bien que leur positionnement à l'intérieur même des agglomérations urbaines soit déjà révélateur de certaines pratiques de l'aménagement, elles illustrent selon lui la façon dont les phases de développement et les formes bâties antérieures sont mises en relation avec les configurations actuelles des villes (Whitehand, Norton, 2004: 275).

Les travaux de Whitehand constituent sans aucun doute une voie originale de recherche dans la constitution d'une approche morphologique de la ville. En interpellant le domaine de l'économie, Whitehand enrichit le discours de la morphologie. Contrairement à Conzen qui cherchait avant tout à développer une méthode d'analyse des processus de constitution de la ville, Whitehand et l'*Urban Morphology Research Group* apparaissent davantage concernés par les différentes applications possibles de la morphologie. Ainsi, l'un de leurs principaux apports fut d'avoir cherché à faire le pont entre les méthodes d'analyse déployées par l'étude morphologique de la ville et les moyens par lesquels les différents acteurs travaillent à la constituer.

#### **4.2.3.3 Hillier et l'approche syntaxique de l'espace urbain**

Une troisième figure se dégage de l'école britannique de morphologie urbaine. Il s'agit de Bill Hillier, professeur à la *Bartlett School of Architecture and Planning* de l'University College de Londres. Ce dernier fonde son approche syntaxique de l'espace urbain sur l'idée que l'architecture n'est pas tant une discipline à part entière qu'un « terrain de rencontre » entre un certain nombre d'autres disciplines dont la physique, la sociologie et la psychologie, le tout gravitant autour de l'activité centrale du projet (Hillier, 1987: 208). Ses objets d'études comprennent ainsi les besoins auxquels les bâtiments sont sensés répondre et les comportements qu'on croit influencés par l'espace bâti. À cet effet, ce n'est qu'en étudiant morphologiquement l'environnement physique comme l'un des produits

comportementaux de la société que la relation entre environnement physique et vie sociale peut être construite.

Pour ce faire, Hillier souligne la nécessité de distinguer le problème de la description des formes construites, notamment en architecture et en urbanisme où l'espace en tant que tel constitue l'unité morphologique fondamentale. Chez Hillier, l'espace est ce que nous utilisons, tandis que la forme physique constitue le moyen de la créer et de l'ordonner. Son approche syntaxique porte sur la description du premier, non pas comme enchaînement de moments déconnectés, mais comme un système de relations. Il identifie ainsi la syntaxe comme «l'approche relationnelle à la description spatiale» (Hillier, 1987: 211).

L'application de l'approche syntaxique, notamment à Apt dans le Vaucluse en France, amène Hillier (1983; 1984; 1987) à considérer que la configuration de l'espace urbain produit en elle-même un modèle bien défini de l'utilisation de l'espace et du déplacement à l'intérieur de celui-ci. Cela implique que « le degré d'utilisation des espaces individuels est dans une large mesure fonction de leur localisation dans un schème plus global» (Hillier, 1987: 213). Ainsi, toute intervention qui ne respecterait pas les logiques du territoire serait condamnée dès le départ.

En plus de développer un vocabulaire différent de celui de ses homologues, Hillier s'inscrit à contre-courant de l'école britannique de morphologie. Son approche syntaxique de l'espace urbain, conçue *a priori* comme outil d'analyse, a pour finalité d'ancrer l'intervention physique dans un tissu urbain existant. Si, comme le mentionne Vernez-Moudon (1997: 8), les géographes de l'école de Birmingham avaient pour principal objectif de décrire et d'expliquer les processus d'édification de la ville, Hillier se rapproche davantage de certains typomorphologues italiens et français par ses visées applicatives. Il ne cherche pas seulement à expliquer les relations entre les éléments constitutifs du territoire, mais à permettre au planificateur de « comprendre ce qu'il est en train de faire» (Hillier, 1987: 214).

#### **4.2.4 L'approche typomorphologique et la question patrimoniale**

L'approche typomorphologique s'étant développée comme critique à la destruction et à la dissolution de la ville telle que préconisée par les CIAM, il y a tout lieu de s'intéresser à l'intérêt qu'elle porte à la question patrimoniale et à la préservation des ensembles urbains anciens. Parce qu'elle insiste sur le rapport analyse/projet, cette approche s'impose comme une alternative à la mise en réserve des ensembles urbains patrimoniaux. Cependant, quelle place accorde-t-elle à ces ensembles? Comment celle-ci s'exprime-t-elle? Quel est le rôle de la ville ancienne pour cette approche? Si l'intérêt de l'analyse typomorphologique pour les pratiques contemporaines tient essentiellement à la baisse d'une cohérence d'ensemble de l'environnement construit ainsi qu'au fait que les interventions individuelles deviennent de plus en plus contradictoires entre elles et avec les structures anciennes (Malfroy, 2001 : 123), la question patrimoniale émerge pour la typomorphologie au travers de l'utilisation de la notion de continuité historique. Cette approche de la ville contribue non seulement à la production de connaissances sur les ensembles urbains anciens mais également à remettre en question la dissolution et la destruction de la ville engendrée par les principes des CIAM. À cet effet, elle s'inscrit dans le cadre général d'une recherche de légitimation du discours normatif et d'une meilleure articulation entre analyse et intervention.

##### **4.2.4.1 La recherche de continuité historique**

Comme nous l'avons précédemment abordé, l'approche typomorphologique de la ville se fonde sur l'idée qu'il y a continuité historique dans le processus de formation des ensembles urbains. C'est le concept d'histoire opératoire introduit par Muratori qui présuppose cette continuité, notamment en insistant sur la nécessité de montrer les répétitions et d'identifier les variations dans le bâti pour ensuite remonter à une structure universelle. Cette structure commune s'exprime par des éléments de permanence, des formes qui conservent leur caractère malgré le renouvellement de leurs composantes.



Comme le présente Caniggia, la continuité historique de la ville s'exprime dans le processus typologique. Il s'agit là de la succession globale des types bâtis dans le temps, coordonnés dans une évolution réciproque. Le processus typologique illustre le caractère déterminé de la transformation du bâti ainsi que la logique qui lui est sous-jacente. Dans ce processus, ce sont les permanences structurales qui conditionnent le développement de la ville, ces dernières agissant comme substrats dans la formation de l'espace urbain.

Les travaux des typomorphologues soulignent la nécessité de considérer la ville existante, et plus particulièrement les tissus anciens, comme processus évolutifs. La ville ne peut être abordée comme un objet figé dans le temps, celle-ci étant soumise à une transformation constante. La continuité historique est l'une des principales caractéristiques de la ville. Son développement ne se constitue pas *ex nihilo*, mais bien à partir de ses états antérieurs.

L'intérêt des typomorphologues pour les milieux anciens n'est pas dû à leur capacité d'évocation autant qu'aux conditions d'appropriation dont ils témoignent. C'est leur organisation spatiale, comme structure sémiotique de sens, qui attire ici leur regard. Leur intérêt est motivé avant tout par le désir de cerner les règles de transformation de la ville. Ainsi, l'accent n'est pas mis sur la valeur de commémoration des tissus anciens, mais bien sur leur continuité et la préservation des éléments historico-culturels propres à un lieu.

#### **4.2.4.2 La place de la ville ancienne dans l'approche typomorphologique**

La nécessité d'une approche cognitive des établissements urbains s'est imposée en réaction aux destructions des quartiers anciens engendrées par une pratique urbanistique fonctionnaliste. L'approche typomorphologique s'élève contre la dissolution et la destruction de la ville ainsi que contre sa perte d'identité et d'unité formelle. Si les principaux protagonistes du mouvement fonctionnaliste évoluent à l'intérieur des CIAM, un certain nombre d'architectes, théoriciens pour la plupart, s'insurgent contre cette approche qui nie les structures héritées. Gustavo Giovannoni est l'un des précurseurs de ce

mouvement de réaction qui chercha à réintégrer le problème architectural dans un contexte urbain plus global.

Comme nous l'avons esquissé précédemment, l'apport de Gustavo Giovannoni au développement de l'approche typomorphologique est considérable. Son influence s'est fait surtout ressentir dans le regard posé par les typomorphologues, Muratori le premier, sur les ensembles urbains anciens. L'intérêt de Giovannoni pour le tissu banal ainsi que pour l'arrimage de la ville ancienne à la ville contemporaine constituent deux de ses principaux apports à l'approche typomorphologique.

La première contribution de Giovannoni à la typomorphologie concerne l'intérêt porté aux ensembles bâtis vernaculaires. Celui-ci souligne l'importance des tissus banals pour l'étude historique des formes bâties ainsi que leur signification patrimoniale. Intégrant les apports de Ruskin et de Sitte, il insiste sur la valeur mémoriale et esthétique de la ville ancienne. Pour lui, les tissus « mineurs », c'est-à-dire les ensembles vernaculaires, revêtent un plus grand pouvoir de commémoration et un plus grand intérêt esthétique que les monuments de la ville.

Tout comme Giovannoni, les typomorphologues ont souligné l'importance des tissus banals dans le processus de constitution de la ville. En cherchant à établir une typologie processuelle des ensembles urbains, ces derniers insistent sur le rôle de ces tissus dans la constitution des formes urbaines et architecturales. Ainsi, s'ils cherchaient à expliquer la genèse de la formation et de la transformation des tissus urbains, ils ont postulé l'existence d'un ordre sous-jacent réglant la croissance du tissu urbain, cet ordre résidant dans les tissus banals.

Bien qu'il revienne à Muratori d'avoir nommé le tissu urbain, Giovannoni en saisit l'essentiel quelques décennies plus tôt. Celui-ci pose la densité de l'habitat, dans son rapport bâti/parcelle, ainsi que le réseau viaire comme étant les principaux éléments de différence entre les quartiers anciens et modernes. Selon Giovannoni, chacun répond à des

rôles différents, les deux s'enrichissant mutuellement par leurs rapports. Bien qu'il ne le nomme pas directement, Giovannoni cerne en soulevant les différences morphologiques de la ville ancienne et de la ville moderne les principales composantes du tissu urbain, soient les rapports entretenus entre les formes bâties, l'organisation du parcellaire et le réseau de voirie.

Le second apport de Giovannoni à l'approche typomorphologique concerne l'attention qu'il porte aux échanges entre la ville ancienne et la ville contemporaine. Ce dernier met en avant l'idée que la ville moderne est issue des interrelations entre l'ancien et le nouveau, où ceux-ci s'influencent et se complètent. L'approche typomorphologique repose sur cette idée de complémentarité. Comme nous l'avons mentionné, elle considère, par la notion d'histoire opératoire, tout objet construit comme étant issu d'un processus historique de spécialisation des formes. Si on peut identifier des variations, on peut néanmoins percevoir dans les formes bâties des éléments de permanence. Ces éléments correspondent aux formes qui conservent leur caractère malgré le renouvellement de leurs composantes. Elles prennent part au processus de formation du tissu urbain en orientant sa croissance et en conditionnant sa forme. C'est donc un rôle actif que jouent les formes héritées dans le processus de constitution de la ville contemporaine. Bien que le discours de Giovannoni porte essentiellement sur la nature des échanges et des interrelations entre ces ensembles, il introduit la notion de complémentarité entre la ville ancienne et moderne. C'est là une rupture manifeste avec les positions du mouvement fonctionnaliste qui avaient cours à la même époque.

*Bologne : une première application de l'approche typomorphologique à un centre urbain ancien*

Le cas de Bologne, en Italie, constitue l'un des premiers exemples d'application de l'approche typomorphologique à la conservation d'un centre urbain ancien. Bien qu'aujourd'hui questionné quant au caractère rudimentaire des modèles théoriques qui y

sont développés, cet exemple illustre quelques-uns des principaux apports de l'approche typomorphologique à la compréhension des ensembles urbains. Tout comme la création des secteurs sauvegardés en France, des *historic districts* aux États-Unis, des *conservations areas* en Grande-Bretagne ou des arrondissements historiques au Québec, cet exemple témoigne du changement de regard sur les ensembles urbains historiques qui a opéré à partir dès années 1960.

Comme la majorité des grandes villes européennes, Bologne fait l'objet au début des années 1960 d'une véritable politique de croissance. On prévoit alors le doublement de la population, la construction de grands ensembles, ainsi que l'agrandissement du centre-ville par l'aménagement d'un centre des affaires à proximité du centre ancien. Cependant, à la fin des années 1960, l'administration municipale contrôlée alors par les forces de gauche décide de renoncer à son extension, celle-ci profitant essentiellement au secteur privé. Le plan d'extension du centre-ville de l'architecte japonais Kenzo Tange est à ce moment abandonné. C'est à la faveur d'une réorientation politique que l'on constitue un nouveau plan directeur de la ville basé sur la « croissance zéro ». Contrairement au premier plan, celui-ci prescrit une limite à la croissance de l'agglomération ainsi que la consolidation des relations entre la ville centre et sa périphérie. Il mise à cet effet sur la sauvegarde du centre historique de la ville comme principal vecteur de redynamisation.

C'est ce changement radical d'orientation qui jeta les bases de l'organisation d'ensemble de la ville ainsi que de l'aménagement du centre historique. Le plan de conservation et de réaménagement du centre de Bologne s'inscrit dans le cadre de ce nouveau plan directeur. Bien que la littérature portant sur le réaménagement de Bologne insiste beaucoup sur la participation citoyenne comme moteur de réalisation du plan directeur, notamment via la constitution de conseils de quartiers, c'est le regard proposé sur la ville ancienne qui constitue selon nous son principal intérêt. Comme les artisans du réaménagement de Bologne le mentionnent (Cervellati, Scannavini, de Angelis; 1981 : 37-38), la ville

ancienne est considérée dans ce plan comme le foyer du développement urbain, revêtant à la fois une valeur culturelle et économique.

À partir d'une méthode d'analyse issue de la typomorphologie, les autorités de la ville se sont intéressées aux modalités de variations du bâti et à la façon dont celui-ci fonctionnait dans le temps. Parce qu'il constituait le principal foyer de l'activité urbaine et parce que la ville s'était formée par une succession d'agrandissements au pourtour du noyau originel, la mise en valeur et la redynamisation du centre ancien ont été considérées comme le principal levier de développement de la ville (Cervellati cité dans [anonyme], 1975: 49). Comme le mentionne Gangneux (1975: 45), à Bologne la mise en œuvre de l'approche typomorphologique a permis « de briser les mythes anti-urbains en prenant le centre historique comme point de référence de cette urbanité ».

Dans cet exemple, l'application d'une méthode d'analyse typomorphologique a permis aux autorités d'insister sur la valeur culturelle et économique du centre historique de la ville. En mettant à disposition des techniciens de l'aménagement des outils et des guides quant à la transformation du cadre bâti existant, on a souligné l'intérêt des tissus anciens. Si la valeur culturelle de ces milieux justifie le développement d'outils adaptés à leur contexte, leur application chercha à mettre en rapport les possibles transformations du bâti et les besoins formulés par les habitants. C'est ce rapport qui est cœur du cycle qui lie les opérations du centre historique au développement de la périphérie. La croissance de la périphérie ferait croître la valeur foncière du centre, provoquant ainsi la reconstruction des anciens édifices et le déplacement de la population vers l'extérieur. Cette croissance de la périphérie de la ville contribuerait à son tour à l'augmentation des valeurs foncières du centre, provoquant de nouvelles transformations et ainsi de suite (Cervellati, Scannavini, de Angelis; 1981 : 38). On voit bien là la traduction du processus typologique proposé par Caniggia selon lequel les phases d'extension de la ville s'accompagnent d'une « mise à jour » du bâti des zones centrales.

Comme l'illustre l'exemple de Bologne, le discours typomorphologique aborde les centres urbains anciens comme des foyers de développement. Bien qu'il s'agisse là d'une évidence, celle-ci n'est pas sans conséquence. Cette position met en avant le rapport de complémentarité qui prévaut entre le centre et sa périphérie dans le processus de constitution de la ville. Le centre historique est à la fois objet en soi et partie prenante du processus de croissance. S'il apparaît davantage qu'un bien culturel, c'est que la croissance urbaine se pose toujours à travers lui. Tout comme l'avait proposé Giovannoni, le discours typomorphologique propose de considérer les ensembles urbains anciens dans leurs relations avec la ville moderne. Comme nous l'aborderons par la suite, cette prise de position est à la base des principaux apports de l'approche typomorphologique au discours de la conservation.

#### **4.2.4.3 Les contributions de l'approche typomorphologique à une approche urbanistique de la conservation**

##### *Ses apports*

C'est selon deux axes distincts que l'approche typomorphologique contribue à la constitution d'une approche urbanistique de la conservation. Dans un premier temps, elle pose la question du rapport entre le discours normatif et cognitif, soit entre le projet et l'analyse. Bien qu'elle ne cherche pas explicitement à élaborer un nouveau modèle de composition urbaine, elle avance certaines modalités de lecture qui semblent lui permettre d'inscrire l'intervention urbaine dans la continuité. Dans un deuxième temps, elle s'intéresse à la ville comme étant issue de lois qui lui sont immanentes. Ce principe d'inertie du tissu urbain qu'elle met de l'avant l'amène à considérer les ensembles vernaculaires et les tissus banals. Elle souligne ainsi l'intérêt de ces ensembles. C'est là une contribution majeure à l'établissement d'une approche urbanistique de la conservation.

Afin de développer plus en avant le premier axe de contribution de l'approche typomorphologique à l'établissement d'une telle approche, il importe de faire un bref retour sur les grands courants urbanistiques. L'approche typomorphologique, tout comme l'ensemble des différents discours théoriques cognitifs sur la ville, s'inscrit comme une critique des théories normatives de la conception urbaine (Lévy, 1992). Ces théories qui ont pour but de produire et de concevoir les espaces urbains apparaissent dotées de systèmes de prescriptions et de modèles de conception qui fixent les établissements humains. Pour être acceptées, ces règles sont accompagnées d'un récit de légitimation qui institue une sorte de discours sur la vérité de la ville, pensons au courant hygiéniste et à l'ensemble de ses recommandations. C'est une vision technique de l'urbanisme où le spécialiste de l'aménagement est garant d'un savoir qu'il est le seul à être en mesure de posséder. Nous pourrions faire à cet effet un rapprochement entre ces théories et le courant progressiste tel que défini par Choay (1979) et présenté dans le deuxième chapitre de notre thèse. Celui-ci se distingue par une approche technique des problèmes urbains et s'appuie sur une croyance en l'idée de progrès et de modernité.

Contrairement à ces discours théoriques normatifs, l'approche typomorphologique, et par extension les discours théoriques cognitifs, ne cherchent pas à élaborer un modèle de réalisation : elle vise la constitution d'un savoir théorique en élaborant un modèle d'analyse et d'explication. L'élaboration d'un tel discours s'inscrit plutôt dans le cadre d'une critique des méthodes et des réalisations urbanistiques fonctionnalistes. Comme nous l'avons mentionné dans un précédent chapitre, on distingue deux axes principaux à cette critique : l'un portant sur le plan du contenu urbain, et l'autre sur le plan de la forme urbaine (Lévy, 1995a). L'approche typomorphologique s'inscrit dans le cadre de la seconde. Bien qu'elle ne propose pas de modèle de composition urbaine explicite, elle pose la question du rapport entre l'analyse et le projet.

Comme nous l'avons précédemment abordé, l'approche typomorphologique, et plus particulièrement celle associée à l'école italienne, développe une méthode de lecture des

formes bâties particulièrement aboutie. Elle propose une méthode d'analyse qui s'appuie sur le rapprochement typologique et morphologique des composantes du tissu urbain. Caniggia est sans aucun doute celui qui contribua le plus à l'élaboration de cette méthode. En développant une terminologie de lecture et une véritable instrumentation, il proposa un ensemble d'outils pouvant servir à l'élaboration de paramètres d'interventions. Ces paramètres sont fondés sur l'identification de types et de leurs variables. Si elle ne propose pas de véritables règles d'aménagement, l'approche typomorphologique avance un modèle d'analyse des formes bâties qui a pour but de mener à l'établissement de règles d'intervention. À cet effet, elle dépasse le simple niveau descriptif.

L'analyse faite par Castex, Céleste et Panerai (1979) de la ville de Versailles illustre bien ce dépassement. Dans cet exemple d'analyse typomorphologique, les auteurs s'intéressent à Versailles à partir du moment de sa constitution jusqu'à son entrée dans le XX<sup>e</sup> siècle. Dans un premier temps, ils proposent un découpage morphologique qui reprend les différents niveaux hiérarchiques de la ville et où le tissu est ramené à un petit nombre de types. Ils proposent, en second lieu, un découpage historique des phases de croissance. Ce découpage leur permet alors de vérifier leur hypothèse de départ, à savoir que pour saisir la ville il faut la décrire comme un objet construit, c'est-à-dire la délimiter pour ensuite la décomposer et nommer ses parties, et finalement discerner l'ordre de ses constituants (Castex, Céleste, Panerai, 1979 : XI). Si leur ouvrage ne vise pas explicitement à établir des règles d'intervention sur l'ensemble urbain de Versailles, il sous-tend une meilleure compréhension des logiques de structuration de l'ensemble. Par ailleurs, cette analyse permet de cibler un certain nombre de modalités de réalisation pour des aménagements plus cohérents avec le milieu. C'est là l'une des propositions de l'approche typomorphologique. Elle avance une méthode d'analyse de la ville qui permet d'évaluer la cohérence des projets qui y sont réalisés.

Le second apport de l'approche typomorphologique à la constitution d'une approche urbanistique de la conservation concerne l'intérêt porté aux tissus banals. En postulant



l'existence d'un ordre sous-jacent réglant la croissance du tissu urbain, les typomorphologues urbains, et plus particulièrement ceux de l'école italienne, ont été amenés à chercher dans les tissus banals la logique de formation et de transformation des tissus urbains. S'ils se sont intéressés à ces ensembles, c'est bien dans le but d'y déceler les règles de composition du tissu.

Les lois qui président à la formation et à la transformation du tissu urbain doivent être recherchées dans ces ensembles. C'est Muratori le premier qui le souligne (cité dans Lévy, 1992: 4): « la formulation du type d'édifice trouve son intégration dans le tissu, c'est-à-dire dans sa raison structurale, qui accomplit sa fonction sociale». Comme le présenta plus tard Caniggia (1986 :6), le processus typologique ne peut être abordé qu'à partir de l'étude des ensembles banals. Puisque cette notion de processus typologique correspond à la succession globale des types dans le temps, coordonnée dans une évolution réciproque, c'est le tissu compris dans son ensemble qui apparaît comme le principal garant de ces relations.

À cet effet, Castex, Céleste et Panerai (1979) présentent leur étude de Versailles comme traitant de la ville dans son tout, et non à partir de quelques bâtiments exemplaires. Ils cherchent à comprendre les relations du tout avec les éléments, même les plus banals, qui le constituent. Ainsi, c'est en considérant que la spécificité du patrimoine urbain résidait dans les tissus banals et l'architecture vernaculaire, et non pas dans ses grands monuments, que l'approche typomorphologique contribue également à la constitution d'une approche patrimoniale des ensembles urbains anciens qui prendrait en compte la transformation inhérente de la ville.

### *Ses faiblesses*

Bien qu'elle contribue significativement à l'établissement d'un tel discours de la conservation, l'approche typomorphologique témoigne de certaines lacunes qui orientent son regard sur les ensembles bâtis. Le regard qu'elle porte sur ces ensembles apparaît avant tout préoccupé par les formes architecturales. C'est là une de ses principales faiblesses.

Dans un deuxième temps, l'intérêt qu'elle montre pour les établissements urbains ne tient pas compte des usages et des activités. Elle limite son analyse à l'organisation des formes bâties sans prendre en compte les rapports qui s'établissent entre les différentes activités de la ville. Finalement, elle peine à expliquer les ensembles morphologiquement différenciés.

C'est l'importance accordée aux formes architecturales qui constitue, selon nous, la principale lacune de l'approche typomorphologique. Le regard qu'elle porte sur les ensembles bâtis, et notamment sur les ensembles urbains anciens, concerne essentiellement les caractéristiques architecturales et non les rapports entretenus avec leur milieu. Si comme nous l'avons précédemment abordé, l'approche typomorphologique a pour principal objectif d'identifier les lois qui président à la formation et à la transformation des tissus urbains, elle considère qu'il existe une architecture de la ville. Muratori a posé le premier la constitution de la ville comme étant issue d'un processus de développement continu entre les qualités formelles des ensembles bâtis et de leurs composantes culturelles. Cette association de la forme bâtie à un contexte culturel est à la base du concept de type qui trouve écho chez Caniggia. La position théorique prise par ces derniers entraîne le rejet de la notion d'objet architectural autonome : l'objet architectural apparaissant indissociable de la ville.

Cependant, c'est à la faveur des travaux de Rossi que cette approche adopte selon nous un tout autre regard sur les établissements urbains. Pour ce dernier, la ville est architecture, elle est un objet technique. À cet effet, elle n'a plus à être abordée comme étant issue d'une logique qui lui serait propre, mais bien comme une construction autonome. Contrairement à Muratori et à Caniggia, Rossi attribue à la forme bâtie une signification qui lui serait inhérente. Il apparaît pour lui superflu de s'intéresser au processus de constitution du tissu urbain, car celui-ci n'est que l'assemblage de différents faits urbains, ces derniers étant considérés comme autonomes en soi. C'est là un glissement de sens primordial par rapport à la position muratorienne. Le bâtiment n'est plus considéré dans son contexte, le tissu urbain, mais bien comme étant autonome. Si différentes initiatives se réclament de

l'approche typomorphologique apparaissent aujourd'hui comme étant essentiellement préoccupées par les formes architecturales et non plus par le rapport typologie/morphologie, la diffusion et le succès de l'ouvrage de Rossi contribuèrent sans aucun doute à ce délaissement.

Dans un autre ordre d'idée, nous considérons également la complexité de la méthode typomorphologique comme ayant contribué à la réduction de son regard aux uniques formes architecturales. Les études typomorphologiques, telles que celles menées dans les différentes villes italiennes ou à Versailles, mobilisent un important nombre de ressources. Afin d'identifier les différents types bâtis ainsi que leurs variations dans le temps, elles exigent des études historiques minutieuses. Elles supposent un processus d'aller-retour entre les différentes périodes historiques. De plus, la complexité de leurs objets d'analyse est telle qu'elles nécessitent le regard de nombreux spécialistes. Il ne nous apparaît donc pas surprenant que très peu d'études se réclament de l'approche typomorphologique ou que celles-ci fassent l'unanimité quant à la qualité du travail d'analyse mené<sup>36</sup>. Par ailleurs, si peu d'analyses relèvent de cette approche, on invoque de plus en plus son caractère scientifique afin de légitimer des interventions sur les tissus existants.

Outre cette réduction de l'approche typomorphologique, une seconde lacune nous apparaît quant à son utilisation dans le cadre de milieux urbains anciens. Celle-ci concerne l'un de ses principaux postulats théoriques : l'autonomie de la forme. Selon le point de vue typomorphologique, l'univers des fonctions agit comme moteur de l'évolution et de la diversification des formes. Par ailleurs, les règles suivant lesquelles les formes se modifient

---

<sup>36</sup> On mentionnera que l'un des seuls exemples québécois d'application d'une analyse typomorphologique est celui de l'arrondissement Plateau-Mont-Royal de la Ville de Montréal réalisé en 2003. Cette étude « visait à effectuer un découpage du territoire qui rendait compte, notamment, de la forme urbaine (parcellaire, bâti et aménagement des terrains), des phases d'évolution ainsi que des lieux urbains les plus structurants » (Ville de Montréal, 2003). Cette analyse s'inscrivait dans le cadre de la réalisation du nouveau plan d'urbanisme de la Ville de Montréal et devait mener à l'élaboration d'un règlement de Plans d'implantation et d'intégration architecturale, ainsi qu'à la définition des grands enjeux urbains pour le territoire de l'arrondissement montréalais.

et se transforment appartiennent à un système autonome étranger aux fonctions et à l'utilisation de l'espace. Puisque l'approche typomorphologique considère le tissu urbain comme étant issu d'un processus de formation qui lui serait interne, l'usage et la vocation des lieux seraient étrangers à toute configuration de l'espace urbain. Selon ce point de vue, l'organisation du tissu urbain serait indifférente à l'usage qui est fait de ses différents espaces : la nature et la distribution des activités n'influençant en rien l'organisation du tissu.

Contrairement aux positions des écoles italienne et française de typomorphologie, l'école britannique, avec Conzen à sa tête, tente de répondre à cette lacune. Face à ses homologues, cette école fait une plus grande place aux rapports entre les éléments du plan (rues, lots et îlots), du tissu bâti (bâti et espaces libres) et l'utilisation du sol. L'analyse morphogénétique identifie comme point de départ le plan et ses éléments avec lesquels elle met en relation la nature de l'occupation du sol. Cette position culmine chez Hillier pour qui la configuration de l'espace urbain produit en elle-même un modèle bien défini de l'utilisation de l'espace.

La position défendue par les écoles italienne et française réduit l'organisation du tissu à ses configurations spatiales. Elle occulte l'occupation et l'usage de l'organisation des différents espaces de la ville. Qu'ils soient économiques, démographiques, ou sociologiques, l'ensemble des facteurs exogènes réglant l'organisation de la structure urbaine est ici mis de côté. Aucune référence n'est faite à l'importance de la localisation et à la nature des activités de la ville, ainsi qu'à la vocation de ses espaces. Pinson (1993: 138) mentionne à juste titre :

Je regrette pour ma part que ce fond humaniste, ou plus précisément cette épaisseur sociale concrète, ait été depuis partiellement perdue, errant dans les avatars de l'outil typomorphologique en autant de travaux d'archéologie sans rapport avec les pratiques sociales, collectives et individuelles, se réduisant à une entreprise de géométrie parfaitement abstraite et formelle.

La troisième limite de l'approche typomorphologique concerne sa difficulté à expliquer les ensembles typologiquement différenciés. Cette difficulté nous apparaît comme étant

principalement issue de l'instrumentation typologique mise en place par Caniggia. Dans le but de cerner la logique de constitution des tissus urbains, ce dernier fonde son analyse sur l'existence d'un processus typologique. Ce concept désigne la succession des types dans le temps, dans une ou dans plusieurs aires culturelles, et ce coordonnée de façon réciproque (Caniggia, 1996, [1979]: 47). Bien que ce concept lui serve à illustrer la logique du processus de constitution du tissu urbain, celui-ci souligne le fait que c'est l'agglomération des types qui engendre sa croissance. C'est à partir de l'agglomération successive des dérivations typologiques que se constituent le tissu de base ou les tissus spécialisés, l'identification d'un type étant alors réduite à la présence d'un type bâti. La position adoptée par Caniggia peine à expliquer les processus par lesquels des ensembles typologiquement différenciés coexistent. Puisque ces ceux-ci apparaissent simultanés, un système de relations se constitue nécessairement entre eux. C'est la considération de ces relations qui fait défaut dans l'approche italienne.

Notons par ailleurs que Caniggia se rend compte, lors de ses travaux sur Florence, de l'existence de plusieurs processus typologiques parallèles. Puisque plusieurs bâtiments construits *ex nihilo* au même moment avaient des formes différentes mais toutes déterminées par la « première construction », Caniggia identifie la présence d'un processus portant. Bien que ce dernier concept traite de variations typologiques, il ne nous apparaît guère suffisant lorsqu'il s'agit de considérer des ensembles où les types en présence apparaissent issus de traditions ou d'époques différentes. Par exemple, comment expliquer les logiques qui sous-tendent la juxtaposition de milieux bâtis issus autant de la période industrielle que de l'époque moderne? Si l'approche de Caniggia peine à considérer ces variations, c'est qu'il traite avant tout de la ville italienne du milieu du XX<sup>e</sup> siècle fort homogène. À cet effet, il nous apparaît aujourd'hui difficilement envisageable d'arriver aux mêmes conclusions.

Alors que l'approche de Caniggia et de l'école italienne peine à expliquer les ensembles typologiquement différenciés, les typomorphologues anglais accordent une plus grande

importance à la question. Conzen considère à cet effet le territoire comme étant composé de différents *plan units*. Ces ensembles se distinguent par leur organisation physique, mais également par leurs caractéristiques socio-économiques et leur période historique de référence. C'est là une nuance que Caniggia n'accordait pas au tissu urbain. L'analyse morphogénétique, telle que constitué par Conzen, s'intéresse autant aux éléments qui composent la structure de la ville, qu'à leur évolution dans le temps et à leur composition actuelle. Comme le mentionne Vernez-Moudon (1994: 297), les approches de Caniggia et de Conzen apparaissent à cet effet comme étant complémentaires : l'une traitant du processus de constitution des types bâtis, l'autre du rôle joué par ces types dans la formation du tissu urbain.

### **4.3 Conclusion**

Comme nous l'avons abordé dans le chapitre précédent, c'est en réaction aux dérives fonctionnalistes ayant eu cours dans les centres urbains anciens qu'ont été développées à partir des années 1960 des mesures de protection patrimoniale qui misaient sur l'exclusion de ces ensembles des dynamiques d'urbanisation. Si ces mesures insistent sur la préservation de leur intérêt esthétique et historique par le maintien de leur intégrité, une seconde approche, la typomorphologie, émerge dès les années 1950 comme critique à la pratique de cet urbanisme. Cette approche qui est d'abord développée en Italie a pour objectif de dégager les lois et les règles de formation des structures territoriales. Elle cherche à identifier les mécanismes de constitution du territoire afin d'inscrire la transformation des formes urbaines et architecturales dans une perspective qui prendrait en compte autant l'histoire urbaine que sociale des lieux.

Cette approche qui insiste sur le rapport analyse/projet s'appuie sur les travaux de l'italien Gustavo Giovannoni. Celui-ci est le premier à poser dès les années 1930 l'intérêt des milieux urbains anciens en regard de l'organisation moderne de la ville. S'inscrivant à la suite de l'anglais Ruskin et de l'autrichien Sitte, Giovannoni souligne la valeur mémoriale

et l'intérêt esthétique de la ville ancienne et des ensembles vernaculaires. Cependant, il se distingue de ces derniers en abordant ces milieux comme des composantes à part entière de la ville moderne. Pour lui, les ensembles urbains anciens sont appelés à remplir de nouveaux rôles et ainsi s'inscrire dans les dynamiques de la ville en formation. Giovannoni se distingue également de Ruskin et de Sitte en montrant la relation fondamentale qui existe entre les éléments architecturaux majeurs et mineurs des tissus anciens. Pour lui, l'intérêt patrimonial des ensembles urbains porte davantage sur les relations qui s'établissent entre leurs différentes composantes et qui ont pour effet de les unir comme un tout, que sur l'addition de monuments architecturaux isolés. C'est là l'essence de ce qu'il considère comme le patrimoine urbain.

L'apport de Giovannoni à la typomorphologie ne porte pas uniquement sur l'intérêt qu'il voue aux ensembles vernaculaires mais également sur le regard historique qu'il pose sur ces milieux. En s'inspirant de Lavedan, Giovannoni souligne la présence de certaines formes pérennes dans l'organisation de la ville. Ces formes qui sont issues de transformations successives soulignent le caractère organique des établissements humains. Seul cet ordre organique est pour lui susceptible d'intégrer les apports historiques du développement de la ville et ainsi s'inscrire dans la continuité des lieux.

C'est à partir de cette approche organiciste de la ville que Giovannoni aborde l'arrimage de la ville ancienne à la ville moderne. Cette dernière étant représentée par un espace hétérogène où le développement de plus en plus soutenu de réseaux engendre de nouvelles formes, l'intégration des quartiers anciens à la ville nouvelle ne saurait se faire au-delà d'un certain niveau de transformation qui menacerait leurs principales caractéristiques. Giovannoni se base sur cette limite d'adaptabilité pour avancer une nécessaire répartition des charges entre la ville ancienne et moderne.

En intégrant les enseignements de Giovannoni, l'approche typomorphologique de la ville développa une lecture de la ville qui se base sur l'existence d'un principe d'accomplissement interne à la ville. Si elle cherche à identifier les règles de formation et

de transformation des tissus urbains, elle privilégie l'étude historique. Bien qu'on évoque de plus en plus souvent cette approche comme mode d'analyse permettant de faire ressortir les éléments d'intérêt patrimonial d'un tissu urbain, la préoccupation patrimoniale qu'on lui attribue ne lui est pas immanente. Cette question émerge parce que l'approche typomorphologique se fonde sur l'idée qu'il existe une continuité historique dans le processus de formation des ensembles urbains.

Comme nous l'aborderons dans le chapitre suivant, c'est à partir de la nécessité de mettre au point de nouvelles techniques de production de l'espace qui prennent en compte notamment le maintien de l'identité des lieux qu'émerge la perspective du projet urbain. Celle-ci prend appui sur les travaux reliés à la question du patrimoine urbain dont ceux de Giovannoni et des écoles de typomorphologie. Si cette notion intègre un certain nombre de préoccupations qui apparaissent issues de ces travaux, comme la complémentarité entre les différents sous-ensembles de l'agglomération ainsi que l'existence d'un principe d'accomplissement interne aux formes de la ville, elle porte une attention particulière à la préservation du patrimoine urbain. Par sa recherche de continuité historique ainsi que son intérêt pour le fragment urbain et pour la restitution de l'espace à l'usage, cette notion appelle une approche patrimoniale qui s'émancipe du monument et définit le patrimoine urbain comme un ensemble articulé.



## **Deuxième partie : Des projets urbains au service de la mise en valeur du patrimoine et de la requalification du territoire?**

Dans la première partie de notre thèse, nous avons posé comment la pratique urbanistique avait abordé la préservation et la mise en valeur des ensembles urbains anciens. Comme nous l'avons présenté dans le deuxième chapitre, c'est à partir d'une approche patrimoniale centrée sur la notion de monument historique et essentiellement préoccupée par le maintien de ses attributs d'ancienneté, d'authenticité et d'intégrité qu'ont été abordés les ensembles historiques. L'urbanisme fonctionnalisme ayant rejeté tout principe de continuité historique au profit de la table rase, les quartiers urbains centraux ont été livrés jusqu'aux années 1970 à de multiples opérations de démolitions perpétrées dans une perspective d'assainissement. C'est à l'encontre de ces transformations qu'a émergé une préoccupation patrimoniale pour les quartiers anciens fondée sur leur intérêt comme milieux de vie. Si les mesures de protection alors mises en place ont porté sur la mise en réserve et l'isolement de ces ensembles selon une logique issue du fonctionnalisme et de l'application de l'un de ses principaux outils, le zonage (chapitre 3), un contre-discours critique à l'égard de ce mouvement urbanistique s'est constitué comme alternative à ces pratiques (chapitre 4).

Ce discours porté par les différentes écoles de typomorphologie critique la discontinuité dont font preuve les approches proposées par l'urbanisme fonctionnaliste. Il se fonde sur une approche de la ville qui souligne la présence d'un principe d'accomplissement qui lui serait interne et dont les principaux mécanismes seraient observables dans ses tissus banals. Par la notion de patrimoine urbain, Giovannoni souligna l'intérêt patrimonial de ces tissus et posa ces derniers comme des composantes à part entière de la ville en devenir. C'est justement en prenant appui sur les travaux reliés à la question du patrimoine urbain que la notion de projet urbain s'impose à partir du tournant des années 1980 comme une nouvelle

approche de production de l'espace qui prendrait en compte le maintien de l'identité des lieux et la transformation de la ville.

Dans cette seconde partie de notre thèse, qui présente l'essentiel de notre analyse, nous aborderons plus spécifiquement la notion de projet urbain. Nous verrons en quoi celle-ci permet de répondre au défi de la sauvegarde et de la mise en valeur du patrimoine urbain. Nous aborderons à la lumière de cette notion neuf projets de mise en valeur d'ensembles urbains patrimoniaux et de requalification de morceaux de tissus urbains situés le long du canal de Lachine à Montréal. Notre questionnement portera sur les éléments par lesquels ces derniers s'inscrivent ou ne s'inscrivent pas dans la perspective du projet urbain. Considérant cette dernière comme l'occasion privilégiée d'allier la transformation de la ville à la préservation du patrimoine urbain, nous identifierons dans quelle mesure les différents projets retenus témoignent des principales dimensions qui lui sont associées et comment ils relèvent de sa démarche.

Pour ce faire, nous nous intéresserons en premier lieu au positionnement des différents acteurs impliqués dans les projets étudiés sur les questions de conservation et de mise en valeur du patrimoine. C'est en cernant le degré d'intérêt patrimonial développé par ces derniers pour la structure des tissus urbains anciens, ainsi que les rapports qu'ils préconisent entre ces milieux et la ville moderne, de même que les modes de conservation et de mise en valeur qu'ils encouragent, que nous identifierons en quoi ils adhèrent à une approche patrimoniale qui insiste sur l'intérêt de la structure urbaine et non sur celui de bâtiments isolés. Dans un second temps, nous nous intéresserons aux dimensions urbanistiques de ces projets. Nous aborderons alors les éléments par lesquels ces derniers témoignent d'une intégration à leurs milieux respectifs, qu'il s'agisse de la complémentarité de leurs vocations ou des formes urbaines qu'ils mettent de l'avant dans une structure urbaine déjà constituée.

Nous débuterons cette seconde partie de notre thèse en présentant la notion de projet urbain. Nous identifierons dans le prochain chapitre en quoi elle contribue au

renouvellement de la démarche de l'urbanisme et comment elle marque un changement quant aux modes traditionnels de planification. Dans le chapitre 6, nous brosserons un historique du développement du canal de Lachine ainsi que des principaux enjeux entourant la requalification de ses berges. Nous aborderons les différentes étapes de sa consécration patrimoniale et nous ferons un survol des différents outils urbanistiques mis en place jusqu'à ce jour afin de préserver son intérêt patrimonial. Enfin, dans le chapitre 7, nous présenterons les neuf projets retenus et nous verrons en quoi ceux-ci relèvent ou non d'une perspective de projet urbain. Nous insisterons plus spécifiquement sur leur apport à la préservation et à la mise en valeur du canal de Lachine, haut lieu du développement industriel au pays.

Comme nous l'avons mentionné dans le premier chapitre de notre thèse, la conception québécoise du projet urbain est d'emblée et de manière prépondérante centrée sur des dimensions spatiales. À cet effet, nous nous intéresserons aux formes urbaines déployées dans les différents projets étudiés. Tel que démontré par Kevin Lynch au tournant des années 1960 (Lynch, 1999 [1960]), la ville ne peut se comprendre autrement que comme une interaction des habitants avec leur environnement. L'étude des formes urbaines apparaît alors comme l'un des moyens privilégiés de se saisir des conditions de cette interaction, et donc comme l'une des conditions essentielles de l'étude du projet urbain. C'est dans ce contexte que nous nous y intéressons. Si le projet urbain désigne autant les processus que les formes auxquelles il mène, c'est par la qualité de ses dimensions spatiales que passe l'arrimage des forces en présence et l'inscription des lieux de la ville dans la quotidienneté (Sieverts, 2004 [2001]). Cependant, on se gardera de tomber dans un certain déterminisme corbuséen où les formes, conçues comme des objets autonomes, apparaissent universellement interchangeables.



## **Chapitre 5- Le projet urbain : une opportunité d'arrimage des questions de conservation et de renouvellement de la ville**

En urbanisme, comme dans les autres disciplines de l'aménagement, la notion de projet occupe une place importante. Elle souligne le caractère prospectif de la démarche et pose la question du rapport entre le cognitif et le normatif. C'est ce rapport qui est au cœur de la remise en question de l'urbanisme fonctionnaliste. Cette réaction, qui est développée à partir des années 1950, est formulée en France au tournant des années 1980 par la notion de projet urbain. Celle-ci émerge à la faveur des travaux d'analyse urbaine entrepris par l'école française de typomorphologie. Cette notion intervient alors comme une alternative à la pratique urbanistique fonctionnaliste. Elle réagit à l'urbanisme de plan tel que pratiqué par les chantres de la modernité et aux menaces de rénovation et de destruction qu'ils faisaient peser sur les centres historiques. À cet effet, elle coïncide avec la montée d'une sensibilité patrimoniale pour les ensembles urbains anciens.

Aujourd'hui, le projet urbain s'est imposé comme rupture face à une pratique urbanistique essentiellement préoccupée par la régulation de la ville. Même s'il est présenté comme une réaction à l'urbanisme fonctionnaliste, sa signification est toujours restée assez vague et floue. Conçue comme un procès itératif de conception et de réalisation (Pinson, 2004) visant à faire converger le renouvellement urbain et le maintien de l'identité des lieux, la pratique urbanistique élabore des dispositifs concrets qui se précisent au cours même de leur élaboration. Le projet urbain est l'un de ceux-là. C'est en s'intéressant à ses spécificités que nous aborderons son propos.

Ce chapitre a pour objectif de situer la démarche du projet urbain dans le propos de l'urbanisme et identifier en quoi il contribue au maintien de l'identité des lieux. Nous présenterons ses principaux attributs, notamment face aux autres types de projets, ainsi que

ses principales composantes. Bien que sa signification varie grandement selon les acteurs et les milieux, nous insisterons sur l'une de ses déclinaisons : comme projet global de contrôle de la forme urbaine. Nous aborderons alors ses principales caractéristiques qui nous permettent de le considérer comme une alternative aux modes traditionnels de conservation du patrimoine bâti.

## 5.1 Retour théorique sur la notion de projet

Avant d'aborder la notion de projet urbain, un détour s'impose par le concept de projet. Pour ce faire, nous nous référons aux travaux de Jean-Pierre Boutinet sur le projet et sur les différentes conduites d'anticipation qui le caractérisent.

Projeter, c'est avant tout jeter devant soi, c'est dessiner une quelconque figure apte à matérialiser ses intentions (Boutinet, 2004 [1993]). La capacité de projeter est liée à la capacité d'anticiper. À cet effet, le projet traduit un comportement intentionnellement orienté vers un but. Lorsque nous projetons, nous concrétisons nos intentions à travers un dessin. Le projet a comme première fonction de matérialiser une pensée. Il s'inscrit à cet effet dans une visée prospective. À l'instar de tout dessin, il communique la pensée. Il traduit au vu et au su de tous une pensée matérialisée.

Le projet en tant que figure de l'anticipation associe deux moments de la création : la conception et la réalisation. Projeter, c'est concevoir et réaliser. Le projet ne constitue donc pas n'importe quelle figure de l'anticipation, il suppose un certain degré de préparation méthodologique concrétisé dans un travail de conception.

Comme le mentionne Boutinet (2004 [1993]: 9), c'est au *Quattrocento* qu'a été introduite la pratique du projet. Celle-ci, conçue tout d'abord sous une forme technique, émerge dans le domaine de l'architecture. Devant la complexité croissante des réalisations architecturales, on considère alors que l'improvisation et l'apprentissage par essais-erreurs sont de moins en moins efficaces dans la production de bâtiments. Afin de permettre la

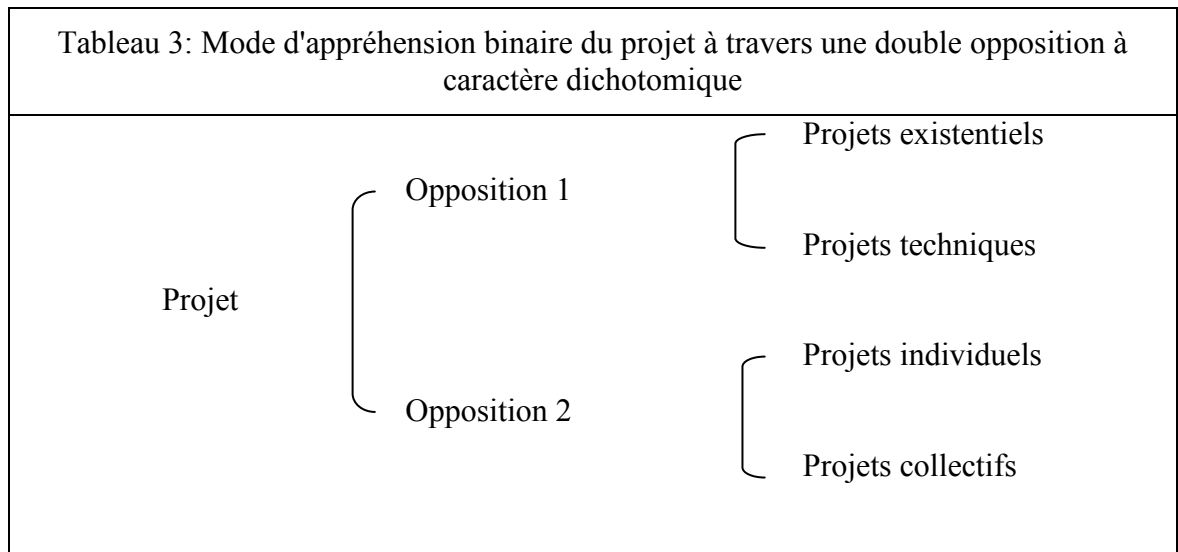
réalisation de constructions plus élaborées est apparue la nécessité de se doter d'une véritable méthodologie de conception. C'est à partir de l'introduction d'une technique, la perspective, que Brunelleschi met au point une nouvelle façon de concevoir le bâtiment. En illustrant par le dessin la construction projetée, les différents corps de métiers pouvaient s'appuyer sur sa représentation pour la réaliser. Ce n'est que par la suite, avec l'avènement des Lumières et avec l'émergence d'une philosophie existentielle à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, que le concept de projet subit diverses sortes de « mutations anthropologiques », l'amenant de plus en plus vers de nouveaux ancrages sociétaux et existentiels.

Nous évoluons aujourd'hui au sein d'un modèle culturel porteur de cultures à projets (Boutinet, 2005 [1990]). Ces cultures sont marquées par l'importance que prennent dans toute activité, l'innovation, le changement et la créativité. Les projets concernent autant l'individu comme tel, que les ensembles organisationnels, selon qu'ils visent une action à mener ou un objet à confectionner. Si le projet apparaît à la fois flou et multidimensionnel, il peut relever autant d'un individu que d'un groupe.

La facilité avec laquelle le projet arrive à composer avec la complexité apparaît comme l'une de ses principales caractéristiques. Comme l'a démontré Edgar Morin (2005 [1990]), nous évoluons dans un monde phénoménal complexe. À cet effet, nous nous devons d'aborder ces phénomènes à partir d'une pensée complexe. Le projet, par ses caractéristiques méthodologiques de distanciation, son exigence de globalité ainsi que la place qu'il accorde à l'incertitude, constitue l'un de ces outils conceptuels qui permettent de gérer la pluralité de paramètres qu'implique la complexité. La mise à distance au sein du projet de la conception et de la réalisation permet d'intégrer un ensemble de paramètres caractérisant la situation à laquelle le projet est censé répondre. De la même façon, l'itérativité qui le caractérise permet d'intégrer les nouveaux éléments au fur et à mesure de leur venue. Si le projet apparaît comme un concept flou, c'est qu'il constitue à la fois une tentative d'échapper à la fatalité et un aménagement de la rupture entre la vie quotidienne et son idéalisation (Boutinet, 2004 [1993]).

### 5.1.1 Les différentes oppositions du projet

Dans le but de définir les différents types de projets, Boutinet (2004 [1993]: 23) réduit les utilisations du projet à une double opposition. Cette opposition permet de situer les projets les uns par rapport aux autres, mais aussi d'identifier leurs propres logiques internes. Si nous nous intéressons à ces oppositions, c'est dans le but de mieux cerner, par la suite, les logiques qui sont à l'œuvre dans le projet urbain.



Source : Jean-Pierre Boutinet (2004), *Psychologie des conduites à projet*, Que sais-je?, Presses universitaires de France, [1993] : 23

Dans un premier temps s'opposent les projets existentiels et les projets techniques. Cette première opposition souligne la façon dont l'humain et la technique peuvent être les lieux de l'innovation et de la créativité. En effet, les projets existentiels « concernent la façon par laquelle un individu, un groupe, une organisation se déterminent pour eux-mêmes des perspectives d'action, au regard d'opportunités de situation, voire de certaines valeurs de référence » (Boutinet, 2004 [1993]: 25). Ces projets ont pour finalité de « maintenir une tension continue entre la situation vécue présentement, dans ses limites et ses



insatisfactions, et un idéal libérateur entrevu» (Boutinet, 2004 [1993]: 25). Ils cherchent à donner un sens aux choix pris par des acteurs individuels ou collectifs quant à leur propre situation. Les projets d'orientation, tout comme les projets d'entreprise ou les projets de société, s'inscrivent dans ces types de projets.

Face à ces projets existentiels s'opposent les projets techniques. Ces derniers visent à élaborer un objet déterminé, un produit fini. Si cet objet apparaît idéalisé dans un premier temps, il est destiné, une fois réalisé, à se détacher de son auteur pour entrer dans la banalité de ses utilisations quotidiennes. Le projet industriel et le projet architectural constituent deux exemples de ces projets.

Face à ce premier rapport entre projets existentiels et projets techniques émerge une seconde opposition entre les projets individuels et les projets collectifs. Les projets individuels relèvent d'un acteur unique aux prises avec ses propres intentions. On pensera alors aux projets liés aux âges de la vie comme le projet personnel de l'élève, le projet d'insertion d'un jeune adulte, le projet professionnel de l'adulte ou le projet de retraite. Les projets collectifs concernent quant à eux une pluralité d'acteurs ainsi que la définition de leurs priorités, celles-ci étant notamment choisies par négociation ou tout autre rapport de pouvoirs. Ces projets comprennent entre autres les projets de société et les projets organisationnels.

### **5.1.2 L'aménagement : une activité à projet**

Comme nous l'avons mentionné, nous évoluons aujourd'hui au sein d'un modèle culturel porteur de cultures à projets. Qu'il s'agisse de projets existentiels ou de projets techniques, nous nous retrouvons fréquemment face à des situations nous prédisposant à l'emploi du projet. Boutinet (2005 [1990]) en dénombre cinq types: les situations existentielles à projet; les activités à projet; les objets à projet; les organisations à projet; et la société comme projet. Nous n'insisterons ici que sur trois de ces types de situations, les activités à projet, les objets à projet, et la société comme projet. Ces situations correspondent selon nous aux

principales situations pouvant motiver les projets d'intervention sur l'espace. Dans un premier temps, nous présenterons le projet d'aménagement spatial comme résultant de l'une de ces activités à projet, l'aménagement. Dans un deuxième temps, nous insisterons sur le projet architectural comme étant issu d'un objet à projet, l'édifice, et nous terminerons avec le projet urbanistique comme exemple d'un projet social sectoriel.

Les activités à projets correspondent aux activités qui nécessitent l'établissement d'une esquisse préalable à l'anticipation de leur réalisation. Le projet est ici orienté vers l'activité à promouvoir et à développer. Le projet de formation, le projet de recherche, le projet de développement ainsi que le projet d'aménagement spatial constituent des exemples de ce type d'activités. Le projet d'aménagement nous intéresse tout particulièrement puisqu'il introduit la notion de projet urbain. À cet effet, il partage un certain nombre de caractéristiques avec ce dernier.

Selon le dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, l'aménagement constitue un ensemble d'actions concertées visant à disposer avec ordre les habitants, les activités, les constructions, les équipements et les moyens de communication sur l'étendue d'un territoire (Merlin & Choay, 2000 [1988]: 37). S'il vise la réalisation d'un certain nombre d'actions techniques, il apparaît toujours à recommencer. L'histoire nous montre que les besoins des collectivités changent continuellement. À cet effet, l'aménagement ne peut pas être constitué une fois pour toutes. De la même façon, le projet d'aménagement n'a pas pour finalité la création d'un état, mais le perfectionnement de son propre processus. S'il passe par des réalisations techniques, il ne s'y arrête pas. Il est sans cesse à réactualiser.

Le projet d'aménagement spatial n'est pas centré sur la réalisation d'un objet spécifique, mais bien sur une activité collective qui apparaît comme ayant sans cesse besoin d'être renouvelée. Comme le mentionne Boutinet (2005 [1990]: 95), l'aménagement ne porte pas sur l'intégration d'objets dans un site, mais bien sur une activité collective de maîtrise progressive d'un espace donné. Cette activité à projet implique la prise en compte de trois paramètres centraux :

- la négociation permanente entre les différentes instances de la collectivité qui chacune cherche à maîtriser son espace;
- le temps avec ses délais et qui relève ici de la longue durée;
- l'espace et tout ce qui engendre sa singularité, dont l'identification de contraintes et l'établissement d'une problématique spécifique au site.

Contrairement aux objets à projet, ce type d'action qui n'a d'autre but que de poursuivre son propre perfectionnement relève de l'ordre de la *praxis*. La logique de l'action vise ici son renouvellement au sein même de l'élaboration de son processus. Bien qu'il se matérialise à terme, le projet d'aménagement ne peut se poser comme étant terminé. Il est appelé à se réactualiser au fil du temps, des changements d'acteurs, et des transformations apportées à son contexte.

### **5.1.3 L'édifice : un objet à projet**

Face à cette logique d'action s'oppose un second mode d'anticipation : celui des actions visant à la production d'un objet. Ce deuxième mode d'anticipation relève davantage de l'ordre de la *poièsis*, de l'action comme mode de production d'un objet durable et achevé extérieur à l'agent. À cet effet, la production de certains objets passe par le projet. Ce sont eux que Boutinet (2005 [1990]: 98) identifie comme les objets à projet.

L'un de ces objets est l'édifice. Comme nous l'avons précédemment mentionné, la méthodologie du projet a été introduite à partir de l'architecture. C'est devant la complexité toujours croissante des réalisations à anticiper qu'a été considéré le passage par le projet. Si cette méthodologie a été introduite à partir d'une architecture dite savante, l'architecture vernaculaire ne fait pas l'économie du projet pour autant. Comme l'on démontré les typomorphologues italiens, et notamment Caniggia avec la notion de type, l'édifice anticipé fait toujours l'objet d'une certaine idéalisation.

Bien que le projet architectural diffère grandement du projet urbain, sa présentation nous apparaît pertinente dans la mesure où il intègre un certain nombre d'éléments qui apparaissent comme étant propres à tout projet. Ce sont ces caractéristiques auxquelles nous nous intéressons (Boutinet, 2004 [1993] : 43).

- Tout d'abord, le projet architectural, comme tous les autres projets, naît de la prise en compte d'un problème : celui de mieux occuper l'espace.
- Le projet architectural ne peut être considéré à l'extérieur du temps: le temps présent, celui de la construction; le temps passé, celui dans lequel s'inscrit le nouvel objet architectural; ainsi que le temps futur réservé à l'utilisation prochaine de l'espace construit.
- Le projet architectural gère la complexité. Il intègre un ensemble de paramètres allant des impératifs de la construction aux demandes des différents acteurs et utilisateurs du bâtiment.
- Le projet architectural relève d'un espace social à organiser et à coordonner qui est celui des différents projets dont il apparaît le résultat. Le projet architectural, dans sa forme finie, résulte d'une multitude de projets, qu'il s'agisse de celui du maître d'ouvrage, du maître d'œuvre, des différents corps de métiers participant à sa création, ou encore des usagers appelés à habiter le bâtiment.
- Le projet architectural relève d'une relation dialectique incessante entre la conception et la réalisation, entre le projet anticipé et celui qui est construit.
- Le projet architectural est livré aux risques pathologiques associés au projet. L'un de ces risques est lié au fait que la conception se pose en autonomie face à la réalisation qu'il est censé amener. Le projet réalisé ne livre ainsi bien souvent qu'une infime partie de ce qu'était le projet anticipé.

Bien que ces caractéristiques constituent le propre de tout projet, le projet architectural diffère à bien des égards du projet urbain. Cependant avant d'aborder plus précisément ce dernier, il importe de présenter les caractéristiques d'un autre type de projet, le projet urbanistique, et de voir en quoi celui-ci relève spécifiquement du projet de société. Différent du projet urbain, le projet urbanistique constitue un exemple de projet social sectoriel.

#### **5.1.4 Le projet urbanistique : un projet social sectoriel**

Selon la première classification de projets que nous avons présentée, Boutinet distingue les projets individuels des projets collectifs. Dans ce second groupe, il inclut les projets de société. Ces projets constituent la référence à laquelle une société et les individus qui la composent s'identifient. Ce type de projets témoigne de « l'effort pour déterminer le type de production sociale à valoriser dans lequel la collectivité se retrouve volontiers et qu'elle va chercher à faire advenir » (Boutinet, 2005 [1990] : 110).

Les projets de sociétés s'organisent selon deux types de projet, les projets globaux et les projets sectoriels. Les projets globaux se basent sur le rejet d'une conception traditionnelle de la société et sont organisés autour d'une problématique commune, tandis que les projets sectoriels sociaux sont appelés à être intégrés dans le projet global comme des lignes de force que l'on cherche à accentuer ou à contrarier (Boutinet : 2004 [1993] : 52). Le projet urbanistique constitue l'un de ces projets.

Contrairement aux deux précédents types de projets abordés, le projet d'aménagement spatial et le projet architectural, le projet urbanistique se base, comme l'ensemble des projets de société, sur la remise en question d'un ordre établi. Il propose à cet effet un nouvel ordre social et spatial qui s'appuie sur l'innovation et le changement. Ce type de projet se distingue du projet urbain en ce qu'il marque une rupture face à la continuité et insiste sur l'établissement d'une nouvelle société. Bien qu'il porte sur les pratiques de

l'aménagement, comme sur la production d'espaces, c'est dans le but de proposer un nouvel ordre que ce type de projet est constitué.

Tableau 4: Taxonomie des projets rencontrés dans les situations quotidiennes	
Situations existentielles à projet	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Projet adolescent d'orientation ou d'insertion</li> <li>- Projet vocationnel de l'adulte</li> <li>- Projet de retraite</li> </ul>
Activités à projet	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Projet de formation</li> <li>- Projet de soin</li> <li>- <b>Projet d'aménagement</b></li> <li>- Projet de développement</li> <li>- Projet de recherche</li> </ul>
Objets à projet	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Projet de loi</li> <li>- <b>Projet architectural</b></li> <li>- Projet de dispositif technique</li> </ul>
Organisations à projet	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Projet de référence</li> <li>- Projet expérimental et participatif</li> <li>- Projet hybride</li> </ul>
Projet de société	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sectoriel               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Projet éducatif</li> <li>- Projet culturel</li> <li>- <b>Projet urbanistique</b></li> </ul> </li> <li>- Global               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Projet attestataire</li> <li>- Projet réformiste</li> </ul> </li> </ul>

Adapté de Jean-Pierre Boutinet (2004), *Psychologie des conduites à projet*, Que sais-je?, Presses universitaires de France, [1993], p.54 et de Jean-Pierre Boutinet (2005), *Anthropologie du projet*, Presses universitaires de France, [1990], p. 114

Relevant simultanément d'une activité à projet, le renouvellement de la ville, et d'un objet à projet, le tissu urbain, la notion de projet urbain apparaît polysémique. Si on peut la considérer à la fois comme dessein politique, comme méga-projet-architectural ou comme dessin global de la forme urbaine, c'est qu'elle joue sur une certaine ambiguïté (Ascher, 1993; Lévy, 1995a; Courcier, 2002).

Le projet urbain est à son origine conçu comme une réaction à une pratique urbanistique décontextualisée. Fréquemment évoqué, son objet et son propos se confondent aujourd'hui bien souvent avec l'ensemble des discours portant sur « la reconstruction de la ville sur la ville ». Dans les prochaines pages, nous nous attarderons à décrire en quoi son apparition renouvelle la démarche de l'urbanisme. Pour ce faire, nous ferons un bref retour sur les conditions ayant mené à son émergence et nous verrons de quelle façon le projet urbain propose un retour à un intérêt pour le domaine du physico-spatial.

## **5.2 Le projet urbain comme remise en question de l'urbanisme fonctionnaliste**

Avant d'aborder plus spécifiquement en quoi le projet urbain renouvelle la démarche de l'urbanisme, il importe de faire un bref retour sur les conditions ayant mené à son apparition. Nous aborderons ainsi dans un premier temps le contexte de son émergence ainsi que les principaux enjeux qu'il soulève. Nous traiterons par la suite de ses différentes significations et nous insisterons sur son intérêt comme projet global de contrôle de la forme urbaine. Notons que si nous nous intéressons essentiellement aux dimensions morphologiques du projet urbain, c'est essentiellement parce que la conception québécoise du projet urbain insiste sur ses aspects formels contrairement à la conception française qui elle porte davantage sur le processus décisionnel menant à la réalisation d'un projet de ville.

### **5.2.1 Apparition de la notion de projet urbain et diffusion de ses principes**

Comme bon nombre d'auteurs l'ont fait remarquer, le projet urbain est une notion plutôt récente (Devillers, 1994; Lévy, 1995a; Tomas, 1995; Toussaint et Zimmermann, 1998; Mangin et al., 1999; Hayot et Sauvage, 2000; Ingallina, 2001). Son utilisation remonterait aux années 1970 au moment où, en France, se cristallise un mouvement de contestation des pratiques urbaines fonctionnalistes. Les outils urbanistiques français de l'époque, que l'on

pense au plan d'occupation des sols (POS) ou au schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU), tous deux issus de l'application de Loi d'orientation foncière de 1967, étaient à ce moment considérés comme l'expression d'un urbanisme réglementaire essentiellement préoccupé par la régulation de l'espace<sup>37</sup>. C'est face à de tels outils que l'on voulut opposer un urbanisme par projet. Si on délaissa le plan, c'était pour mieux s'intéresser au projet. Comme le mentionne Lévy (1995a : 5), se met en place, à partir des années 1970, un débat qui tend à rallier l'ensemble de la communauté internationale sur la nécessité d'une pratique urbanistique alternative. Certes, la notion de projet urbain est vague. Ses définitions sont multiples et tendent à varier selon les différents auteurs. Si pour certains elle apparaît comme une démarche de composition urbaine (Lévy, 1995a), elle relève pour d'autres davantage du domaine politique exprimant la prise en compte du citoyen dans la réalisation de la ville (Tomas, 1995).

Comme nous l'avons abordé dans le précédent chapitre, c'est en Italie que s'est développé un premier discours en réaction à la pratique d'un urbanisme de plan. Cependant, c'est en France que la notion de projet urbain fut formulée. Grâce à certains porte-parole, dont Aldo Rossi et Carlo Aymonino, l'approche italienne qui prônait l'intégration d'une variante culturelle dans la pratique de l'aménagement connut une large diffusion dans les milieux de l'architecture et de l'urbanisme français (Cohen, 1985). En réaction à l'urbanisme fonctionnaliste et son approche radicale de la ville, les typomorphologues italiens, puis français par la suite, ont abordé la continuité historique comme l'élément moteur des mécanismes de formation des ensembles urbains. Cette approche tranchait avec les visées

---

<sup>37</sup> Contrairement à l'Europe, le plan, ou schéma, avait à l'époque en Amérique du Nord davantage la valeur d'un programme que celle de l'expression d'une décision d'actions (Commission provinciale d'urbanisme, 1968 : chap.III, p.13). Si, en France, le POS et le SDAU constituaient les assises de toutes les décisions administratives en matière d'aménagement du territoire, le plan d'urbanisme ne constituait au Québec qu'un instrument facultatif. L'essentiel des dispositions relatives aux plans d'urbanisme était contenu dans la Loi sur les cités et villes, dans le code municipal, et dans le chapitre 242 des Statuts refondus de 1941. Le zonage, d'emblée destiné à la préservation des valeurs foncières, était souvent le seul outil adopté par les municipalités, et ce, jusqu'à l'entrée en vigueur de la LAU en 1980.



fonctionnalistes qui préconisaient alors l'universalité des établissements et une reconstruction décontextualisée de la ville.

L'émergence de la notion de projet urbain se confond avec celle d'un discours patrimonial sur les ensembles urbains anciens. Tel que nous l'avons présenté dans le chapitre 3 de notre thèse, c'est à partir de deux formes complémentaires et associées que s'est effectuée la remise en question de l'urbanisme fonctionnalisme. Dans un premier temps s'est imposée une contestation de la ville moderne devenue de plus en plus banale et anonyme. Les aménagistes français, encouragés par les travaux de leurs homologues italiens, ont alors reconnu les qualités associées aux villes et aux ensembles urbains traditionnels. Sous l'impulsion de cette contestation se développa le concept de réhabilitation en complément de celui de restauration (Pinson, 2000: 80). Contrairement au dernier qui insiste sur la remise en état, la réhabilitation traduit à la fois la préservation d'un ensemble urbain patrimonial et son renouvellement pour le rendre compatible avec l'évolution de la société (Tomas, 1995 :138). L'exemple de Bologne bénéficia à cet effet d'une grande visibilité dans les milieux français de l'aménagement. Comme le mentionne Cohen (1985: 26), il permit de recomposer à l'usage de la France un discours articulant architecture et politique et ce, tout en n'étant ni réducteur, ni culpabilisant.

Dans un deuxième temps, c'est dans les sciences sociales que se développa la contestation des pratiques urbanistiques fonctionnalistes. À l'instar des positions de Lévi-Strauss sur le relativisme culturel, certains intellectuels réfutèrent l'universalisme du discours fonctionnaliste. Dans un texte intitulé *Habitat, modèles culturels et architecture*, Raymond traduit l'essence de cette contestation en s'insurgeant contre le sort fait aux différents modèles culturels dans la constitution d'une ville moderne orientée vers la satisfaction de besoins jugés universels. C'est au sein de la communauté scientifique des sciences sociales que s'orchestra ce second mouvement de contestation. La rencontre de ces deux mouvements orienta les thèmes traités par le projet urbain. Ce sont ces thèmes que nous proposons maintenant d'aborder.

## **5.2.2. Le projet urbain : une notion polysémique**

Bien que la définition de la notion de projet urbain apparaisse encore aujourd'hui assez vague et floue, sa signification varie selon les acteurs et les milieux. Cependant, on peut distinguer trois significations auxquelles elle fait le plus souvent référence (Ascher, 1993; Lévy, 1995a; Courcier, 2002): à une expression d'une volonté politique; à un méga-projet d'architecture; ainsi qu'à un dessin global de la forme urbaine. Ces significations interpellent autant les disciplines de l'aménagement que celles des sciences humaines et font références à différentes échelles d'intervention et temporalités de la ville (Merlin & Choay 2000: 677; Courcier, 2002: 12).

### **5.2.2.1 Comme expression d'une volonté politique**

La première signification à laquelle fait référence le projet urbain est celle de l'expression d'une volonté politique (Tomas, 1995: 136). Elle traduit l'adhésion des habitants et des autorités municipales à un objet négocié. C'est à Bologne, en Italie, que furent établies les prémisses d'une telle approche. Lorsque les autorités municipales formées des forces de gauches, socialistes et communistes, décidèrent en 1965 d'élaborer un nouveau plan directeur pour la ville, on constitua des conseils de quartier afin de rapprocher les habitants du processus décisionnel. Leur participation contribua à orienter le développement de la ville vers la consolidation des liens entre le centre et la périphérie au détriment d'un plan qui insistait auparavant sur l'expansion du centre-ville vers ses quartiers riverains.

Comme le mentionne Tomas (1996: 8), le projet urbain se veut tout d'abord le produit d'un choix politique et non pas celui d'un modèle pseudo-scientifique. C'est donc dire qu'il marque une rupture face aux modes traditionnels de planification. Il ne fonctionne pas comme un projet imposé par un corps professionnel, mais bien comme un projet collectif. À cet effet, il suppose la participation de tous les acteurs urbains, y compris les habitants, dans l'élaboration même du projet. La nécessaire intégration de ces acteurs rappelle que le

projet urbain s'impose avant tout comme une méthode d'élaboration et non comme une nouvelle conception de la ville (Tomas 1996: 8). Il se décline alors en des domaines sectoriels et des échelles fragmentaires pensées en interaction (Pinson, 2000: 83) : « projet local », « projet culturel », « projet de conservation » ...

Comme le mentionne Courcier (2002: 12), cette signification attribuée au projet urbain rejoint les objectifs de la planification stratégique en ce qu'elle nécessite d'identifier les potentialités et les handicaps de la ville, ainsi que ses enjeux majeurs, et d'organiser une démarche de consultation et de partenariat qui aboutirait à un accord entre les parties. Cette signification fait référence à ce qu'Ascher considère comme le projet d'agglomération et le projet de ville. Il s'agit là d'un projet à long terme, qui recueille un large consensus et qui formalise des objectifs et une stratégie de planification urbaine en permettant à tous les acteurs de prendre des décisions ou de les interpréter (Ascher, 1991: 12).

Le projet urbain conçu comme expression d'une volonté politique tend ainsi à se rapprocher de ce que nous avons précédemment désigné comme le projet urbanistique. Ce projet présenté comme un projet social sectoriel se pose comme une alternative à un ordre social et spatial autrement accepté. Bien que le projet urbain s'appuie, comme ce dernier, sur l'innovation et le changement, il le fait sans rompre avec l'ordre déjà établi. Contrairement au projet urbanistique qui se présente comme une rupture avec l'existant, il s'inscrit dans la continuité en proposant une nouvelle méthode d'élaboration de la ville qui repose sur les changements apportés à un projet collectif négocié.

#### **5.2.2.2 Comme méga-projet architectural**

La seconde signification attribuée au projet urbain est celle de méga-projet architectural. Elle renvoie à une approche du projet urbain conçu comme un projet de conception d'un bâtiment ou d'un ensemble de bâtiments. Selon cette signification, c'est moins le plan d'ensemble qui définit les projets particuliers que les projets particuliers qui composent le plan global (Ascher, 1993: 38).

Bien que la dimension architecturale apparaisse également importante pour les deux autres significations du projet urbain, elle apparaît ici comme étant première. Comme le mentionnent Merlin et Choay (2000: 679), le projet urbain serait, selon cette signification, exclusivement une question de formes régies par des normes. Conçu comme tel, le projet urbain s'opposerait au chaos urbain et à la fragmentation en se posant comme le garant d'un ordre spatial.

Même si la notion de projet urbain apparaît comme une réaction à la pratique urbanistique fonctionnaliste, un parallèle est à faire entre cette signification et l'approche urbaine mise de l'avant par ce mouvement. En effet, c'est à partir de la gestion du logement que l'urbanisme fonctionnaliste aborde l'organisation de la ville (Huet, 1986: 12). Pour ses principaux protagonistes, c'est en fonction du logement que sont définis les lieux de travail et leur place dans la ville. Si le logement est considéré par Le Corbusier comme la cellule de base, il apparaît possible de passer par sauts quantitatifs à des ensembles cohérents de plus en plus grands, soient: de l'unité d'habitation, à l'unité de voisinage, jusqu'à la ville dans son ensemble (Huet, 1986 : 12). Entendu comme méga-projet architectural, le projet urbain témoigne de la même réduction de la ville à l'assemblage de ses bâtiments. Il néglige l'importance de considérer les usages de l'espace, s'appuyant ainsi sur l'idée que la forme conditionne la fonction. Ainsi, dans un cas comme dans l'autre, c'est à partir de la juxtaposition de bâtiments qu'est abordée la constitution de la ville.

Plutôt que de s'inscrire dans la perspective d'une activité à projet, cette approche du projet urbain se concentre sur le bâtiment comme objet à projet. À cet effet, le projet urbain entendu comme méga-projet d'architecture se circonscrit dans le temps, se limitant ainsi aux quelques mois ou années nécessaires à sa construction. C'est là une différence fondamentale avec les deux autres conceptions du projet urbain qui elles tendent à s'inscrire dans la longue durée.

### 5.2.2.3 Comme projet de contrôle de la forme urbaine

La dernière signification attribuée à la notion de projet urbain est celle d'un dessin global de la forme urbaine, d'un projet de partie de ville (Lévy, 1996). C'est à elle que nous nous référerons dans les chapitres suivants lorsque nous verrons en quoi les projets retenus aux fins de notre recherche relèvent ou non d'une perspective du projet urbain.

Cette approche du projet urbain s'inscrit dans le cadre d'un urbanisme qui vise à travailler les formes de la ville. Elle insiste sur son rôle de « savoir-faire la ville ». Comme le mentionne Huet (1986: 13), le projet urbain constitue selon cette signification un « instrument de médiation entre la ville et l'architecture ».

C'est sur les formes urbaines, comme étant issues des rapports entre les pratiques sociales, les types bâtis et l'espace urbain, que porte sa signification. Les formes urbaines ne sont pas ici uniquement entendues dans un sens abstrait ou formaliste, mais bien à partir de leurs capacités à porter différents usages (Devillers, 1994: 34). C'est la forme urbaine comme « cumulative de tous les contenus », qui constitue le point de départ et le point d'arrivée de ce projet urbain (Hayot, 1993: 121).

Entendu comme projet de contrôle de la forme urbaine, le projet urbain a pour objectif de définir la forme des espaces urbains publics, ainsi que les caractéristiques formelles des bâtiments qui les bordent et qui composent le tissu urbain (Devillers, 1985). Pour ce faire, il est appelé à contrôler et à gérer les interventions ponctuelles sur les tissus en proposant une structure normative d'implantation (Lévy, 1996). Bien qu'il se distingue d'un urbanisme qui a pour seul objet le programme fonctionnel, il témoigne d'un certain caractère programmatique en ce qu'il découle d'un système d'intentions sur l'espace. À cet effet, il est appelé à représenter ce que Devillers (1996: 96) identifie comme les « qualités concrètes de l'espace », soient, les qualités d'usage, de sens ou de formes. L'intérêt porté par le projet

urbain aux espaces urbains publics apparaît ainsi motivé par leur rôle structurant dans le tissu urbain, ainsi que par leur importance comme catalyseurs d'activités et de vie publique.

En substituant l'autonomie de l'objet architectural au profit de son contexte, le projet urbain, conçu comme projet de contrôle de la forme urbaine, affirme son caractère interdisciplinaire. Il prend en considération de multiples dimensions et convoque plusieurs domaines d'études (urbanisme, sociologie, histoire, etc.), et ce tout en appelant une mise en relation des connaissances<sup>38</sup>. Il interpelle à cet effet une multiplicité d'acteurs, qu'il s'agisse d'utilisateurs ou de spécialistes préoccupés par la production des tissus urbains.

Selon la taxonomie des projets identifiés par Boutinet, le projet urbain relèverait à la fois d'une activité à projet, le renouvellement des formes de la ville, et d'un objet à projet, le tissu urbain. S'il s'inscrit dans le cadre d'une activité à projet, c'est qu'il se pose comme une démarche de production de l'espace (Devillers, 1994). Il entre à cet effet en opposition avec la planification urbaine traditionnelle qui, elle, est marquée par son absence de contenu spatial ainsi que la réduction de son action à des critères socio-économiques. De la même façon, c'est parce qu'il a pour objectif de définir les caractéristiques du tissu urbain qu'il relèverait d'un objet à projet. Plus que les formes bâties, ce sont les espaces urbains publics qui constituent son principal intérêt. Abordé dans cette perspective, le projet urbain s'inscrit dans un temps long. L'usage des espaces urbains publics étant sujet à des transformations, c'est dans la longue durée que se révèle le rôle des différents espaces dans la structure urbaine.

Cependant, si nous avons mentionné que le projet urbain constituait une notion plutôt vague et floue, il peut interpeller plusieurs significations à la fois. Dans le quartier de l'Alma-Gare à Roubaix, une petite ville industrielle française de la région du Nord-Pas-de-Calais, a été réalisé à la fin des années 1970 ce qui est considéré comme l'un des premiers

---

<sup>38</sup> Nous nous reposons ici sur les définitions de la multidisciplinarité et de l'interdisciplinarité proposées par Lawrence (2008: 225). La multidisciplinarité constituerait une démarche additive

exemples de projets urbains. Celui-ci est considéré comme tel par l'intérêt que les autorités municipales accordèrent à l'expression d'une volonté citoyenne et aux usages de l'espace dans l'élaboration de nouvelles formes urbaines.

Dans ce quartier, on voulut entreprendre au début des années 1970 une vaste opération de rénovation urbaine qui consistait à démolir les habitations ouvrières jugées insalubres. Les « courées », des ensembles de logements ouvriers qui s'alignaient autour d'une cour intérieure, devaient faire place à des immeubles modernes devant supposément mieux répondre aux normes de sécurité et de salubrité. Face à l'imminence de l'opération et en réaction à leur relocalisation à la périphérie de la ville, les habitants du quartier décidèrent de se regrouper en association pour faire valoir leur désir de rester. Aidés par des professionnels de l'aménagement et des militants politiques, ceux-ci réussirent à modifier le projet proposé par la municipalité. Celle-ci, en guise et place des immeubles modernes, élaborera de concert avec les groupes de citoyens un projet de réinterprétation de la traditionnelle courée traduisant ainsi la prise en considération des formes urbaines dans l'établissement des relations sociales. Ainsi, les principes de la *tabula rasa* firent place à la réinterprétation d'un type bâti traditionnel afin qu'il ne soit plus synonyme de ségrégation spatiale mais qu'il encourage plutôt l'intégration socio-spatiale.

La formulation de la notion de projet urbain constitue sans conteste une importante rupture face à la planification urbaine traditionnelle. Si le projet urbain apparaît préoccupé par le contrôle de la forme urbaine, le débat entourant sa création dénonce l'absence de contenu spatial dans la planification urbaine et la réduction de l'action urbanistique à des critères socio-économiques. Comme le mentionne Lévy (1995a: 41), « l'indifférence de l'urbanisme progressiste envers la ville traditionnelle a eu des conséquences théoriques et pratiques importantes : les études sur la forme urbaine ont été délaissées [...] consacrant le désintérêt pour l'espace urbain de la part de l'urbanisme progressiste et confirmant ainsi la

---

reposant sur la juxtaposition de connaissances, tandis que l'interdisciplinarité insisterait sur une mise en relation de ces mêmes connaissances.

coupure postulée entre ville et architecture ». D'autre part, en se présentant comme projet collectif, le projet urbain marque également une distance face aux modes traditionnels de planification. Il s'oppose à une pratique urbanistique qui avait fondé son action sur le recours à un discours technocratique qui tendait à présenter l'urbaniste comme le détenteur d'un certain savoir. C'est parce qu'il questionne la légitimité de l'intervention urbanistique comme étant imposé par un corps professionnel que le projet urbain s'inscrit alors en opposition avec cette pratique.

### **5.3 Le projet urbain et le maintien de l'identité des lieux**

Au-delà de la critique de l'urbanisme fonctionnaliste qu'il propose, le projet urbain, entendu comme projet de contrôle de la forme urbaine, constitue l'une des plus intéressantes opportunités d'arrimer le maintien de l'identité des lieux au renouvellement de la ville. Comme nous l'aborderons dans les prochaines pages, c'est parce qu'il a pour objectif de définir la mise en forme des espaces urbains publics et les caractéristiques formelles du tissu urbain (Devillers, 1985) qu'il apparaît comme le cadre privilégié d'intégration des questions de conservation du patrimoine urbain et de transformation de l'urbain. Si l'urbanisme est aujourd'hui non seulement intéressé à comprendre la ville, mais à la transformer, la sauvegarde de l'identité des lieux apparaît comme l'un de ses principaux enjeux. Comme le mentionne Pinson (2003: 506), la production urbanistique n'est plus seulement enfermée dans une technique, la production de plans de ville, elle est mise à l'épreuve de l'économie et de la pertinence politique de sa programmation, comme à celle de sa réception et de son usage.

C'est tout d'abord par l'articulation et la hiérarchisation des différents espaces de la ville que le projet urbain consacre cet intérêt pour la sauvegarde de l'identité des lieux. Comme nous l'aborderons, c'est par l'attention qu'il porte à la restitution de l'espace à l'usage, c'est-à-dire à l'exercice des pratiques sociales dans l'espace urbain (Devillers, 1985), que le projet urbain cherche à inscrire le fragment urbain dans l'ensemble réticulé qu'est la ville



contemporaine. Dans un deuxième temps, c'est à partir de sa recherche de continuité historique que le projet urbain témoigne de l'intérêt pour la sauvegarde du patrimoine urbain. S'il fait une large place aux préoccupations de la typomorphologie, il convoque cette méthode d'analyse dans le but de contribuer au développement d'un modèle de contrôle de la forme urbaine qui prendrait en compte les règles de transformation de la ville.

Tableau 5 : Contributions du projet urbain au maintien de l'identité des lieux et au renouvellement de la ville	
Articulation et hiérarchisation des espaces de la ville	Recherche de continuité historique
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Porte sur le fragment</li> <li>• Porte sur les usages de l'espace</li> <li>• S'inscrit à plusieurs échelles spatiales</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• S'appuie sur la matérialité et la complexité du tissu urbain</li> <li>• Convoque une méthode d'analyse héritée de la typomorphologie</li> </ul>

Source : Mathieu Payette-Hamelin, 2011

### 5.3.1 L'articulation et la hiérarchisation des espaces de la ville

Contrairement à la pratique urbanistique fonctionnaliste qui préconisait l'établissement d'un modèle universel d'aménagement, celle du projet urbain rejette une conception de la ville basée sur un plan unique et fermé et prône la différenciation et l'articulation de ses espaces dans un système hiérarchisé. Si, comme certains l'ont démontré, la ville contemporaine apparaît comme un réseau d'espaces différenciés, elle appelle une pratique urbanistique adaptée à sa réalité. Le projet urbain s'inscrit comme tel. En s'appuyant sur leurs usages et leurs vocations, celui-ci cherche à inscrire les espaces qu'il est appelé à définir et sur lesquels il est appelé à intervenir aux différentes échelles de l'agglomération.

### **5.3.1.1. La ville contemporaine : un espace fragmenté**

Il est aujourd'hui reconnu que la ville contemporaine s'est éloignée considérablement de ses formes traditionnelles (Sieverts, 2004; Mangin, 2004; Secchi, 2006). Contrairement à la ville industrielle, celle-ci a, depuis la deuxième moitié du XX<sup>e</sup> siècle, substitué une logique aléatoire, voire artificielle, à sa relation avec les caractéristiques intrinsèques de son territoire (Magnaghi, 2003 [2000]: 15). Cette nouvelle règle est davantage issue de son inscription dans un système complexe d'organisation où le développement de la ville n'est plus seulement tributaire des caractéristiques géographiques du territoire, mais bien de son positionnement au sein de vastes réseaux. Si la forme de la ville contemporaine ne relève plus du maintien de ses limites traditionnelles, elle est assujettie à des logiques erratiques d'urbanisation. Les espaces urbanisés produits en périphérie ont en commun de ne plus avoir aucun lien avec la ville industrielle. Ils sont composés d'îlots singuliers, d'une multiplication de nœuds spécialisés et d'une structure sans véritable centralité (Sieverts, 2004). La ville contemporaine n'est pas organisée en une arborescence hiérarchisée, mais bien en un réseau de nœuds, chacun tendant à la spécialisation de ses activités (Sokoloff, 1990: 341). Le centre historique qui correspondait jusqu'à tout récemment, par la mixité de ses activités et son rôle centripète, au centre d'activités principales de la ville apparaît maintenant remplacé par différents centres fonctionnellement et symboliquement différenciés.

Ainsi, les règles de lisibilité de la ville antérieure n'ont plus cours dans la ville contemporaine. Elle apparaît comme un amalgame confus de fragments hétérogènes (Secchi, 2006) et est le lieu de la différence. Instable par nature, elle connaît des transformations continues, celles-ci donnant parfois lieu à des situations critiques et à des solutions transitoires. Puisqu'elle se distingue de la ville industrielle autant par ses formes construites que par son espace social, elle suppose l'adaptation d'une pratique urbanistique à sa réalité : un espace instable et fragmenté. C'est en reconnaissant cette spécificité et en

acceptant de régler le projet urbanistique sur les réalités de la ville nouvelle que passe la pratique d'un urbanisme contemporain.

Le maintien de l'identité des lieux, notamment par le biais de la valorisation du patrimoine bâti, apparaît comme l'un des principaux défis de l'aménagement urbain et territorial (Larochelle et Iamandi, 1999). Si pour Magnaghi (2000: 15) c'est « dans la morphogénèse de la métropole contemporaine que doivent être recherchées les causes de la destruction de lieux et de l'insularisation muséale des villes historiques et de la nature », la pratique urbanistique doit chercher à miser sur l'individualité des lieux, sur leur caractère fragmentaire, tout comme sur l'établissement de nouvelles hiérarchies territoriales.

### **5.3.1.2 Une différenciation basée sur les usages de l'espace urbain**

Puisque la ville apparaît comme étant en constante évolution, résultant non pas de l'aboutissement d'un plan unique, mais de situations historiques nombreuses et diverses (Venturini, 1990), elle requiert des modes d'intervention adaptés à sa fragmentation. Portant sur le dessin de la forme urbaine, le projet urbain s'impose comme l'un de ces modes d'intervention. Il s'appuie sur la spécificité des différents espaces ou fragments de la ville dans la constitution d'un nouvel ordre spatial basée sur leur articulation et leur hiérarchisation dans l'agglomération.

C'est parce qu'il s'inscrit dans le cadre d'un urbanisme qui vise à travailler les formes de la ville que le projet urbain aborde le fragment. Il porte sur la mise en forme d'espaces publics et sur la caractérisation des tissus urbains. Comme le mentionne Genestier (1993: 41): « le projet urbain n'a pour objet que la réalisation d'un fragment urbain, censé produire plus largement un « effet » de ville ». Cependant, ce ne sont pas les formes entendues d'un simple point de vue formel et abstrait qui constituent son principal intérêt, mais bien les capacités d'usages que celles-ci font naître (Devillers, 1994: 34). Si Giovannoni soulignait cinquante ans avant l'apparition du terme de projet urbain, que la conservation des ensembles urbains anciens passait par leur intégration à la ville contemporaine, le projet

urbain, tel qu'abordé ici, consacre cette intégration par l'intérêt qu'il porte à la restitution de l'espace à l'usage, c'est-à-dire à l'exercice des pratiques sociales dans l'espace urbain (Devillers, 1985: 97).

C'est par la différenciation des espaces ou fragments de la ville que le projet urbain traduit son intérêt pour la notion d'usage. À cet effet, il porte une attention particulière à l'organisation de l'espace public. L'organisation de cet espace, qui est à la fois un élément structurant du tissu urbain et un catalyseur de l'activité publique, nécessite que soient pris en considération les besoins et les nécessités de la ville contemporaine tout comme le maintien de l'identité de ses différents fragments (Sokoloff, 1990: 341). C'est par la réponse apportée à cette nécessité que passe la conservation du patrimoine urbain. Comme le mentionne Magnaghi (2000: 48): « la véritable conservation patrimoniale est toujours le fait d'une transformation active : le patrimoine, avec ses valeurs culturelles et économiques n'existe pas en soi, mais uniquement à travers l'interprétation de celui qui l'utilise ». Si la préservation du patrimoine urbain passe par le maintien de son usage, elle ne peut opérer par les modalités de la mise en réserve. Les milieux auxquels est attribué le statut patrimonial doivent impérativement participer d'une dynamique plus locale.

Contrairement aux restrictions qu'imposait la pratique de l'urbanisme fonctionnaliste, le projet urbain permet la diversité des usages des espaces urbains et mise sur cette dernière pour s'assurer de l'intégration des ensembles urbains anciens dans la ville contemporaine. Comme cette dernière est l'aboutissement de différentes situations historiques, ses transformations ont donné lieu à un espace de plus en plus complexe, caractérisé par une différenciation formelle et fonctionnelle, voire même sociale, de ses différents espaces (Edwards, 1991). Qu'il s'agisse de la diversité des usages des quartiers anciens, ou de celle des différents fragments de la ville, c'est par cette diversité et cette complémentarité que passent la conservation et la mise en valeur du patrimoine urbain. Le projet urbain en faisant de l'usage l'un de ses thèmes centraux, notamment via l'intérêt qu'il porte au

fragment urbain, devient l'un des véhicules privilégiés pour arrimer les nécessaires transformations du bâti au maintien de l'identité des lieux.

### **5.3.1.3 Une inscription à différentes échelles**

La différenciation des espaces ou des fragments de la ville que le projet urbain propose interpelle différentes échelles du territoire. Qu'il porte sur la mise en forme d'un espace public, ou sur la définition des caractéristiques formelles d'un morceau de tissu urbain, le projet urbain intervient sur les relations entretenues entre le fragment urbain et les territoires appartenant aux différentes échelles de l'agglomération.

En s'attardant aux usages et aux vocations des fragments sur lesquels il est appelé à intervenir, le projet urbain conditionne l'intégration de ces différents espaces à leur milieu. Qu'il s'agisse du quartier, de la ville, de l'agglomération ou de l'ensemble de leurs échelles intermédiaires, le projet urbain, comme dessin global de la forme urbaine, oriente les relations entretenues entre les morceaux de tissu urbain qu'il aborde et leur contexte.

Cependant, il importe de mentionner que le projet urbain ne porte jamais à proprement parler sur le global. C'est toujours via le fragment urbain que celui-ci se rapporte à l'agglomération. Si le projet urbain accorde une attention particulière à l'organisation des espaces urbains publics et aux caractéristiques formelles des tissus urbains, c'est afin d'encourager l'inscription des usages et des vocations de ces ensembles dans l'ensemble hiérarchisé que constitue l'agglomération.

Bien qu'Ingallina (2001 : 20) associe l'échelle du projet urbain au niveau politique d'où il est issu, nous l'abordons plutôt comme le niveau d'organisation du territoire auquel le projet urbain fait référence, une position qui n'est pas incompatible avec la première. Parce qu'il porte sur la définition de formes urbaines comme espaces de pratiques sociales, il s'inscrit autant dans les dynamiques locales de l'ensemble urbain ou du quartier que dans les rapports qu'entretiennent ces derniers entre eux et avec le reste du territoire. C'est par le

truchement de l'intégration du fragment urbain à la structure urbaine, notamment par les usages qu'il permet et les vocations qu'il encourage, que le projet urbain prône la différenciation et l'articulation des différents espaces de la ville dans un ensemble hiérarchisé.

### **5.3.2. La recherche de continuité historique**

Comme nous l'avons mentionné, la notion de projet urbain prend appui sur les travaux reliés à la question du patrimoine urbain. Elle émane de la notion d'ensemble patrimonial telle que formulée par Gustavo Giovannoni ainsi que des travaux des typomorphologues portant sur l'existence d'un principe d'accomplissement interne aux tissus urbains. Tout comme l'intérêt qu'elle porte à la restitution de l'espace à l'usage, ainsi qu'à l'articulation et à la hiérarchisation des différents espaces de la ville, la recherche de continuité historique dont témoigne le projet urbain traduit sa préoccupation pour la sauvegarde du patrimoine urbain. Comme nous l'aborderons ici, c'est en tant que pratique s'appuyant sur la matérialité et la complexité des tissus urbains que le projet urbain s'inscrit dans une telle recherche de continuité historique. C'est dans le but de contribuer au développement d'un modèle de contrôle de la forme urbaine qui prendrait en compte les règles de transformation de la ville qu'il convoque à cet effet la typomorphologie comme l'une de ses principales méthodes d'analyse du tissu urbain.

#### **5.3.2.1 Une pratique ancrée dans la matérialité et la complexité de la ville**

Comme nous l'avons abordée dans la première partie de notre thèse, c'est en réaction aux destructions engendrées par la rénovation urbaine et la pratique d'un urbanisme fonctionnaliste qu'ont été adoptées durant les années 1960 un ensemble de mesures de protection portant sur les centres historiques. Ces mesures qui misaient majoritairement sur la mise en réserve de territoires ont eu pour principale conséquence d'extraire les centres historiques des dynamiques urbaines alors en cours. Dans la mesure où le patrimoine urbain

désigne un « ensemble tissulaire global, comme entité sui generis » (Choay dans la préface à Giovannoni, 1998, [1931]: 13), la protection des ensembles urbains anciens ne peut se contenter d'une attitude normative qui isole les secteurs sauvegardés du reste de la ville. L'intérêt de la notion de projet urbain réside justement dans les possibilités qu'offre celle-ci de fournir un cadre d'intégration aux questions de patrimoine et de création.

Comme le mentionne Devillers (1985: 98), les changements induits depuis les dernières décennies dans la nature du patrimoine, notamment quant à son rapprochement avec la quotidienneté, nécessitent de revoir les modalités de sa conservation. Si « la seule problématique de la conservation n'est plus pertinente lorsque le patrimoine tend à s'universaliser et à rejoindre le concept de culture urbaine », cela conduit à repenser « notre rapport aux traces accumulées de notre histoire en termes actifs, c'est-à-dire en terme de projet » (Devillers, 1985: 96). L'introduction de la notion de projet urbain permet à cet effet de reconsidérer les modalités du rapport analyse/projet en misant sur la continuité historique.

Présenté comme un projet de contrôle de la forme, le projet urbain s'appuie sur les caractères de l'urbain et de la structure qui en découle. « Tout projet doit d'abord chercher à se poser la question de ses conditions d'inscription dans la ville lorsqu'il veut se confronter à des espaces qu'il cherche à transformer » (Lévy, 1995a: 45). Il s'appuie sur les forces et les potentialités en présence. Ces forces, loin d'être immanentes, sont issues des relations entretenues entre les différents ensembles et fragments de la ville. Elles s'appuient sur les caractéristiques formelles de leur tissu et leurs vocations, autant que sur les usages qu'elles font naître. « Soucieux de la mémoire des villes, dans leurs particularités autant que dans les caractéristiques générales qui rapprochent certaines d'entre elles, il [le projet urbain] ne peut donc se concevoir qu'à partir d'une perception des formes qui, à travers l'histoire, ont contribué à leur construction » (Tomas, 1995, p. 137). C'est donc dire que le projet s'appuie sur la matérialité de la ville.

La remise en question de l'autonomie du bâtiment telle que proposée par la morphologie urbaine et la notion de projet urbain a pour conséquence de récuser le concept de monument historique ainsi que les modes de conservation qui lui sont associés. En considérant les formes urbaines comme étant issues des rapports entre les pratiques sociales, les types bâtis, et l'espace urbain, le projet urbain met en avant la complexité des tissus urbains anciens. C'est à partir des relations qu'ils entretiennent entre eux et avec le reste du territoire que le projet urbain conçoit la complexité des tissus sur lesquels il est appelé à intervenir. Selon les formes urbaines que ces derniers déploient, il cherche à les inscrire dans l'ensemble réticulé que représente l'agglomération. Ainsi, il s'appuie sur leurs caractéristiques formelles pour favoriser leur articulation et leur hiérarchisation avec les autres espaces de la ville.

### **5.3.2.2 Une méthode d'analyse du tissu urbain héritée de la typomorphologie**

Cette recherche de continuité historique dont témoigne le projet urbain s'exprime aussi dans son recours à la typomorphologie comme méthode d'analyse du tissu urbain. La perspective du projet urbain fait une large place à ses préoccupations. En cherchant à replacer cette méthode d'analyse à l'intérieur d'une théorie de la composition urbaine, elle réfute l'unique intérêt gnoseologique que certains chercheurs ont voulu lui attribuer. La typomorphologie est ici convoquée dans le but de favoriser le développement d'un modèle de contrôle de la forme urbaine qui prendrait en compte les règles de transformation de la ville et qui l'inscrirait par le fait même dans la continuité historique.

La genèse du projet urbain se confond avec celle de la typomorphologie et le développement de ses écoles italiennes et françaises. Cette approche de la ville ne vise pas la création d'un modèle urbain idéal, mais bien à comprendre la constitution de la ville comme étant issue d'un processus de développement continu. Comme nous l'avons présenté dans le chapitre 4, elle s'applique à identifier les caractères invariants des formes physiques et spatiales des milieux urbains, et ce, dans le but de formuler les lois qui



régissent leurs processus de formation et de transformation. Pour ce faire, l'analyse typomorphologique considère chacun des éléments de la ville à la fois comme des parties d'une structure se déployant à grande échelle, et comme des structures formées de composantes fonctionnant à plus petite échelle.

Le recours à cette méthode d'analyse contribue de deux façons au projet urbain. Dans un premier temps, elle participe à la définition des objectifs du projet en soulignant l'importance de la connaissance du milieu dans l'intervention sur la ville. En cherchant à établir une typologie processuelle des ensembles urbains, les typomorphologues ont souligné l'importance des tissus banals dans la constitution des formes urbaines et architecturales. S'ils cherchaient à expliquer la genèse de la formation et de la transformation des tissus urbains, ils ont postulé l'existence d'un ordre sous-jacent réglant la croissance du tissu urbain, cet ordre résidant dans les tissus banals. L'utilisation qu'ils font du concept de processus typologique sert à montrer non seulement que l'agrégation des types s'opère selon un ordre donné, mais aussi que leurs transformations dans le temps s'effectuent selon une logique à identifier (Lévy, 1992: 6).

En plus de contribuer à la définition des objectifs du projet, l'introduction de cette méthode d'analyse dans le projet urbain contribue à la formulation de critères spécifiques d'évaluation des impacts sur le milieu. En élaborant un cadre de réflexion sur les processus d'évolution des formes urbaines et bâties, les typomorphologues ont contribué à établir des paramètres d'intervention dans les tissus anciens. Ces paramètres, basés sur l'identification de types et de leurs variantes, permettent l'inscription de nouveaux ensembles dans ces tissus. C'est en définissant « les invariants structurels, les modalités de traitement des valeurs territoriales ainsi que les règles de transformation » que cette méthode d'analyse de la ville contribue à la formulation de tels critères d'évaluation (Magnaghi, 2003 [2000]: 65). À cet effet, la définition d'éléments de permanence « permet non seulement la survie et l'identification des lieux, mais la soutenabilité même des projets de transformations » (Magnaghi, 2003 [2000]: 65). C'est donc en posant la question du rapport entre le discours

normatif et le discours cognitif, soit entre le projet et l'analyse, que la typomorphologie contribue au regard porté par le projet urbain sur les ensembles urbains anciens.

En recourant à l'analyse typomorphologique comme méthode de lecture de la ville, le projet urbain souligne l'intérêt qu'il porte à la recherche de continuité historique dans l'établissement de nouvelles formes urbaines. C'est à partir de cet intérêt, ainsi que celui qu'il accorde à l'articulation et à la hiérarchisation des différents espaces de la ville, que nous pouvons considérer que cette notion fait une large place à la sauvegarde du patrimoine urbain. S'il a pour objectif de définir la mise en forme des espaces urbains publics ainsi que les caractéristiques formelles des tissus sur lesquels il est appelé à intervenir, la recherche de continuité historique dont témoigne le projet urbain l'inscrit comme une importante critique de l'approche fonctionnaliste de l'urbanisme et de ses pratiques.

## **5.4 Conclusion**

Comme nous l'avons montré dans ce chapitre, la production urbanistique n'est plus seulement enfermée dans une technique, la production de plans de ville; elle est maintenant mise à l'épreuve de l'économie et de la pertinence politique de sa programmation, ainsi qu'à celle de sa réception et de son usage (Pinson, 2004: 509). La sauvegarde de l'identité des lieux apparaît à cet effet comme l'un de ses principaux critères d'acceptation.

C'est au lendemain de la Seconde Guerre mondiale que de nombreuses voies s'élèvent pour protester contre les destructions engendrées par la pratique de l'urbanisme fonctionnaliste et de la rénovation urbaine. Face aux bouleversements que subissaient alors les centres-villes a émergé un intérêt patrimonial pour les ensembles urbains anciens. Par ailleurs, les mesures de protection qui ont été mises en place à cette époque pour protéger ces ensembles ont eu pour principal effet de soustraire les territoires visés des dynamiques urbaines alors en cours.

Devant cette difficulté pour la législation patrimoniale de prendre en considération les changements de la ville est apparue la nécessité de développer un cadre d'intégration aux questions de patrimoine et de création. Développée tout d'abord en Italie, l'approche typomorphologique de la ville a servi de base à l'élaboration du concept de projet urbain. Cette notion qui prend forme à la fin des années 1970 en France, s'impose à partir du tournant des années 1980 comme une nouvelle technique de production de l'espace qui prendrait en compte le maintien de l'identité des lieux et la transformation de la ville. Elle introduit la question de la continuité historique dans le rapport entre l'analyse et le projet. Conçu comme un projet de contrôle de la forme urbaine, le projet urbain s'appuie sur les caractères de l'urbain et de la structure qui en découle. À cet effet, il a pour objectif de représenter les « qualités concrètes de l'espace », ce que Devillers (1985) identifie comme étant les qualités de sens, d'usage ou de forme.

Contrairement aux mesures de protection qui portaient sur la mise en réserve des ensembles urbains anciens, c'est en prônant la différenciation et l'articulation des différents espaces de la ville dans un ensemble hiérarchisé et en cherchant à inscrire le renouvellement des formes urbaines dans la continuité historique que le projet urbain cherche à arrimer le maintien de l'identité des lieux au renouvellement de la ville. Pour ce faire, il porte sur le fragment urbain, insiste sur la restitution des espaces à l'usage, et s'inscrit dans les différentes échelles de la ville. Il s'appuie à cet effet sur la matérialité et la complexité des tissus urbains et recourt à une lecture historique de la ville afin d'en saisir les règles de transformation.

Parce qu'il remet en question l'autonomie du bâtiment, le projet urbain récuse la notion de monument historique et les modes de conservation qui en résultent. Le projet urbain appelle une approche patrimoniale qui s'émancipe du monument historique et définit le patrimoine urbain comme un ensemble articulé. Il prend appui sur la notion d'ensembles urbains et mise sur leur intégration et leur articulation à la ville contemporaine en cherchant à différencier leurs vocations. En considérant les formes urbaines comme étant issues des

rapports entre les pratiques sociales, les types bâtis et l'espace urbain, le projet urbain reconnaît la complexité des tissus anciens.

Comme nous avons essayé de le faire ressortir tout au long de ce chapitre, le projet urbain s'avère une intéressante opportunité de mise en relation des théories de la conservation, notamment celle énoncée par Giovannoni sur le patrimoine urbain, et une pratique urbanistique axée sur le renouvellement de la ville. Puisque la notion de patrimoine urbain désigne une morphologie complexe, celle-ci étant issue de règles d'évolution qui lui sont propres, le projet urbain constitue, à notre sens, une occasion privilégiée d'intégrer le discours de la conservation sur le patrimoine urbain à une démarche urbanistique. Comme le mentionne Pedrolli (cité dans Magnaghi, 2003 [2000]: 65), il s'agit alors « de saisir et de préserver, dans la longue durée, le contenu ontologique du territoire, sa règle fondatrice; [et] au quotidien [...] de proposer un projet qui l'utilise et le transforme de façon soutenable et compatible avec le statut ontologique des lieux ».

## **Chapitre 6- Le canal de Lachine: un espace patrimonialisé**

Dans le cadre de notre thèse, nous nous intéressons au corridor du canal de Lachine. Cet ancien territoire industriel fait aujourd'hui l'objet de nombreux projets de redéveloppement. Les projets qui y sont construits misent sur la profondeur historique du lieu considéré comme le berceau de l'industrialisation au Canada ainsi que sur la présence d'un parc linéaire reliant le Vieux-Montréal à Lachine.

La fermeture du canal à la navigation commerciale a entraîné au début des années 1970 la disparition et la fuite d'un grand nombre d'entreprises. C'est devant cette désertion que les autorités fédérales, ainsi que municipales, ont entrepris au début des années 1980 un programme de reconversion dont la réouverture à la navigation de plaisance, au début des années 2000, marque le point culminant. Si l'ancien corridor industriel du canal de Lachine connaît aujourd'hui un regain d'intérêt, c'est que la transformation dont il fait l'objet s'appuie grandement sur l'évocation de son passé industriel.

Dans ce chapitre, nous voulons mettre en lien l'historique du développement du canal et les éléments par lesquels il constitue un ensemble patrimonialisé. Comme nous l'aborderons, c'est parce que le canal de Lachine représente un haut lieu de l'industrialisation du pays qu'il fait aujourd'hui l'objet d'une reconnaissance patrimoniale. Si le développement industriel de ses rives apparaît indissociable de celui de ses quartiers environnants, sa désignation comme lieu historique national par le gouvernement fédéral s'appuie sur la présence d'anciennes infrastructures industrielles.

Cherchant à inscrire la transformation de ses abords dans une certaine continuité, certains des arrondissements montréalais situés le long de son parcours, en particulier les arrondissements du Sud-Ouest et de Lachine, se sont dotés de règlements de plans

d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA). Ces règlements portent sur les caractéristiques des éléments architecturaux ainsi que les modalités d'implantation des nouvelles constructions et des bâtiments transformés situés dans les aires désignées. C'est selon les unités paysagères définies le long du canal que sont déterminés ces secteurs.

C'est essentiellement sur les rives immédiates du canal de Lachine que portent les mesures de protection mises en place. Si l'on considère aujourd'hui l'intérêt patrimonial des milieux qui lui sont limitrophes, c'est en regard des caractéristiques architecturales et des modalités d'implantations des bâtiments s'y trouvant qu'est abordée la préservation du patrimoine bâti. Dans ce chapitre, nous présenterons un historique de la constitution du corridor du canal de Lachine. Nous aborderons les différentes phases de son développement, et ce, tout en insistant sur l'influence qu'eut le canal sur l'urbanisation de ses abords.

## **6.1 Un historique du développement du canal et de ses abords**

Projeté dès 1670, le canal de Lachine n'est percé qu'au XIX<sup>e</sup> siècle. S'il ne représente à ses débuts qu'une voie de navigation en rase campagne permettant l'évitement des rapides de Lachine, il devient, au moment de son premier élargissement, un important équipement de production industrielle et un levier d'urbanisation. C'est cette évolution que nous relaterons dans les pages qui suivent.

### 6.1.1 1689-1824 : une première canalisation de la petite rivière Saint-Pierre

Bien que le premier canal contournant les rapides de Lachine soit construit au début du XIX<sup>e</sup> siècle, son initiative remonte aux années 1670. Ce sont les Sulpiciens, alors seigneurs de l'île de Montréal, qui ont entrevu les premiers l'importance d'un canal qui contournerait les rapides de Lachine en reliant le lac Saint-Louis au fleuve Saint-Laurent (Bonin, 1936). Ce projet qui aurait permis d'augmenter le volume de marchandises en transit et d'alimenter les moulins à eau du ruisseau et de la petite rivière Saint-Pierre (Bélisle, 1992: 9) resta sans suite jusqu'au moment où Dollier de Casson, le supérieur des Sulpiciens, en entreprit la construction en 1689.

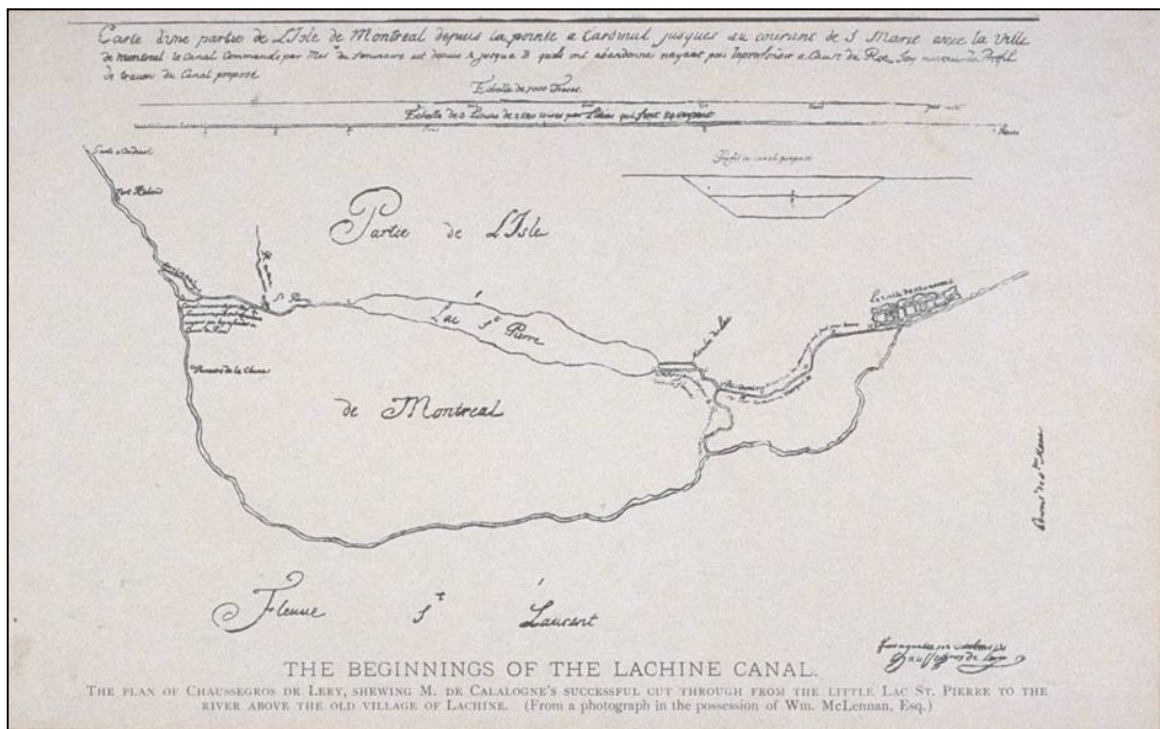


Figure 2 : Plan pour l'amélioration du projet de canal par Chaussegros de Léry.  
 Source : Gaspard-Joseph Chaussegros de Léry, *Carte d'une partie de l'Isle de Montréal*, 1733, tirée de Jean-Claude Robert, *Atlas historique de Montréal*, Montréal, Art global, 1994: 67

Ce premier canal devait être composé de deux tronçons. Un premier aurait permis relier le lac Saint-Louis à la rivière Saint-Pierre par Lachine [rappelons que le territoire de Lachine s'étendait alors de la côte des Argoulets (Verdun) jusqu'à la pointe Claire], et un second aurait permis d'assurer la liaison entre la rivière Saint-Pierre et la petite rivière Saint-Pierre, aussi appelée rivière Saint-Martin, qui se jetait dans le fleuve Saint-Laurent à la hauteur de la Pointe-à-Callières. Après un arrêt des travaux causé par une attaque amérindienne, ce projet fut abandonné faute de ressources financières (Bonin, 1936: 274; Bélisle, 1992: 9). Bien que le premier tronçon ne fût jamais complété, les Sulpiciens ont néanmoins canalisé à cette époque la petite rivière Saint-Pierre entre le lac à la Loutre et leurs moulins situés près de l'actuel Vieux-Montréal (figure 3). Chaussegros de Léry, ingénieur militaire envoyé en Nouvelle-France par le roi Louis XV pour travailler à la construction des fortifications de Montréal, relança vers 1730 le projet de contournement des rapides en préparant un devis détaillant l'état des travaux et les maillons à compléter. Cependant, ce n'est que cent ans plus tard que le raccordement avec le lac Saint-Louis se fit.

La première canalisation du canal de Lachine correspond au second tronçon du projet de Dollier de Casson. Celle-ci, nommée alors canal Saint-Gabriel, passait sur la ferme des Sulpiciens et contournait les bâtiments de la vieille ferme alors situés près de l'écluse Saint-Gabriel (no. 3) (Bonin, 1936: 282; Desjardins, 1999: 81). Jusqu'au tournant du XIX<sup>e</sup> siècle, ce canal qui avait tendance à geler en hiver et à s'assécher durant l'été servit à alimenter en énergie hydraulique les moulins à farine des seigneurs de Montréal et à abreuver les animaux de la ferme Saint-Gabriel (Bonin, 1936: 282).

Cependant, à cette époque, la première canalisation ne constitue pas un élément structurant dans l'organisation du territoire. Le développement de Saint-Henri des Tanneries et du Faubourg des Récollets apparaît à ce moment davantage motivé par la présence de petits cours d'eau favorisant l'installation d'artisans à leurs abords.





Lachine road), du chemin de la Côte Saint-Paul (Middle Lachine Road), ainsi que du chemin de la rivière Saint-Pierre (Lower Lachine road).

Situées en aval de la rivière Saint-Pierre, on retrouve les fermes Saint-Gabriel, Knox et de la Pointe-Saint-Charles. Celles-ci occupent l'espace compris entre la paroisse de Lachine et le Faubourg des Récollets, juste à l'ouest des fortifications de Montréal. Devenues gênantes pour l'expansion de la ville, celles-ci sont démolies au début du XIX<sup>e</sup> siècle selon le plan des Commissaires.

Le long du chemin du coteau Saint-Pierre, coïncidant aujourd'hui en partie avec le tracé des rues Saint-Jacques et Notre-Dame, s'élèvent les quelques installations qui sont à l'origine de Saint-Henri des Tanneries. Celles-ci sont implantées à la rencontre du ruisseau Glen et du chemin du Coteau Saint-Pierre. Elles sont essentiellement composées d'ateliers de tanneurs.

De façon générale, au début du XIX<sup>e</sup> siècle, l'occupation du territoire compris entre le futur village de Lachine et le Faubourg des Récollets apparaît plutôt discontinue. La présence d'habitations est en lien avec le développement d'une activité agricole et artisanale. Comme nous le verrons, ce n'est pas avant la fin du XIX<sup>e</sup> siècle que l'occupation de cet espace se consolidera.

### **6.1.2 1824-1848 : Le percement d'un premier canal**

C'est à la faveur du développement du réseau de navigation américain vers l'intérieur du continent que le projet de canal refait surface au début du XIX<sup>e</sup> siècle. Ce projet s'impose comme une volonté de concurrencer le réseau américain qui se met en place. Bénéficiant autrefois d'une position stratégique, comme passage obligé vers les Grands Lacs, Montréal voit à cette époque son rôle de porte d'accès vers l'intérieur du continent sérieusement menacé. Le canal Érié, reliant New York au lac Érié, est d'ailleurs inauguré en 1825. Devant cette pression, certains marchands et entrepreneurs montréalais s'associent afin de

financer le creusement d'un canal qui permettrait de contourner les rapides de Lachine et ainsi fournir un accès direct du fleuve Saint-Laurent au lac Saint-Louis. La construction de ce premier canal est amorcée en 1821. Elle se terminera quatre ans plus tard, en 1825. Le canal qui est alors creusé par une majorité d'ouvriers irlandais est ponctué de sept écluses qui permettent de franchir les 13 mètres de dénivelée qui marquent les 13 kilomètres séparant Montréal de Lachine (Desjardins, 1999 : 117).

Ce premier canal sert avant tout l'activité commerciale en permettant à un plus grand volume de marchandises de transiter par Montréal. Il s'inscrit à cet effet comme une alternative au canal Érié pour le transport du fret. On verra donc à cette époque de nombreux entrepôts s'installer à proximité de l'actuel Vieux-Montréal ainsi que les premières entreprises s'implanter le long du canal.

#### **6.1.2.1 L'occupation des extrémités**

Le creusement de ce premier canal entraîne quelques changements dans les modes d'occupation du territoire. Si comme nous l'avons précédemment mentionné, le village de Saint-Henri est déjà constitué, le développement du faubourg Sainte-Anne, ou Griffintown, et du village de Lachine se fait en lien avec le percement de ce premier canal.

Dès 1800, Mary Griffin lotit l'arrière-fief Nazareth, une petite partie de la seigneurie de l'île de Montréal concédé aux Pauvres de l'Hôtel-Dieu (Trudel, 1974: 101) et louée par bail emphytéotique à Thomas McCord, un riche homme d'affaires irlandais. En raison de son caractère marécageux et de charges seigneuriales élevées, cet espace qui sera appelé Griffintown reste inoccupé jusqu'au début des années 1820 (Desjardins, 1999: 93). C'est à la suite du percement du premier canal qu'il voit son occupation s'intensifier.

Selon Desjardins (1999: 123), c'est à partir de deux orientations que se fait alors l'urbanisation de ce secteur. D'une part, elle apparaît encouragée par l'arrivée massive d'Irlandais travaillant au creusement du canal, et d'autre part par l'installation de petites



À cette arrivée d'Irlandais, s'ajoute l'installation de premières entreprises en lien avec le canal. Bien que celles-ci soient à l'époque peu nombreuses et qu'il y ait absence d'étude systématique sur la question, on retrouve quelques fonderies (la Eagle Foundry construite en 1819, et la Phoenix Foundry construite en 1829), un chantier naval (celui de Cantin qui s'installe en 1841), des moulins à vent (2 moulins sont construits par un dénommé Cook tandis que les sulpiciens abandonnent à cette époque les leurs), et quelques entrepôts (Desjardins, 1999: 125). Ces derniers sont plutôt installés du côté de la rue de la Commune, à proximité du port de Montréal.

Tout comme dans le cas de Griffintown, le creusement du canal a eu une influence considérable dans le développement du village de Lachine. Bien que la paroisse de Lachine soit déjà constituée à cette époque, celle-ci était jusqu'alors marquée par l'étendue de son occupation. Le percement du premier canal eut pour effet de concentrer le développement du village près de son embouchure, et non pas autour de l'église paroissiale qui elle était implantée dans l'actuel arrondissement de LaSalle (figure 4).

Au XIX<sup>e</sup> siècle l'activité commerciale de Lachine est orientée autour du commerce des fourrures et de marchandises diverses. Bien que cette activité ait considérablement ralenti tout au long du XVIII<sup>e</sup> siècle à la suite d'attaques amérindiennes, elle reprend au début du XIX<sup>e</sup> siècle, cent ans après la Grande paix de 1701. Afin de faciliter le commerce, on construit en 1803 un entrepôt de fourrures et de marchandises à proximité du noyau villageois. Celui-ci est accompagné, en 1811, de la brasserie Dawes qui s'implante à proximité. L'arrivée du canal eut pour effet de consolider le développement du noyau villageois dans cette partie du territoire et de favoriser l'essor d'une économie locale basée sur le commerce et le transport de marchandises et de personnes.

### **6.1.3 1848-1860 : Le premier élargissement**

Le premier élargissement du canal est fait entre en 1843 et 1848. Il est réalisé dans le but de permettre à un plus grand nombre de bateaux de le parcourir et ainsi concurrencer efficacement le système de canaux américains. À cette époque, on trouve au Canada-Uni trois voies de navigation avec canaux: la voie du Saint-Laurent avec le canal de Lachine; la voie du Richelieu avec le canal de Chambly; ainsi que la voie d'Ottawa avec le canal Rideau. C'est afin de favoriser le passage de bateaux de plus fort tonnage qu'on procède à l'élargissement du canal en doublant sa largeur et sa profondeur (Desjardins, 1999: 135). Cinq nouvelles écluses sont alors mises en place afin de franchir la distance entre Montréal et Lachine. Deux écluses sont situées à proximité de l'actuel Vieux-Port, une est construite dans le secteur Saint-Gabriel, une autre est construite à Côte-Saint-Paul, et une dernière est aménagée à Lachine, à proximité de celle déjà existante. Ces nouvelles écluses sont toutes construites en parallèle des premières, et ce, afin que les secondes continuent à assurer le passage de bateaux plus petits.

Il va sans dire que l'agrandissement du canal s'accompagne de nombreuses transformations du milieu. Celles-ci portent autant sur l'aménagement de nouveaux bassins que sur le redressement du cours du canal. À cette époque, l'entrée aval fait l'objet de nombreux changements avec l'aménagement de bassins et d'un remblai permettant la construction d'une première écluse directement dans le lit du fleuve. On procède également au redressement du canal dans le secteur Saint-Gabriel. La courbe de l'ancien canal est alors convertie en coursier d'alimentation pour l'énergie hydraulique (Desjardins, 1999 : 136). En plus de ces différents changements de gabarits et de configurations de biefs, on retiendra surtout que cet élargissement constitue le point de départ de l'industrialisation des rives du canal.

### **6.1.3.1 L'industrialisation des rives**

Parce que ces travaux d'élargissement permettent un plus grand tirant d'eau, de nouvelles industries s'installent à ce moment sur les rives du canal de Lachine. Elles bénéficient à la fois de l'énergie hydraulique assurée par le canal, ainsi que d'une importante voie de communication reliant l'intérieur du continent à l'Atlantique et aux côtes de la Nouvelle-Angleterre et de l'Europe.

Dans le but de recréer ce qui s'était passé à Lowell au Massachusetts, où l'on avait loué des emplacements avec prises d'eau à des entrepreneurs désireux d'établir de nouvelles entreprises, le gouvernement cibra en 1845 trois zones à industrialiser en priorité (Bélisle, 1992: 10). On circonscrit la zone du bassin no. 2, située près de l'entrée aval, ainsi que les zones Saint-Gabriel et Côte-Saint-Paul situées à proximité des écluses des mêmes noms.

L'arrivée de nouvelles entreprises dans ces secteurs entraîne une poussée d'urbanisation allant du faubourg des Récollets jusqu'à la limite ouest de Griffintown, près de l'actuelle rue des Seigneurs. Si l'occupation des rives du canal était jusqu'alors concentrée à ses extrémités, mis à part le village de Saint-Henri dont l'établissement relevait de la présence d'un ruisseau et de l'installation de tanneurs, on constate, vers 1860, que l'urbanisation de la rive nord rejoint la zone de Saint-Gabriel, et qu'au sud, à Pointe-Saint-Charles, celle-ci s'étend le long du canal et du début du tracé de la rue Wellington (figure 5).



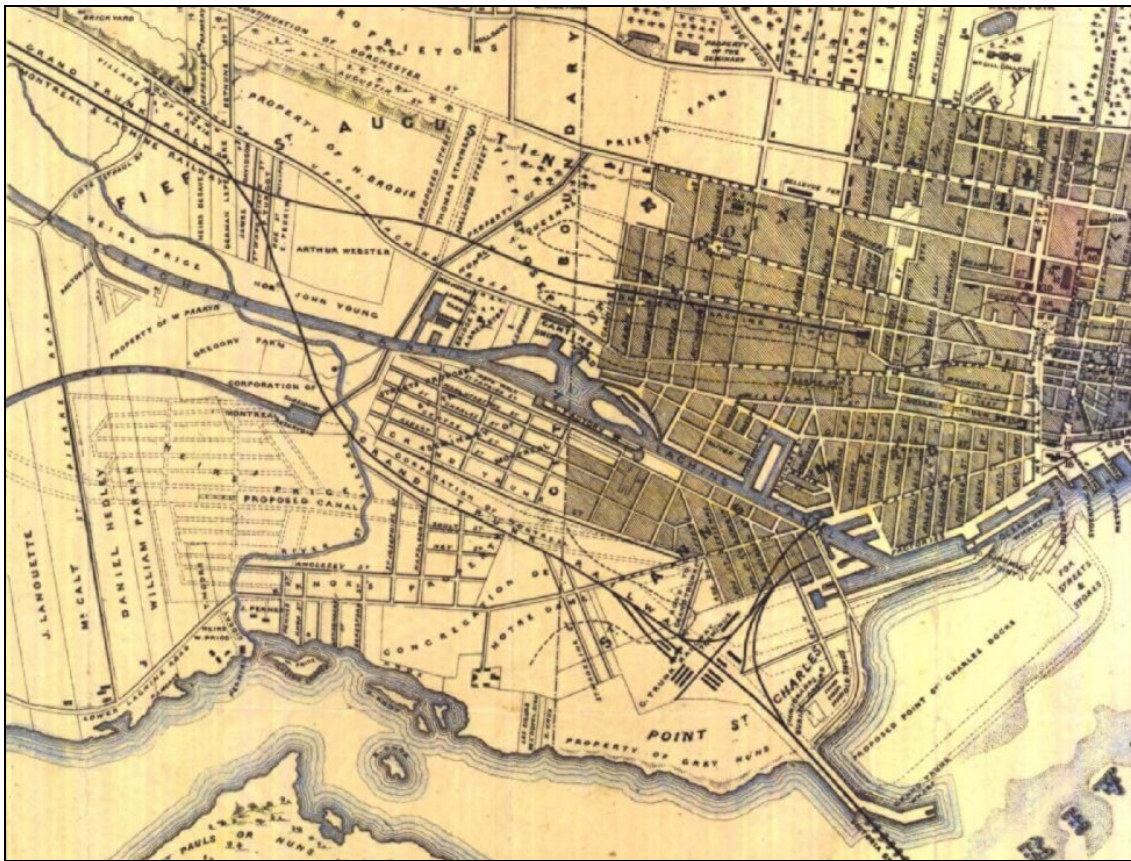


Figure 5 : Carte de Frederick N. Boxer illustrant l'urbanisation des abords du canal de Lachine en 1861.

Source : Frederick N. boxer, *Montreal*, 1861, 1: 24 000, BANQ G/3454/M65/1861/B68 CAR

La construction du premier chemin de fer entre Montréal et Lachine, en 1847, contribue à consolider l'occupation de la rive nord. L'architecte John Ostell qui s'impliqua activement dans l'aménagement du canal procède à cette époque au lotissement de terrains à Griffintown. Les lots ainsi créés accueillent de nouvelles entreprises et voient l'installation d'ouvriers travaillant à la construction du pont Victoria (figure 5).





Figure 6 : Détail de la carte de la ville de Montréal de James Canes illustrant le lotissement de Griffintown en 1846.

Source : James Cane, *Topographical and pictorial map of the city of Montreal*, 1846, 1: 5280, BANQ G/3454/M65/1846/C35 CAR gf

À l'entrée amont du canal, on constate la consolidation d'un pôle économique et urbain. C'est à ce moment que se consolide le noyau institutionnel de Lachine avec la construction de l'église des Saint-Anges, à proximité de deux églises protestantes présentes dès 1831-1832, et du couvent des Sœurs de Sainte-Anne. Le village de Lachine, enclavé dans la Municipalité de la Paroisse de Lachine, est constitué officiellement en 1848.

Ainsi, cette période, qui est celle du début de l'industrialisation du canal, est marquée par la transition d'un établissement rural à un établissement urbain (Bliet & Gauthier, 2006: 3). On remarque à cet effet un alignement de plus en plus grand des parcelles avec le canal et les bassins nouvellement excavés, ainsi que l'installation des premières industries le long de son cours, sur des parcelles que l'on suppose remembrées (figure 5 et figure 6). On fera

remarquer la densité avec laquelle on lotit la partie ouest de Griffintown, favorisant ainsi l'installation de résidences ouvrières et de petits ateliers (figure 6).

#### **6.1.4 1860-1890 : Le second agrandissement**

Cette période débute avec l'installation de la ligne ferroviaire du Grand Trunk, en 1856, qui permet de relier Montréal à Portland dans le Maine, ainsi qu'à Sarnia en Ontario, et éventuellement à Chicago en Illinois. La voie ferrée qui passe par le pont Victoria inauguré en 1860 traverse Pointe-Saint-Charles et longe l'ancienne voie ferrée reliant Montréal et Lachine par le nord du canal. C'est durant cette période que l'on procède au deuxième agrandissement du canal. Cependant, celui-ci, réalisé entre 1873 et 1885, n'eut pas autant d'impact que le premier sur l'industrialisation de ses rives (Bélisle, 1992 : 10).

Les travaux d'agrandissement sont entrepris à la suite de la recommandation de la nouvelle Commission des canaux quant à la nécessité d'uniformiser les canaux compris entre le lac Supérieur et Montréal. Cette volonté relève du besoin d'adapter ces derniers aux dimensions de plus en plus grandes des bateaux qui les empruntent. Si l'on considère les anciennes écluses comme étant assez larges, c'est leur longueur ainsi que leur profondeur que l'on veut modifier. Comme dans le cas du premier élargissement, on construit les nouvelles écluses en parallèle aux plus anciennes afin d'assurer le maintien de la navigation. Certaines de ces écluses remplacent alors les plus anciennes de 1825 tandis que d'autres sont construites à proximité de celles préexistantes. En plus de ces travaux, on procède également à l'approfondissement du canal ainsi qu'à la réfection des murs de soutènement, et ce sans modifier son emprise.

##### **6.1.4.1 La consolidation de la vocation industrielle**

Bien que ces travaux ne s'accompagnent pas d'un essor industriel aussi important que lors du premier élargissement, on assiste à cette époque à la consolidation de la vocation industrielle le long des berges. De plus grands bateaux peuvent désormais desservir et

approvisionner les entreprises directement établies sur le canal. L'utilisation de la vapeur comme énergie rend également possible l'installation d'industries de plus en plus loin dans la trame urbaine. L'implantation d'une nouvelle voie ferrée et l'arrivée d'ateliers ferroviaires favorisent à cette époque un développement intensif de l'urbanisation des abords du canal.

Sur la rive nord, l'établissement d'une gare au coin de la rue Vinet encourage le développement de Sainte-Cunégonde, entre Saint-Henri et Griffintown. Cette ville voit alors son développement pousser vers le canal, accueillant ainsi un grand nombre de travailleurs venus s'installer à proximité des industries. Avec l'urbanisation de cet espace, c'est l'ensemble de la rive nord, entre Saint-Henri et Griffintown, qui est alors occupé (figure 7).

À Pointe-Saint-Charles, au sud, c'est en lien avec l'installation des ateliers du Grand Trunk que se fait l'urbanisation. En 1853, la compagnie se porte acquéreur de plusieurs parcelles situées entre la rue Wellington et le Fleuve qu'elle achète à quatre communautés religieuses. Les premiers bâtiments sont construits en 1856 marquant ainsi le début de l'occupation industrielle du site (Ghafouri & Bouchard, 2009: 17). L'urbanisation du secteur situé à l'ouest des ateliers, au sud de la rue Wellington, se fait en lien avec l'installation d'ouvriers travaillant pour le Grand Trunk. Le développement de ce secteur est également favorisé par la consolidation de la vocation industrielle des rives du canal, surtout aux abords de l'écluse Saint-Gabriel. Comme le montre la carte d'Hopkins de 1879 (figure 7), la trame de rues, directement au sud du canal, apparaît déjà constituée à cette époque. Elle est caractérisée par de grands îlots rectangulaires bordant la rive, ainsi que par la présence de bassins qui pénètrent au cœur de milieux résidentiels marqués quant à eux par des îlots plus carrés.

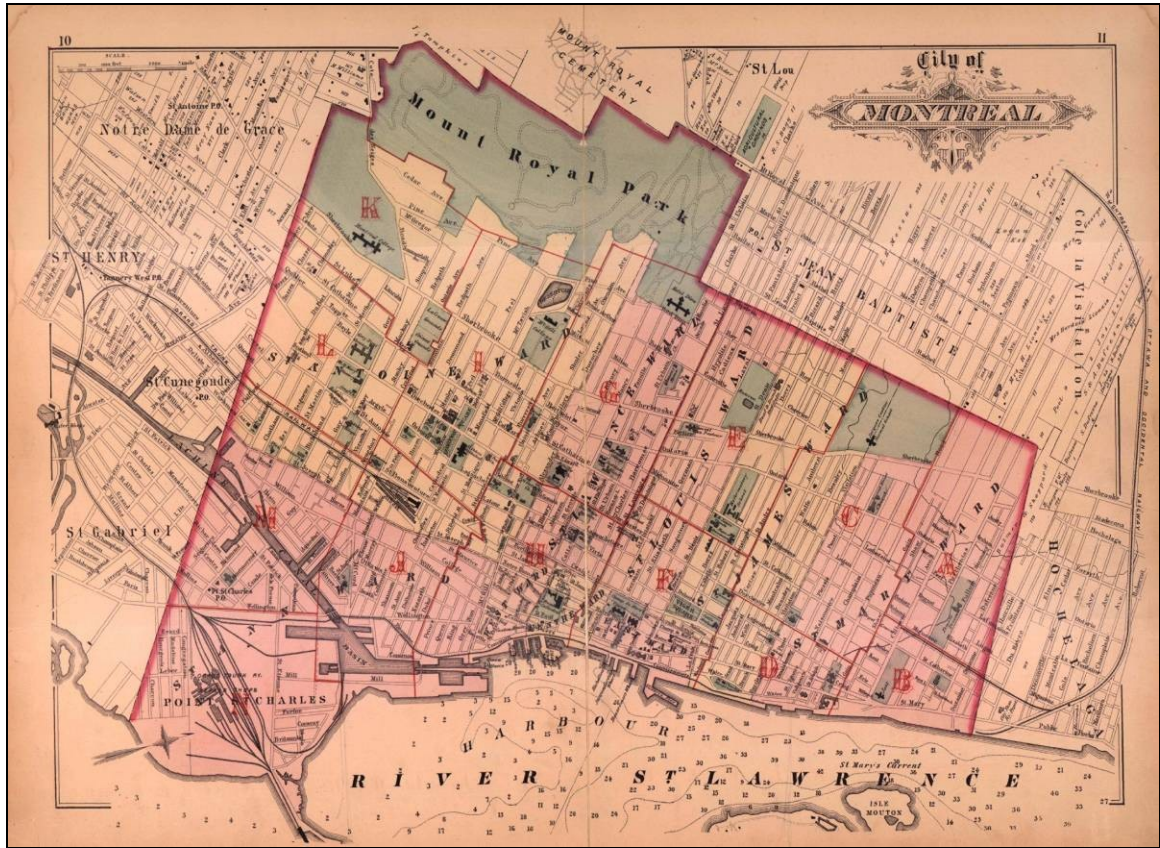


Figure 7 : Carte d'Hopkins illustrant le développement des abords du canal de Lachine en 1879.

Source : H.W. Hopkins, *Atlas of the city and island of Montreal, including the counties of Jacques Cartier and Hochelaga ; from actual surveys, based upon the cadastral plans deposited in the office of the Department of Crown Lands*, planches 10-11, BANQ G/1144/M65G475/H6/1879 CAR

Puisque les abords du canal sont à cette époque presque totalement occupés par une présence industrielle, les industries utilisant la vapeur comme énergie s'établissent de plus en plus loin dans la trame allant jusqu'à s'implanter au cœur de milieux résidentiels. À cet effet, on construit de nouveaux bassins et de nouvelles canalisations qui pénètrent encore plus loin à l'intérieur du tissu urbain. La spécialisation des abords du canal qui se met en place à ce moment se traduit alors par l'augmentation de la taille des lots situés le long des bassins ainsi que par la spécialisation de nouvelles formes bâties (Bliet & Gauthier, 2006: 3). De nouvelles voies ferrées assurent le transport de marchandises et l'approvisionnement

des industries en charbon. L'installation de ces voies ferrées encourage la construction de bâtiments industriels spécialisés, souvent de grands gabarits et de formes rectangulaires, dont les plus longues façades donnent sur le canal.

De la même façon, on constate la consolidation de l'activité industrielle en amont du canal. La Dominion Bridge s'installe à Lachine, en 1883, face aux écluses. D'autres industries s'implantent également à proximité de cette dernière favorisant ainsi l'urbanisation de la nouvelle ville de Lachine. Celle-ci est constituée comme telle en 1872 alors que son développement urbain apparaît nettement en avance sur celui des municipalités voisines (Ville de Montréal-Évaluation du patrimoine urbain de Lachine, 2005: 22).

### **6.1.5 1890-1960 : Le climax industriel**

Cette période de l'histoire du canal de Lachine est connue comme son âge d'or industriel, lui valant même le surnom de « Smokey Valley ». C'est de cette période dont Herbert Brown Ames témoigne lorsqu'il présente en 1897 son étude sur « la ville d'en bas »<sup>39</sup>. Durant cette période qui s'étend sur un peu plus d'un demi-siècle, peu de transformations sont apportées au canal, si ce n'est le remplacement des ponts Wellington, Atwater et Saint-Rémi par des tunnels en 1933, 1949 et 1952. Bien que l'essentiel de la structure urbaine soit alors déjà mise en place, les changements que subit à cette époque le corridor du canal de Lachine portent essentiellement sur l'implantation de nouveaux complexes industriels dans une trame déjà constituée.

À partir du début du XX<sup>e</sup> siècle, l'installation d'entreprises de plus en plus loin dans la trame s'accroît avec la généralisation de l'utilisation de l'électricité. Cela se traduit alors par l'implantation d'entreprises aussi loin que la falaise Saint-Jacques, sur la rive nord, et le

---

<sup>39</sup> Herbert Brown Ames publie en 1897 son ouvrage *The city below the hill*. Dans cette étude qui est considérée comme l'une des premières expériences de sociologie urbaine appliquée à Montréal, Ames décrit la vie à l'ombre des industries du canal de Lachine. Il insiste sur les conditions de vie des populations ouvrières habitant le secteur circonscrit par les rues McGill et Saint-Patrick, ainsi que par l'axe de la rue Laprairie et la rue Saint-Antoine.



long des voies du Grand Trunk (figure 8). L'installation de voies ferrées directement sur les berges du canal contribue à ce moment au développement d'une monofonctionnalité industrielle sur les deux rives.

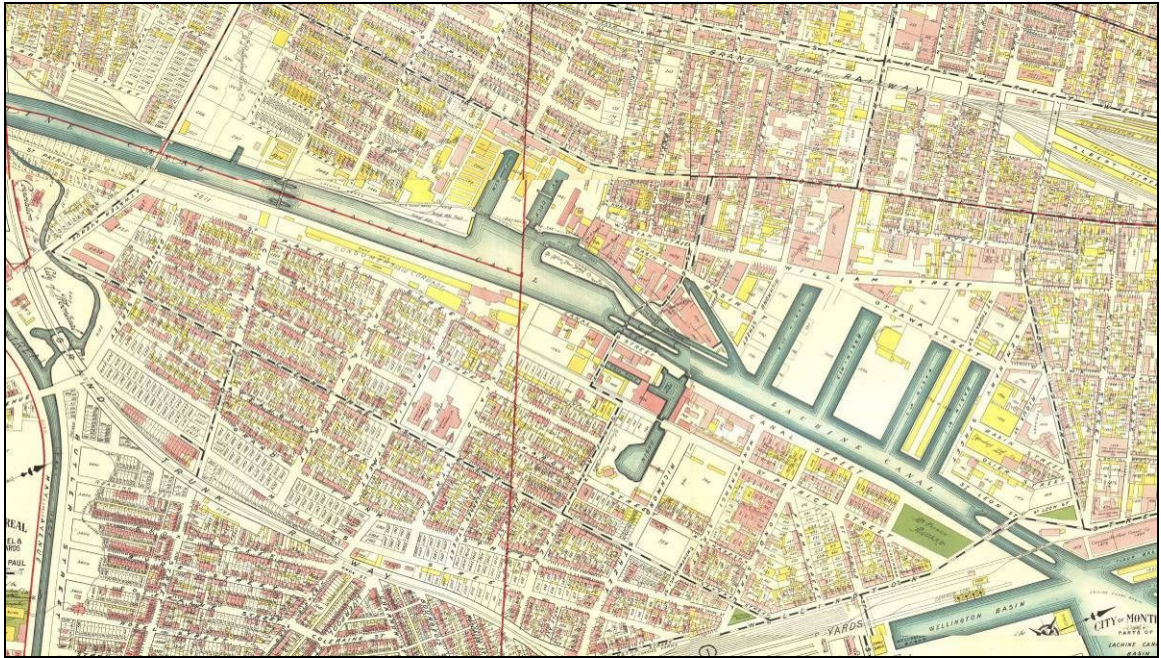


Figure 8 : Carte d'assurances de Pinsonneault illustrant l'urbanisation des abords du canal de Lachine en 1907.

Source : A.R. Pinsonneault, *Atlas of the island and city of Montreal and Ile Bizard*, 1907, planches 23-28-29-36, BANQ G/1144/M65G475/P5/1907 CAR, montage adapté par Mathieu Payette-Hamelin, mai 2010

#### 6.1.5.1 Le renforcement du corridor industriel

Dans les parties situées en aval du canal, soient dans les premiers secteurs de développement, on assiste à cette époque à une pression de plus en plus forte de la dynamique industrielle sur les milieux résidentiels. Si l'ensemble de la trame est constitué, cette pression s'exerce différemment selon que l'on se trouve au nord ou au sud du canal.

Comme le mentionnent Bliet et Gauthier (2006: 4), la trame urbaine de la rive nord fait l'objet de réaménagements qui ont pour but de maximiser l'occupation industrielle. Les besoins en espaces de chargement et de déchargement imposent une réorganisation des formes urbaines favorisant le passage d'un ordre spatial de petite échelle à un ordre beaucoup plus grand. Ces changements touchent le remembrement de parcelles et d'îlots, notamment en bordure des bassins ainsi que le long de la voie ferrée. Ces grands espaces nouvellement constitués apparaissent alors à même d'accueillir de nouvelles industries, traduisant ainsi une organisation spatiale orientée vers les besoins d'une activité industrielle. On mentionnera en guise d'exemple, la Montreal Rollings Mills, mieux connue par la suite sous le nom de Stelco, qui s'implante à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle sur un ensemble de parcelles remembrées. Bien que cette industrie se caractérise par le détachement de son réseau de circulations de celui du milieu environnant, le site qu'elle occupe s'étend jusqu'à la rue Notre-Dame témoignant ainsi d'une importante percée dans un tissu urbain qui était jusqu'alors essentiellement résidentiel.

La pression exercée par le corridor industriel s'exprime différemment à Pointe-Saint-Charles. Cette différence résulterait selon Bliet et Gauthier (2006: 4) d'un plus grand alignement de la voie ferrée sur le canal et sur le réseau de voirie déjà en place. L'absence d'alignement de la voie ferrée par rapport au canal encouragerait sur la rive nord du canal l'établissement d'un ordre spatial industriel caractérisé par l'irrégularité de ses formes urbaines. Au sud, on assisterait plutôt à la prédominance d'un ordre résidentiel marqué par la régularité de ses aménagements. L'alignement de la voie ferrée sur la rue Saint-Patrick et le canal favoriserait ici la contenance des industries sur la bande riveraine et leur adaptation aux formes préexistantes. Par ailleurs, les industries qui ont été construites au-delà de la rue Saint-Patrick auraient eu tendance à le faire à partir de modèles d'organisation déjà en place (Bliet & Gauthier, 2006: 4). Mentionnons en guise d'exemple l'édifice de la Northern Electric Company (Nordelec) construit en 1913 sur un ancien bassin situé au coin des rues

Richmond et Richardson. Mis à part son gabarit hors normes, ce bâtiment se caractérise par l'adaptation de ses formes urbaines et de ses accès à une trame urbaine préexistante.

Comme dans les secteurs situés plus en aval, le reste du corridor du canal de Lachine connaît au début du XX<sup>e</sup> siècle la consolidation de sa vocation industrielle. Si dans la période précédente, l'industrialisation se limitait principalement aux secteurs situés à proximité des embouchures, on assiste alors à l'installation d'industries tout au long du parcours du canal. Bien que l'activité industrielle n'y soit pas autant consolidée qu'à proximité de la zone Saint-Gabriel, de nouvelles industries s'implantent dans la zone de l'écluse de Côte-Saint-Paul. Pour ce qui est des secteurs situés plus en amont, c'est essentiellement sur la rive nord que se consolide la présence industrielle.

Ainsi, cette période de l'histoire du canal de Lachine est essentiellement marquée par un verrouillage de la présence industrielle le long des deux rives, surtout près de l'entrée aval. Si les bandes riveraines apparaissent dans les secteurs de Saint-Gabriel et de l'écluse no. 2 complètement occupées, les industries tendent à s'installer de plus en plus loin dans les tissus urbains soulignant ainsi l'élargissement de la ceinture industrielle. Par ailleurs, le secteur de Côte-Saint-Paul, tout comme ceux plus en amont, n'est occupé que sporadiquement par les industries.

#### **6.1.6 1960-1997 : Le déclin de la vocation industrielle du canal de Lachine**

Le tournant des 1950 et 1960 marque le début du déclin de la vocation industrielle du corridor du canal de Lachine. C'est en 1958 que la Voie maritime du Saint-Laurent est creusée entraînant par le fait même la fermeture progressive du canal à la circulation maritime. Celle-ci est complètement arrêtée en 1971. À partir du début des années 1970, on observe une désertion massive des entreprises, celles-ci préférant s'installer à proximité de nouvelles infrastructures autoroutières.



Les tissus urbains situés aux abords du canal connaissent à cette période de nombreuses transformations, pensons au démantèlement de la première voie ferrée reliant Montréal à Lachine ou aux opérations de rénovation urbaine ayant cours dans la Petite Bourgogne. Les rives du canal font aussi l'objet d'importants travaux de réaménagement.

Durant les décennies 1980 et 1990, le corridor du canal de Lachine connaît l'émergence de sa vocation récréotouristique ainsi que la réalisation des premiers projets de reconversion d'industries. Cette transformation qui débute avec l'installation d'une piste cyclable le long des berges en 1978 prend place dans une période où l'on observe de nombreux changements dans les relations entre les milieux industriels et résidentiels situés le long du canal de Lachine.

#### **6.1.6.1 Un changement de rapports entre milieux industriels et résidentiels**

Ces changements dans les relations entre les milieux industriels et résidentiels sont entraînés par le départ d'industries qui étaient autrefois installées en lien avec le canal ainsi que par l'abandon d'infrastructures qui leur étaient associées. Le démantèlement de la première voie ferrée reliant Montréal et Lachine, le remblai de nombreux bassins et la désertion d'ensembles industriels contribuèrent à l'installation d'un nouvel ordre spatial davantage orienté vers une fonction résidentielle (Bliet & Gauthier, 2006: 4).

Par exemple, le démantèlement de la voie ferrée reliant Montréal à Lachine donna lieu au remembrement des îlots situés entre la rue Saint-Jacques et l'avenue Lionel-Groulx, permettant ainsi la construction de nouveaux ensembles résidentiels. De la même façon, l'abandon d'industries autrefois dépendantes du canal permit la reconversion de certains de leurs sites. Devant la difficulté d'être approvisionnées en matière première et d'acheminer leurs produits, ces industries, que l'on pense à la raffinerie Redpath ou encore à l'aciérie Stelco, choisirent de quitter les rives du canal. Laissés à l'abandon, leurs sites font à partir des années 1980 l'objet des premiers projets de redéveloppement.

C'est devant cette désaffection industrielle que le gouvernement fédéral, principal propriétaire du canal et de ses berges, entreprit à partir du début des années 1980 la transformation de l'ancien corridor industriel en un espace récréotouristique. Dès 1977, le ministère des Travaux publics du Canada, alors propriétaire des bandes riveraines, aménage une première piste cyclable et procède à l'installation d'abris et d'aménagements paysagers. L'année suivante, l'agence fédérale Parcs Canada acquiert le canal dans le cadre du programme ARC (Accords sur la Récréation et la Conservation) (Parcs Canada, 2004: 20). C'est cette agence qui est maintenant responsable du canal et de ses rives immédiates (figure 9).

Le plan directeur du Canal-de-Lachine publié par l'agence fédérale en 1979 préconise l'instauration d'un corridor d'activités terrestres et aquatiques reliant les pôles historiques du Vieux-Montréal et de Lachine. Le concept d'intervention retenu s'appuie sur la constitution d'un couloir récréatif ponctué de zones d'activités. Il s'articule sur la consolidation d'activités linéaires qui permettraient aux visiteurs d'accéder aux ressources patrimoniales et aux différents foyers d'intérêt situés le long de son parcours. Cependant, en raison de la présence de sédiments contaminés, l'usage du canal fut formellement interdit jusqu'au début des années 2000. La typologie de zones d'activités proposée en 1979 fut reprise par l'agence fédérale dans le plan directeur du lieu historique national du Canada en 2004.

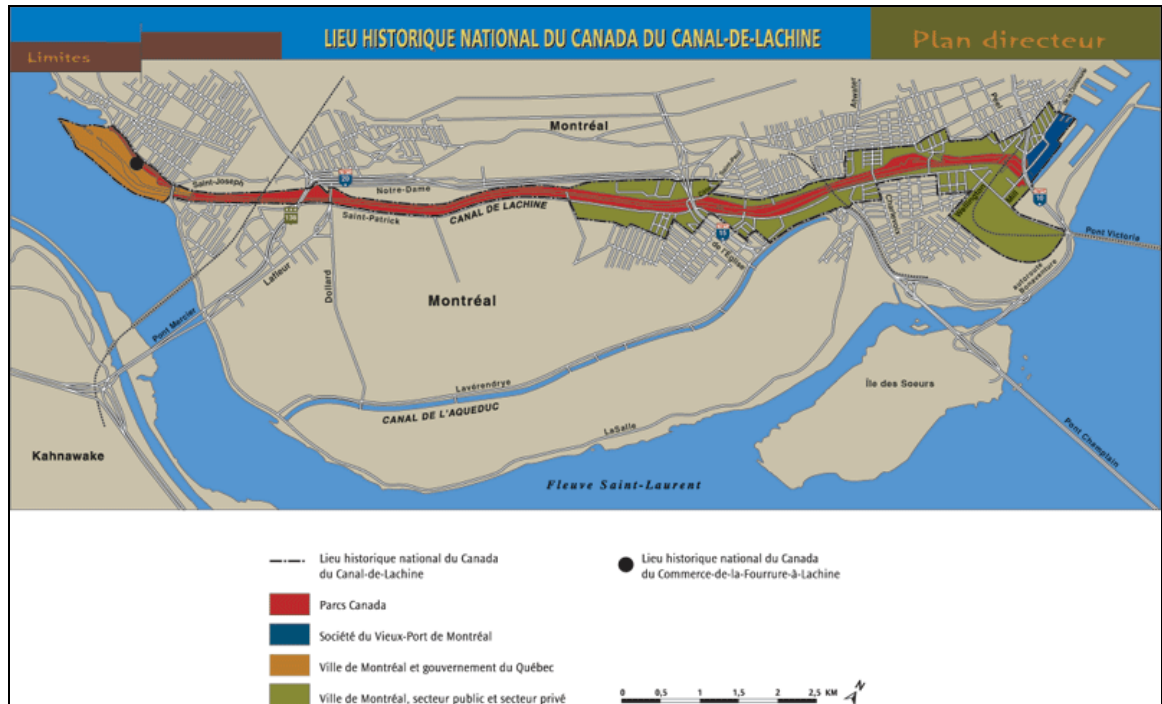


Figure 9 : Limites de responsabilité du lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine telles qu'établies en 1996.

Source : Parcs Canada, *Lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine : plan directeur*, Ottawa, Publications Parcs Canada, 2004, p.18

Au début des années 1990, la Ville de Montréal voulut encourager la relance d'une activité industrielle le long du canal (Gruda, 1990; Ville de Montréal, 1992). Par le biais de la Société de développement industriel de Montréal (SODIM), alors responsable d'un grand nombre d'anciens bâtiments industriels dont le Nordelec et la Belding Corticelli, l'administration municipale de Jean Doré lança un projet de technoparc sur la rive sud du canal. L'arrivée à la mairie de Montréal en 1994 de Pierre Bourque et de son parti, Vision Montréal, eut pour effet de ralentir le projet et de revoir ses principales modalités. Bien que peu d'entreprises aient répondu à l'appel du projet de technoparc, de petites entreprises du secteur tertiaire ont néanmoins commencé à s'installer dès cette époque dans certains bâtiments industriels.

Par ailleurs, on constate aujourd'hui qu'une activité industrielle plus lourde perdure au-delà de la fermeture du canal à la navigation commerciale. La présence de ces industries est en lien avec la consolidation du réseau autoroutier montréalais dont certaines des plus importantes ramifications passent à proximité du canal. Le pont Champlain, l'autoroute Bonaventure, ainsi que l'autoroute Ville-Marie, constituent d'importantes voies d'approvisionnement et d'exportation pour ces entreprises (figures 10 et 11). Il n'est pas surprenant de constater que c'est près de ces infrastructures que se sont implantées ces entreprises. Celles-ci sont principalement situées sur la rue Saint-Patrick, à proximité de la rue Wellington et du pont Victoria, ainsi que dans les secteurs de Côte-Saint-Paul, de Saint-Pierre et de LaSalle.

En plus de connaître le début de la vocation récréotouristique du canal de Lachine, cette période est marquée par l'essor d'une occupation résidentielle des berges. Tirant profit de la nouvelle vocation récréotouristique du canal, on assiste aux premières opérations de reconversion résidentielle. À cet effet, la reconversion de la Belding Corticelli, bâtiment voisin de l'ancienne raffinerie Redpath, constitue, au début des années 1980, l'une des premières expériences de reconversion de bâtiments industriels. Bien qu'elle fût considérée comme un gouffre financier (Girard, 1995: J4), elle marque le début de l'occupation résidentielle des berges. Contrairement à certaines industries dont l'installation dans les anciens bâtiments industriels s'était faite sans grand souci pour la question patrimoniale<sup>40</sup>, ces projets s'appuient le plus souvent sur les formes urbaines et architecturales présentes. Peu d'entre eux préconisent un remembrement de parcelles ou d'îlots, ni même de nouvelles formes architecturales. C'est essentiellement à la faveur du maintien de ces formes que s'effectue leur réoccupation. On mentionnera en guise d'exemple la reconversion, à la fin des années 1980, de certains des bâtiments de l'usine Stelco ainsi que

---

<sup>40</sup> On mentionnera la compagnie Agmont qui s'est installée dans l'édifice de la Canadian Switch and Spring mais qui n'a conservé que la façade de l'ancien bâtiment donnant sur la rue Saint-Patrick (Girard, 1995: J4).

la construction de nouveaux bâtiments résidentiels sur les grands îlots qui caractérisaient jusqu'alors le site de l'aciérie.

De façon générale, on peut mentionner que cette période de l'histoire du canal de Lachine est marquée par un déclin de la vocation industrielle qui se fait à la faveur d'une occupation résidentielle des berges. Bien qu'un bon nombre d'entreprises quittent les abords du canal au lendemain de l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent et de sa fermeture complète à la navigation, certaines, davantage orientées vers le transport autoroutier, perdurent le long de la rue Saint-Patrick. Celles-ci sont établies à proximité d'autoroutes desservant l'ensemble de la région montréalaise. Si les sites industriels directement en bordure du canal tendent à accueillir de nouvelles activités résidentielles, leur réoccupation s'appuie sur les formes urbaines et architecturales en présence. On observe ainsi très peu d'exemples de remembrement de parcelles et d'îlots le long des berges, soulignant ainsi la permanence des formes de la bande riveraine. Mentionnons également que si le démantèlement des anciennes infrastructures industrielles situées au cœur des tissus urbains consolidés s'accompagne le plus souvent d'importants travaux de réaménagement, celui des infrastructures situées le long des berges du canal fait moins souvent les frais d'une telle réorganisation. Les remblais des bassins no.1, 2, 3 et 4, ainsi que celui éphémère du Bassin Peel, ne furent accompagnés d'aucun remembrement d'îlots (figures 10 et 11).



Figure 10 : Photo aérienne de la partie est du canal de Lachine en 1949.  
Source : Gouvernement du Québec, 1949, 1 : 15 840



Figure 11 : Photo aérienne de la partie est du canal de Lachine en 2010.  
Source : Google Earth, 2010, aucune échelle

### **6.1.7 1997-2011 Une vocation récréative du canal et de ses berges**

Cette dernière période de développement débute avec l'annonce faite conjointement en 1996 par le gouvernement fédéral et la Ville de Montréal d'un vaste programme de revitalisation s'appuyant sur la reconnaissance du canal comme lieu historique national (London, 1998: 16). Ce programme mise sur la revitalisation économique, la conservation patrimoniale ainsi que le développement récréotouristique de l'ancien corridor industriel (Lévesque, 1996; London, 1998). Cette opération de revitalisation culmina en 2002 avec la réouverture du canal de Lachine à la navigation de plaisance. À cet effet, les transformations que connurent les rives depuis la dernière décennie apparaissent aujourd'hui essentiellement portées par la mise en valeur récréotouristique du canal et de ses abords.

Ces transformations ont tout d'abord misé sur la réfection des infrastructures de navigation du canal. Celles-ci ont consisté en le rehaussement de certains ponts ainsi qu'en la réparation d'écluses et de murs de soutènement. Les deux extrémités du canal ont à cet effet fait l'objet d'importants travaux.

Conjointement avec le gouvernement fédéral, la Ville de Montréal et les anciennes Villes de Lachine et de LaSalle ont procédé à l'aménagement des berges situées sur leur territoire respectif. L'ancienne Ville de Lachine aménagea l'aire de l'écluse no. 5 où elle construisit un nouveau pont permettant l'accès à la marina et au nouveau pavillon d'accueil de Parcs Canada. Elle réalisa également l'aménagement de la jetée médiane maintenant occupée par la marina de Lachine, ainsi que celle du parc René-Lévesque. L'ancienne Ville de LaSalle travailla quant à elle à développer le secteur industriel, ainsi qu'à promouvoir l'implantation de nouvelles aires de services le long des rives. La Ville de Montréal procéda à l'aménagement du parc Gédéon-de-Catalogne, dans la continuité du square Sir-Georges-Étienne-Cartier, au percement de la rue Peel jusqu'au bassin Peel nouvellement excavé, à l'aménagement d'une place publique aux abords du marché Atwater, ainsi qu'à la

mise en valeur *in situ* des vestiges archéologiques de la Pointe-des-Seigneurs situé à proximité de l'écluse Saint-Gabriel (no.3).

Associé à l'ensemble de ces travaux, le gouvernement fédéral construisit deux postes d'accueil pour les visiteurs du lieu historique national. Ceux-ci sont situés dans le Vieux-Port de Montréal ainsi qu'à Lachine. Bien que le projet n'ait jamais vu le jour, le gouvernement fédéral devait également être impliqué dans la création d'un centre d'interprétation sur l'histoire de l'industrialisation du canal situé dans l'ancienne raffinerie Redpath. Une société fédérale, la Société du Vieux-Port de Montréal, s'acquitta quant à elle de la réfection des écluses et de l'aménagement des berges situées dans la partie la plus en aval du canal.

Ces multiples travaux réalisés à partir de la fin des années 1990 et du début des années 2000 ont entraîné la consolidation d'un mouvement de reconversion d'industries et de construction de projets résidentiels le long des berges. Parmi ces projets, on mentionnera la reconversion de l'ancienne raffinerie Redpath en 2006, la construction de l'ensemble du Quai des éclusiers, également terminée en 2006, ainsi que la construction envisagée du complexe des Bassins du Nouveau Havre sur le site de l'ancien centre de tri postal. Forts de leur implantation le long des berges, ces projets s'appuient tous sur la mise en valeur du canal de Lachine comme espace récréotouristique d'importance.

Cependant, depuis les dernières années, un nouvel argument à la mise en valeur des sites situés en aval du canal porte sur leur proximité avec le centre-ville de Montréal ainsi que sur le rétablissement d'une accessibilité au fleuve. Créée à la suite du Sommet de Montréal, en 2002, la Société du Havre de Montréal a pour mission de proposer pour le Havre et les espaces urbains qui l'entourent les grandes lignes d'un plan d'intervention assorti d'une stratégie de mise en œuvre et de financement (Société du Havre, 2004: 1). Le long du canal, son territoire d'intervention s'étend jusqu'à l'écluse Saint-Gabriel (no.3). Elle est responsable, avec la Société immobilière du Canada, de l'aménagement des abords du bassin Peel. C'est elle qui pilote, de concert avec la Ville de Montréal, le projet de



réaménagement de l'autoroute et du quartier Bonaventure. Par ailleurs, le projet de redéveloppement résidentiel et commercial du quartier Griffintown est issu quant à lui de l'initiative d'une entreprise privée, Devimco.

#### **6.1.7.2 Un parc linéaire qui canalise le redéveloppement urbain**

La consolidation de la vocation récréotouristique du canal à partir de la fin des années 1990 a peu d'impacts sur les milieux environnants en termes de formes urbaines. C'est essentiellement sur la bande riveraine que se fait sentir ce changement. Les transformations qui y sont apportées portent essentiellement sur l'aménagement de nouveaux espaces publics situés notamment aux extrémités du canal ainsi qu'à proximité des écluses.

Comme nous l'avons précédemment mentionné, la transformation récréotouristique du canal de Lachine par Parcs Canada mise dès le début des années 1980 sur la création d'un corridor d'activités terrestres et aquatiques. Le volet aquatique du projet s'appuie sur la réouverture du canal à la navigation de plaisance tandis que le corridor d'activités terrestres se base sur l'aménagement de zones thématiques. C'est à partir de la constitution d'une typologie d'espaces publics que Parcs Canada propose alors d'organiser ces zones.

L'implantation le long des berges d'un certain nombre d'ensembles résidentiels repose en partie sur la transformation récréotouristique du corridor du canal de Lachine. C'est à la faveur de la reconversion d'anciennes industries et de la construction de nouveaux bâtiments que se multiplient ces ensembles. Bien que ces projets soient majoritairement situés à l'est de l'Autoroute 15, dans les plus anciennes zones industrielles du canal, certains, tel le projet de conversion du site de l'ancienne usine Jenkins Valves, se déploient à l'autre extrémité, à Lachine.

De façon générale, la transformation de ces espaces mise sur le maintien des formes anciennes. Que l'on pense à la reconversion de la Redpath ou aux Bassins du Nouveau Havre, ces projets s'appuient sur la continuité historique des formes en présence. Le

maintien de leurs îlots allongés, parallèles au canal, permet d'assurer la multiplication des accès et des points de vue sur le plan d'eau. Dans le cas des nouvelles constructions, celles-ci tendent à s'implanter directement en bordure du canal, entraînant ainsi de grandes marges de recul par rapport à la rue. Qu'ils soient caractérisés par de longues façades ou par de nombreuses ouvertures donnant sur le canal, ces ensembles sont orientés vers le parc linéaire et les activités s'y déroulant, contribuant ainsi à l'impression que le parc linéaire constitue leur parvis.

Ainsi, si on valorise depuis la fin des années 1970 la transformation récréotouristique du canal, c'est à partir de la fin des années 1990 et du début des années 2000 que se consolide cette vocation. La reconversion d'industries et la construction de nouveaux ensembles résidentiels s'appuient à cet effet sur le changement vocationnel du corridor du canal de Lachine.

### **6.3 Conclusion**

C'est à partir de sept grandes étapes que se constitue le développement du canal et de ses abords. Celui-ci débute à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle alors que les Sulpiciens canalisent la petite rivière Saint-Pierre afin d'alimenter en eau leurs moulins et leurs fermes. Bien que cette première canalisation s'inscrive dans un projet plus vaste de contournement des rapides de Lachine, il faudra attendre 1825 avant de pouvoir naviguer entre le fleuve Saint-Laurent et le lac Saint-Louis.

C'est dans le but de concurrencer le réseau de canaux américain qu'est creusé le premier canal de Lachine. À cette époque, seules les extrémités bénéficient de retombés économiques. Celles-ci se font surtout en lien avec le transport de marchandises et de voyageurs. L'élargissement du canal permettra, vers 1850, d'augmenter le tonnage des bateaux en transit et d'assurer l'approvisionnement en énergie hydraulique des premières industries. C'est dans les parties situées en aval, soient à proximité de l'écluse de Côte-

Saint-Paul (no.4), de l'écluse Saint-Gabriel (no.3), ainsi que du bassin no.2, que s'installeront ces dernières. Leur installation encourage l'urbanisation des quartiers limitrophes, surtout de Griffintown et du nord de Pointe-Saint-Charles.

Bien qu'il n'eût pas autant d'impacts, le second agrandissement du canal, dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, favorise la consolidation de l'occupation industrielle des berges qui avait débuté quelques décennies plus tôt. Cette période se caractérise essentiellement par une intensification de l'urbanisation des quartiers riverains du canal. À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, l'ensemble de la trame urbaine actuelle du corridor industriel est constitué. Pendant près de 70 ans, le canal de Lachine connaît une importante activité industrielle. Encouragées par de nouvelles technologies favorisant l'utilisation de l'énergie électrique, les pressions du corridor industriel se font de plus en plus fortes sur les quartiers environnants. Les industries tendent à s'installer de plus en plus loin dans les tissus résidentiels, accentuant ainsi la mixité de leurs activités. Cette période voit également l'arrivée d'industries sur les derniers sites encore disponibles le long du canal, verrouillant l'occupation des rives.

Le déclin de l'activité industrielle du corridor du canal s'amorce en 1958 avec l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent. Cette voie constitue alors un parcours alternatif au canal de Lachine en direction des Grands Lacs. En 1971, le canal de Lachine est fermé à la navigation. À partir des années 1970, les industries encore présentes tendent à le désert pour s'installer plus près des nouvelles infrastructures autoroutières. C'est afin de mettre en valeur le patrimoine industriel du canal de Lachine que l'agence fédérale décide à cette époque de valoriser la transformation récréotouristique de l'ancien corridor industriel. L'implantation d'une piste cyclable le long des anciens chemins de halage marque le début de sa vocation récréotouristique. Profitant de cette transformation, les premiers projets de reconversion d'ensembles industriels sont réalisés durant les années 1980.

À partir des années 1990, la vocation récréotouristique du canal de Lachine se consolide. À cet effet, une entente est réalisée entre Parcs Canada et la Ville de Montréal quant à la mise

en place d'un vaste programme de revitalisation qui s'appuierait sur l'intérêt patrimonial de l'ancien corridor industriel. Si le canal fait aujourd'hui l'objet de nombreux projets de redéveloppement, c'est essentiellement à la faveur de la valorisation de cette nouvelle vocation. Comme nous l'aborderons dans le prochain chapitre, l'intérêt patrimonial porte autant sur le canal comme équipement de transport que sur les infrastructures industrielles encore présentes le long de son cours ou sur certains ensembles résidentiels qui le bordent. Si les deux principaux acteurs de la transformation de l'ancien corridor industriel, Parcs Canada et la Ville de Montréal, insistent sur l'importance de son intérêt patrimonial, c'est à partir de prémisses différentes qu'ils abordent la mise en valeur de son patrimoine bâti.

## **Chapitre 7- Le canal de Lachine, un incubateur de projets de mise en valeur patrimoniale : entre discours et projets.**

Au lendemain de sa fermeture à la navigation et de la fuite consécutive de ses industries, le canal de Lachine fait l'objet d'un vaste projet de reconversion mené par les autorités fédérales et municipales. Si l'on constate aujourd'hui la présence de nombreux projets de mise en valeur d'ensembles urbains patrimoniaux ou de requalification de morceaux de tissu urbain le long de ses berges, ces projets s'appuient essentiellement sur trois objectifs: 1) retisser la trame urbaine; 2) augmenter l'accessibilité du plan d'eau; et 3) assurer la conservation des éléments patrimoniaux les plus significatifs.

Dans le cadre de notre thèse, nous nous intéressons à neuf de ces projets. Ces projets qui ont été réalisés au cours des dernières années, ou dont la réalisation est encore à venir, consistent en : 1) la restauration des écluses du Vieux-Port; 2) le réaménagement prévu de l'autoroute et du quartier Bonaventure; 3) le redéveloppement de Griffintown; 4) la création du parc linéaire du canal de Lachine; 5) la transformation du site du centre de tri postal de Postes Canada; 6) la reconversion des bâtiments de la Redpath; 7) la réfection de l'écluse Saint-Gabriel et la constitution du parc archéologique de la Pointe-des-Seigneurs; 8) le réaménagement du site de l'ancienne usine Stelco; ainsi que 9) la mise en valeur du Vieux-Canal et le réaménagement du secteur de l'écluse à Lachine (figure 12).



Dans ce chapitre, nous présenterons les éléments par lesquels ces projets relèvent de ce que nous considérons comme une approche urbanistique de la conservation. En nous basant sur les positions de Gustavo Giovannoni sur les ensembles urbains anciens, nous évaluerons dans un premier temps comment les principaux acteurs publics impliqués dans la réalisation de ces projets témoignent d'un intérêt pour la mise en valeur du patrimoine urbain, cet intérêt s'exprimant notamment par une sensibilité pour la structure des tissus anciens ainsi que pour l'articulation des vocations de ces espaces au reste de la ville. Nous aborderons les discours des principaux organismes fédéraux responsables de ces projets tels que l'agence Parcs Canada, la Société du Vieux-Port de Montréal, et la Société Immobilière du Canada. De la même façon, nous évaluerons en quoi les discours sur le patrimoine bâti développés par les différents services municipaux impliqués dans la revitalisation du canal, comme l'administration centrale de la Ville de Montréal et l'arrondissement du Sud-Ouest, témoignent d'une telle approche. Si nous nous restreignons aux organismes publics, c'est qu'ils apparaissent comme les principaux responsables de l'aménagement des berges du canal de Lachine, les sociétés privées alignant leurs orientations sur celles de ces organismes.

Par la suite, cette première évaluation sera mise en relation avec les dimensions urbanistiques dont font preuve les différents projets retenus. C'est également à partir des positions de Giovannoni sur les ensembles anciens que nous présenterons en quoi les projets s'appuient sur la structure urbaine préexistante et comment ils s'inscrivent dans les dynamiques urbaines en cours. Nous aborderons plus spécifiquement les conditions d'intégration des formes urbaines et architecturales déployées par ces projets à leurs milieux, leurs usages et leurs vocations, ainsi que les traitements que ces derniers réservent aux espaces publics. Ce premier axe de notre recherche portant sur les éléments par lesquels les projets retenus témoignent d'une approche urbanistique de la conservation a pour but de faire émerger le degré d'inscription de ces projets dans une perspective de projet urbain.

## 7.1 L'évaluation des positions des principaux acteurs de la transformation du canal de Lachine sur le patrimoine bâti

C'est à la faveur de l'émergence d'un discours portant sur le patrimoine industriel que se consolide durant les années 1980 un intérêt patrimonial pour les installations du canal de Lachine. Ce patrimoine, qui est reconnu à la suite de ce que Choay (1992: 155) identifie comme la traversée du mur de l'industrialisation, porte essentiellement sur les productions architecturales et technologiques de la fin du XIX<sup>e</sup> et du début du XX<sup>e</sup> siècle. Contrairement aux États-Unis et aux pays européens, ce n'est qu'au tournant des années 1980 qu'apparaît au Québec un intérêt pour le patrimoine industriel. Selon Harvey (1984: 40), ce retard s'expliquerait d'une part par le rôle relativement marginal qu'ont joué les industriels canadiens-français dans la dynamique industrielle canadienne, et d'autre part par l'importance que prit le principe de la *tabula rasa* dans les pratiques aménagistes québécoises de la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle.

Déclaré d'importance nationale en 1929, le canal de Lachine fait l'objet depuis plus de quatre-vingts ans d'une certaine reconnaissance patrimoniale. Si cette reconnaissance porte dans un premier temps sur les infrastructures mécaniques associées à son rôle de voie de transport, elle tend à s'élargir à partir des années 1980 pour considérer les anciens bâtiments industriels qui le bordent ainsi que ses milieux riverains. Comme nous l'abordons dans cette partie, c'est à partir de sa reconnaissance comme lieu historique national du Canada par le gouvernement fédéral, en 1996, ainsi que par l'inscription de ses abords au plan d'urbanisme de la ville de Montréal comme « secteurs de valeur patrimoniale exceptionnelle » ou comme « ensembles industriels d'intérêt » que l'on consacre aujourd'hui sa valeur patrimoniale. Mentionnons que cette reconnaissance ne s'accompagne d'aucun mécanisme de protection portant à proprement parler sur ces ensembles. Le gouvernement fédéral étant uniquement propriétaire du canal comme tel et de ses équipements mécaniques, l'application des *Normes et lignes directrices pour la*



*conservation des lieux patrimoniaux au Canada* ne s'applique qu'au canal et à ses bandes riveraines. En ce qui à trait aux milieux urbains limitrophes du canal, c'est la Ville de Montréal, via ses arrondissements, qui est responsable de la mise en place d'outils permettant d'encadrer le développement de ses abords. Ces outils, constitués essentiellement de règlements sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale, portent sur le maintien d'éléments architecturaux d'intérêt ainsi que sur celui des modes d'implantation des bâtiments.

L'évaluation que nous faisons des positions des acteurs sur le patrimoine bâti est menée à partir d'une distinction entre les organismes fédéraux et municipaux. Bien que deux projets relèvent d'entreprises privées (tableau 6), ce sont ces deux paliers de gouvernement qui constituent les principaux responsables de l'aménagement des rives du canal de Lachine et de ses abords. Le gouvernement provincial est resté quant à lui absent dans le processus menant à l'élaboration des orientations d'aménagement de l'ancien corridor industriel. Le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine ne s'est jamais prononcé sur la question, et ce bien que toutes les recherches archéologiques entreprises sur le territoire de la province du Québec relèvent de la Loi sur les biens culturels. Certes, le gouvernement fédéral apparaît comme l'unique responsable de la gestion de ses biens patrimoniaux, mais cela n'exclut pas d'emblée la participation du gouvernement provincial à la mise en valeur des abords des lieux historiques nationaux.

Tableau 6 : Les projets retenus et leurs acteurs responsables			
Début des travaux	Projets	Acteurs responsables	Palier de référence
1978	Parc linéaire	Parcs Canada	Fédéral
1978	Vieux-Canal et secteur de l'écluse de Lachine (no.5)	Parcs Canada	Fédéral
1986	Stelco	Ville de Montréal (SODEMONT)	Municipal
1990	Écluses Vieux-Port (no. 1 et 2)	Société du Vieux-Port de Montréal	Fédéral
1997	Écluse Saint-Gabriel (no.3) et parc archéologique de la Pointe-des-Seigneurs	Ville de Montréal (Arr. Sud-Ouest)	Municipal
2001	Redpath	Gueymard	Privé
2009	Centre de tri postal	Société Immobilière du Canada	Fédéral
Pas commencé	Autoroute et Quartier Bonaventure	Société du Havre de Montréal	Municipal/ Provincial/ Fédéral
Pas commencé	Griffintown	Devimco	Privé

Source : Mathieu Payette-Hamelin, 2011

En ce qui a trait à l'aménagement du canal comme tel et de ses rives immédiates, c'est l'agence fédérale Parcs Canada qui est responsable de la gestion et des orientations d'aménagement. La Société du Vieux-Port de Montréal et la Société Immobilière du Canada, deux organismes fédéraux, sont responsables quant à eux de l'aménagement et de la gestion de sites spécifiques situés le long de son cours, soient de l'ancien centre de tri postal et de l'entrée aval. Bien qu'ils participent activement au redéveloppement du canal de Lachine, c'est selon les orientations établies par Parcs Canada que ces derniers abordent la question patrimoniale. Ainsi, c'est à partir des positions de l'agence fédérale que nous présenterons la place accordée par ces organismes dans leurs discours à la conservation et à la mise en valeur du patrimoine urbain.

Le second groupe d'acteurs que nous considérons appartient au monde municipal. Il est composé essentiellement des différents arrondissements situés le long des berges du canal. Dans ce groupe, nous considérons également la Société du Havre de Montréal, un organisme sans but lucratif dont le financement provient des trois paliers de gouvernement. Bien que les anciennes municipalités bordant le canal, comme Lachine et LaSalle, aient été obligées de se fusionner à la Ville de Montréal en 2001, ce sont les positions de l'administration municipale montréalaise contemporaine et ancienne que nous aborderons. Puisque c'est elle qui apparaît maintenant l'unique responsable des outils urbanistiques portant sur la préservation du patrimoine bâti de l'ancien corridor industriel, ce sont ses orientations que nous considérons.

### **7.1.1 Les organismes fédéraux : le canal comme équipement public patrimonial**

C'est à partir de deux grands moments que se constitue le discours du gouvernement fédéral sur le patrimoine du canal de Lachine. Séparés par près de soixante ans d'intervalle, ces moments témoignent d'un changement dans le regard sur le patrimoine bâti de l'ancien corridor industriel. Considéré dès 1929 pour son intérêt comme maillon d'un réseau pancanadien de canaux, le canal de Lachine est abordé à partir de la fin des années 1970 comme un couloir d'interprétation historique et industrielle. Comme nous le présenterons, c'est en insistant sur le maintien des critères d'ancienneté, d'authenticité et d'intégrité associés aux bâtiments et aux anciennes infrastructures que sa préservation est envisagée.

#### **7.1.1.1 Un intérêt pour la voie navigable**

Sa reconnaissance par le gouvernement fédéral comme élément historique d'intérêt national, en 1929, marque le début de la consécration patrimoniale du canal de Lachine. Cette reconnaissance intervint dix ans après la création de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada (CLMHC) en 1919. Créée dans le but d'assurer la

préservation des éléments historiques d'importance nationale, cette commission est responsable de recevoir et d'examiner les recommandations sur les inscriptions relatives aux endroits historiques nationaux ainsi que sur leur commémoration.

La désignation du canal de Lachine comme élément historique d'intérêt national survient à la suite d'une étude réalisée en 1925 par la CLMHC sur les canaux canadiens dans le but de commémorer leur importance dans le développement du pays (Parcs Canada, 2004: 20). Cette reconnaissance voulait témoigner de son rôle de voie navigable au sein d'un réseau pancanadien de canaux ainsi que de son apport prépondérant au développement socio-économique de l'est du Canada (Parcs Canada, 1979: 6). Comme dans le cas des autres éléments historiques d'intérêt national, c'est par une plaque commémorative qui retrace les grandes phases de sa construction entre 1821 et 1884 qu'est soulignée l'importance du lieu. Celle-ci fut installée à ses abords en 1931, près de la 6<sup>ème</sup> avenue à Lachine. Cette plaque commémore le canal comme l'un des huit canaux permettant de relier l'intérieur du continent à l'océan Atlantique par la voie des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent.

Cette première reconnaissance de l'intérêt patrimonial du canal de Lachine, à la fin des années 1920, porte sur son importance comme maillon d'un réseau pancanadien de canaux. Elle ne souligne pas directement l'intérêt des milieux industriels et résidentiels qui l'environnent, mais bien son influence dans le développement socio-économique de l'est du Canada. À cet effet, c'est son statut d'infrastructure de transport et son rôle dans l'histoire canadienne qui justifient sa reconnaissance comme élément historique d'importance nationale. Aucune mesure de protection n'accompagne cette reconnaissance.

#### **7.1.1.2 Un équipement récréotouristique d'importance**

À la fin des années 1970, l'agence fédérale Parcs Canada souligne pour la première fois l'intérêt des anciens équipements industriels du canal et insiste sur l'aménagement de ses rives comme espace récréotouristique. Par le biais de son programme ARC (Accords sur la Récréation et la Conservation), elle acquiert en 1978 le canal de Lachine du ministère des

Travaux publics canadien. Cette acquisition avait alors pour but de mettre à disposition du public certains aménagements récréatifs permettant d'accéder au canal de Lachine comme l'une des composantes humaines et naturelles du patrimoine national (Parcs Canada, 1977: 4). L'intégration du canal au programme ARC avait pour but de permettre l'élaboration de programmes spéciaux quant à sa conservation, à sa restauration, à son interprétation, ainsi qu'à son utilisation à des fins récréatives.

Un an avant son acquisition, Parcs Canada publia un premier document portant sur la mise en valeur du canal de Lachine. Ce document, intitulé *Le Canal de Lachine : esquisse de réaménagement*, servit de base au premier plan directeur de 1979. Les deux documents insistent sur l'importance du canal comme élément précurseur de la révolution des transports au Canada et sur le rôle de ce dernier dans le développement industriel et commercial de Montréal, notamment comme source importante d'approvisionnement en énergie hydraulique. Il s'agit là de nouveaux éléments de considération pour le canal de Lachine qui était jusqu'alors uniquement abordé par son appartenance au réseau pancanadien de canaux. Bien que le canal ne soit plus à ce moment opérationnel, on le reconnaît comme « une aire privilégiée du patrimoine canadien, témoin de l'évolution technologique, commerciale et urbaine de sa zone limitrophe » (Parcs Canada, 1979: 5). Les objectifs de mise en valeur du site tels que mentionnés dans ce premier plan directeur portent sur « la conservation des éléments les plus significatifs, leur appréciation par des mécanismes d'interprétation et de réhabilitation appropriés » (Parcs Canada, 1979: 6).

C'est à partir de la création d'un lien continu parsemé d'espaces soutenant « l'intérêt, la diversité et la pluralité des fonctions tout au long du parcours » que Parcs Canada (1979: 25) prône alors la mise en valeur de l'ancien corridor industriel. Le concept d'intervention qui est préconisé s'appuie sur la constitution d'un couloir récréatif ponctué de zones d'activités reliant les deux pôles historiques de Lachine et du Vieux-Montréal. Il s'articule sur la consolidation d'activités linéaires qui permettraient aux visiteurs d'accéder aux ressources patrimoniales et aux différents foyers d'intérêt situés le long du canal. Ce couloir

d'interprétation historique et industrielle repose sur certains éléments ponctuels, tels les écluses ou « ensembles architectoniques et sculpturaux intéressants » (Parcs Canada, 1977: 14) qui « constituent un musée à ciel ouvert et mettent en valeur l'importance de ce potentiel historique » (Parcs Canada, 1977: 13).

À partir de cette époque, c'est sur les anciens bâtiments et les infrastructures industrielles des rives du canal que porte l'intérêt patrimonial manifesté par Parcs Canada. C'est par la mise en tourisme du corridor du canal de Lachine que l'agence fédérale décide de valoriser et de mettre en valeur ce patrimoine bâti. Bien que d'autres options aient pu être envisagées, on prône alors la transformation de l'ancien corridor industriel en un vaste équipement récréotouristique s'inscrivant dans une perspective métropolitaine. On préconise l'établissement d'un lien récréatif favorisant la découverte des pôles historiques de Lachine et du Vieux-Montréal, tous deux situés aux embouchures du canal.

### **7.1.1.3 L'intégrité commémorative : condition à la préservation du lieu historique national**

Témoignant de la consolidation d'un intérêt grandissant pour les vestiges de son passé industriel, le canal de Lachine est désigné en 1996 lieu historique national du Canada par la CLMHC. Celle-ci juge alors que « la qualité et la diversité des ressources industrielles *in situ* » du canal de Lachine justifient que l'on y commémore l'industrialisation du pays, émettant même le souhait qu'une entente à frais partagés voie le jour avec la ville de Montréal afin de sauvegarder l'ancien ensemble industriel de la Redpath (Parcs Canada, 2004: 21). C'est à ce moment que les rives du canal, du Vieux-Montréal à Lachine et bordées en partie par les rues Saint-Patrick et Saint-Ambroise, sont désignées comme lieu historique national du Canada (figure 12). Cette désignation par la CLMHC veut témoigner de l'importance du canal de Lachine pour sa conception et son design, sa technologie et son aménagement, ainsi que sa représentation d'une période importante de l'évolution du Canada (Parcs Canada, 2000: 3).

Cette désignation insiste sur l'intérêt patrimonial des bâtiments et des anciennes infrastructures industrielles situés le long de son cours. Bien qu'elle ne s'accompagne d'aucun mécanisme de protection à proprement parler, elle s'appuie, comme dans le cas des autres lieux historiques nationaux, sur la valorisation de son « intégrité commémorative ».

Cette notion développée par Parcs Canada (2004: 19) désigne l'état d'un lieu historique « lorsque les ressources qui symbolisent ou caractérisent son importance ne sont ni endommagées ni menacées, lorsque les motifs invoqués pour justifier son importance historique nationale sont clairement expliqués au public et lorsque ses valeurs patrimoniales sont respectées par tous ceux qui, par leurs actions ou leurs décisions, peuvent exercer une influence sur le lieu». L'intégrité fait référence au « bon état » d'un site, tandis que le qualificatif « commémorative » renvoie aux motifs pour lesquels il est reconnu lieu historique national.

Afin de servir de guide à la planification et à la gestion des lieux historiques nationaux, Parcs Canada élabore un énoncé d'intégrité commémorative pour chacun de ces sites. Cet énoncé expose les significations du concept d'intégrité commémorative pour un lieu historique national donné et sert à cet effet de cadre de référence pour la planification, la gestion et l'exploitation de ce site. « Il décrit le lieu, ses ressources, valeurs, objectifs et messages d'une façon qui reflète la richesse du lieu historique national » (Parcs Canada, 2009: 1,2). Dans le cas du canal de Lachine, cet énoncé insiste sur le rôle du canal comme élément d'un réseau de canaux permettant de relier l'intérieur du continent à l'océan Atlantique, l'importance du canal comme source d'énergie hydraulique, ainsi que sur son rôle dans le développement de l'industrie manufacturière canadienne (Parcs Canada, 2004: 32).

L'énoncé d'intégrité commémorative met l'accent sur la sauvegarde des critères d'ancienneté, d'intégrité, et d'authenticité, associées aux ressources patrimoniales d'un lieu historique. Comme le mentionne la *Politique sur la gestion des ressources culturelles* de

Parcs Canada, les ressources culturelles mises en valeur par l'agence fédérale sont celles dont on reconnaît la valeur historique, ici les anciens bâtiments et infrastructures industriels. Si les orientations d'aménagement préconisées par Parcs Canada pour le canal de Lachine visent le maintien de son intégrité commémorative, celles-ci ne s'accompagnent d'aucune mesure de protection patrimoniale portant sur ses milieux riverains. Sa désignation comme lieu historique national du Canada ne vise que la propriété de l'agence fédérale. À cet effet, Parcs Canada s'appuie uniquement sur le bon vouloir des acteurs impliqués aux pourtours du lieu historique national quant au maintien des bâtiments industriels patrimoniaux ainsi que des ouvrages d'art associés à son ancienne vocation.

En tant que propriétaire unique du lieu historique national du Canal-de-Lachine et principal gestionnaire de ses rives, le discours de l'agence Parcs Canada nous apparaît révélateur des positions adoptées par le gouvernement fédéral quant à la préservation du patrimoine du canal. L'agence fédérale insiste sur la préservation de bâtiments historiques et d'anciennes structures industrielles isolées. Cette position développée par l'agence fédérale sur le patrimoine bâti rappelle n'est pas sans rappeler celle qui fut développée à la Renaissance sur le monument historique alors qu'étaient intégrées ses trois valeurs clés : didactique, artistique et nationaliste.

On remarquera que c'est parce qu'il apparaît comme l'unique propriétaire du canal de Lachine que le gouvernement fédéral développe un discours sur la préservation du patrimoine du canal. En vertu de l'article 92 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique adopté en 1867, le patrimoine apparaît de responsabilité provinciale, du moins quand il s'agit d'attribuer un statut opposable au citoyen ou à une personne morale. Comme en témoigne la création de la Commission des monuments historiques par le gouvernement du Québec en 1922, la province entendait dès le début du XX<sup>e</sup> siècle assurer cette responsabilité. Dans le cas du canal de Lachine, c'est parce que le gouvernement fédéral est propriétaire du canal et de ses infrastructures, de même que des bandes riveraines, que la



Commission des lieux et des monuments historiques du Canada attribua un statut patrimonial à l'ensemble.

Plutôt que de s'intéresser à la préservation des ensembles urbains anciens et à la structure de leurs tissus, les autorités fédérales portent leur attention vers des bâtiments et des infrastructures isolées. Ces derniers sont abordés comme des monuments historiques dont il importe de préserver leurs qualités d'authenticité, d'ancienneté, et d'intégrité. Considérés comme de précieux témoins de l'industrialisation et du développement de l'est du Canada, il est alors choisi d'aborder la mise en valeur et la valorisation de ces bâtiments et infrastructures isolées par le développement d'activités récréotouristiques le long de l'ancien corridor industriel.

### **7.1.2 Les organismes municipaux : le corridor du canal de Lachine comme ensemble de bâtiments historiques**

Le discours municipal sur la préservation du patrimoine bâti du canal de Lachine se constitue selon deux moments correspondants à la réalisation des deux plans d'urbanisme de la Ville de Montréal. En 1992, la réalisation du premier plan représente l'occasion pour la ville de proposer une nouvelle stratégie de revitalisation des abords du canal durement touchés par le départ de ses industries. C'est dans ce contexte que l'administration municipale publia en 1993, le *Plan des abords du canal de Lachine*, l'engagement municipal envers le Comité pour la relance de l'économie et de l'emploi dans le Sud-Ouest de Montréal (CREESOM) en matière d'aménagement. Ce document présente les orientations, les objectifs et le plan d'intervention retenus au début des années 1990 par la ville quant à l'aménagement des berges du canal.

Réalisé trois ans après la fusion forcée des municipalités de l'île de Montréal, le second plan d'urbanisme présente, quant à lui, l'ensemble des orientations d'aménagement des quartiers limitrophes au canal. Par le biais de leur chapitre d'arrondissement, les nouveaux

arrondissements de Lachine et de LaSalle, de même que ceux plus anciens du Sud-Ouest et de Ville-Marie, y présentent leurs enjeux locaux d'aménagement. Bien que ce nouvel exercice permît d'introduire de nouveaux outils urbanistiques en matière de préservation du patrimoine, les positions sur le patrimoine bâti développées par la ville dans ces différents documents s'inscrivent dans une seule et même perspective: celle du monument historique.

Comme nous le présenterons, c'est à partir d'une telle perspective que l'administration municipale aborda durant les dernières décennies la question de la préservation du patrimoine bâti du canal de Lachine. Si la Société du Havre représente depuis sa création à la suite du Sommet de Montréal, en 2000, un acteur incontournable du développement de l'entrée aval du canal, elle s'en remet à la politique du patrimoine de la Ville de Montréal et à son plan d'urbanisme quant aux mesures de protection et de mise en valeur des éléments patrimoniaux situés sur son territoire.

#### **7.1.2.1 Un intérêt pour des ensembles isolés**

C'est à partir d'un intérêt pour les bâtiments industriels anciens que se met en place le discours municipal sur le patrimoine bâti du canal de Lachine. Dans le *Plan des abords du canal de Lachine* publié par la ville de Montréal à l'occasion de la rédaction de son premier plan d'urbanisme en 1992, on insiste sur le défi que représente la revitalisation industrielle du canal dans le contexte où ce dernier constitue l'un des « quartiers les plus anciens de Montréal et recèle plusieurs éléments dont le caractère patrimonial doit être protégé » (Ville de Montréal, 1993: 4). Ces éléments désignent essentiellement les anciens bâtiments industriels, certains ensembles urbains riverains, ainsi que le canal comme tel. Comme il est mentionné dans le *Plan directeur de l'arrondissement du Sud-Ouest*: « la présence du canal de Lachine et des ouvrages d'art qui y sont associés, la concentration sur ses rives de plusieurs bâtiments industriels remarquables et la présence d'ensembles d'habitations ouvrières distinguent l'arrondissement » (Ville de Montréal, 1992: 30). C'est alors sur

l'intérêt esthétique et historique de leurs différentes composantes que porte le regard patrimonial.

Dans le second plan d'urbanisme, ainsi que dans les différentes évaluations du patrimoine urbain subséquentes, cet intérêt est transposé aux ensembles urbains anciens comme tels. C'est leur préservation, et non plus celle de leurs simples composantes qui retient l'attention. Si la mise en valeur du patrimoine bâti constitue un objectif partagé par les différents arrondissements, ceux-ci insistent sur l'intérêt historique et esthétique de leurs milieux urbains anciens. Par exemple, on ne s'étonnera pas que les actions préconisées par l'arrondissement du Sud-Ouest afin de « reconnaître, protéger et mettre en valeur les ensembles, immeubles et sites d'intérêt patrimonial ou archéologique » de son territoire insistent sur la mise en place d'outils réglementaires qui ont pour but « d'encadrer les nouvelles constructions et les projets de rénovation, afin d'assurer le maintien de l'identité du cadre bâti urbain de chaque quartier » qui le compose (Ville de Montréal-Arrondissement du Sud-Ouest, 2009a: 9). C'est donc dire l'importance que prend le maintien de l'intérêt esthétique de ces quartiers pour l'arrondissement. Dans le même ordre d'idée, on mentionnera que les actions encouragées par l'arrondissement du Sud-Ouest pour mettre en valeur son patrimoine bâti et qui visent notamment à « favoriser le maintien et la préservation des bâtiments et ensembles industriels patrimoniaux le long du canal de Lachine et s'assurer de l'intégration de nouvelles constructions au sens historique du lieu », soulignent la transposition d'un intérêt historique autrefois associé aux monuments isolés aux ensembles urbains anciens situés sur son territoire (Ville de Montréal-Arrondissement du Sud-Ouest, 2009a: 9).

Ainsi, bien que les ensembles urbains anciens bordant le canal fassent l'objet d'un intérêt patrimonial, c'est à partir d'un discours qui insiste sur le maintien de leur caractère historique et esthétique qu'est préconisée leur préservation. À cet effet, les outils urbanistiques mis en place pour assurer leur préservation insistent sur le caractère monumental de ces ensembles. Contrairement à l'agence Parcs Canada qui misait sur la

conservation de bâtiments et d'infrastructures isolées, ce sont les ensembles urbains anciens riverains du canal qui retiennent l'attention dans ce second plan d'urbanisme. Cependant, bien qu'ils soient abordés à partir de leurs caractéristiques tissulaires, notamment celles portant sur leurs formes urbaines et architecturales, ainsi qu'à partir de leurs fonctions, c'est leur isolement des processus de transformation ayant cours à leurs pourtours que préconise l'approche de conservation mise de l'avant par la Ville de Montréal. Les règlements de PIIA et de zonage utilités par cette dernière prescrivent certaines formes et fonctions mais n'abordent pas la question des vocations des ensembles urbains anciens.

#### **7.1.2.2 Des activités qui tirent profit de la vocation récréotouristique du canal**

La mise en valeur patrimoniale du corridor du canal est abordée par l'administration municipale dès le début des années 1990 par l'interprétation de ses anciennes activités industrielles. La proximité du Vieux-Port et du centre-ville, le caractère transitoire de la vocation de ses rives, l'histoire industrielle qui y est rattachée, ainsi que la présence d'une piste cyclable, justifient que l'on insiste dès cette époque sur la vocation récréotouristique des rives du canal (Ville de Montréal, 1992: 8). Par ailleurs, la Ville de Montréal (1993: 8) souligne alors que l'interprétation industrielle est « rendue difficile car les activités de la plupart de ces industries ont été abandonnées ». D'ailleurs, au fur et à mesure de la disparition de ces industries, les activités d'interprétation ont eu tendance à être remplacées par la simple évocation du passé industriel du canal, notamment par la conservation *in situ* de vestiges industriels.

Bien que la ville arrime les actions qu'elle propose en matière de transformation récréotouristique à celles de Parcs Canada, l'administration municipale entreprit au début des années 1990 un projet de revitalisation des anciennes aires industrielles du canal (Gruda, 1990 ; Ville de Montréal, 1992). Ce projet qui, comme nous l'avons abordé précédemment, ne se réalisa jamais selon l'ampleur escomptée, proposait l'établissement d'un parc d'entreprises sur la rive sud du canal. Cette tentative représente pour la Ville de

Montréal un ultime effort quant à la relance de l'activité industrielle du canal de Lachine. À peine quelques années après l'annonce de ce projet, la nouvelle administration municipale de Pierre Bourque annonça, conjointement avec le gouvernement fédéral, la création d'un vaste programme de revitalisation des abords du canal s'appuyant sur son intérêt récréotouristique.

Ce programme visait la revitalisation économique et le développement récréotouristique du canal en s'appuyant sur l'intérêt patrimonial suscité par les anciennes installations industrielles (Lévesque, 1996; London, 1998). Comme on le mentionnait dès 1992 dans le *Plan directeur de l'arrondissement du Sud-Ouest*, c'est la richesse du patrimoine industriel présent le long de ses berges qui constitue ici le moteur principal du développement de ses activités culturelles et touristiques<sup>41</sup>.

La position de l'administration municipale qui se dégage à partir de la fin des années 1990 consiste à favoriser le développement récréotouristique des rives du canal pour ainsi encourager les retombées dans les quartiers riverains, tant en termes d'activités commerciales qu'en termes d'installation de nouvelles entreprises. Si l'on ne peut que constater l'absence du gouvernement provincial dans le projet de revitalisation qui se met alors en place et qui culmine en 2002 avec la réouverture du canal de Lachine à la navigation de plaisance, l'administration municipale emboîta le pas au gouvernement fédéral quant à la transformation de l'ancien corridor industriel en équipement récréatif d'envergure métropolitaine.

Les positions développées plus récemment par la Société du Havre, la société responsable d'harmoniser les intérêts des organismes publics et privés autour du développement du Havre de Montréal, s'inscrivent également dans cette perspective. Avec comme objectif de « ramener la ville vers son fleuve » (Société du Havre de Montréal, 2004: 7), celle-ci

---

<sup>41</sup> Le quatrième objectif préconisé par la Ville de Montréal pour soutenir les efforts de relance économique du Sud-Ouest visait à « favoriser le développement d'activités culturelles et touristiques basées sur la richesse du patrimoine industriel » (Ville de Montréal, 1992 : 16).

cherche à consolider la vocation récréotouristique du bassin Peel. Soulignons son appui au projet avorté de casino déposé par Loto-Québec et le Cirque du Soleil en 2006 et qui fut abandonné sous les pressions de groupes de citoyens (Société du Havre de Montréal, 2006: 27). Si cette société insiste sur la consolidation de cette vocation, c'est qu'elle apparaît, selon elle, comme le meilleur moyen de réduire les problèmes de cohabitation des activités en répartissant la clientèle touristique sur l'ensemble du secteur du Havre, ainsi que comme le meilleur moyen de revitaliser les secteurs riverains du bassin Peel (Société du Havre de Montréal, 2006: 27). Le discours adopté par la Société du Havre sur la vocation du canal de Lachine et de ses espaces de transition avec le Vieux-Port s'aligne à cet effet sur celui développé par Parcs Canada et endossé par la Ville de Montréal.

### **7.1.2.3 Des outils qui insistent sur le maintien des valeurs esthétiques et historiques**

Au début des années 1990, le seul outil urbanistique déployé par la Ville de Montréal pour assurer la préservation du patrimoine bâti du canal de Lachine est le règlement de zonage. Devant la désaffection industrielle du canal, l'administration municipale se trouve à l'époque aux prises avec un nombre grandissant d'infractions à son règlement qui insistait sur la monofonctionnalité industrielle de l'ensemble. Confrontée à l'installation grandissante de petites entreprises, de bureaux, ainsi que d'ateliers d'artistes, la ville n'eut d'autre choix que d'entreprendre alors sa révision (Ville de Montréal, 1992: 34).

L'adaptation du règlement de zonage à l'arrivée de petits ateliers, de nouvelles entreprises du secteur tertiaire, ainsi qu'à une nouvelle cohabitation d'activités constitue au début des années 1990 le moyen d'assurer le maintien de la vitalité des abords du canal. Bien que l'adaptation de ce règlement ne porte pas à proprement dit sur la conservation du patrimoine bâti, il encourage, par le maintien d'activités adaptées au cadre bâti, sa préservation. Ce n'est qu'indirectement qu'il participe à la conservation du patrimoine bâti. Il porte sur l'autorisation ou la prohibition d'usages spécifiques selon la vocation conférée à

un territoire donné. Par le contrôle des activités, il permet d'assurer le maintien de formes urbaines associées à un type d'activité particulier.

Dans le cadre de la réalisation du plan d'urbanisme de 2004 et de l'évaluation subséquente du patrimoine urbain montréalais, la définition de règlements de zonage est présentée comme l'un des moyens déployés afin de s'assurer que les nouvelles constructions situées dans les zones d'intérêt patrimonial s'harmonisent avec celles de leur milieu. Des mesures de zonage spécifiques sont alors privilégiées, et ce dans le but de préserver la valeur patrimoniale d'ensembles significatifs tels que les noyaux paroissiaux souvent composés d'une concentration d'institutions et d'espaces publics.

C'est près de dix ans après la désignation du canal de Lachine comme lieu historique national du Canada, que l'administration municipale redéfinit et recadra ses différentes actions en matière de préservation du patrimoine. Dans le cadre de l'exercice de révision du plan d'urbanisme, les différents arrondissements riverains du canal de Lachine soulignèrent l'intérêt patrimonial de ses abords en les désignant comme « secteurs de valeur patrimoniale exceptionnelle » ou comme « ensembles industriels d'intérêt ».

Bien qu'elles ne constituent pas des mesures de conservation à proprement parler, ces désignations témoignent de la reconnaissance d'un intérêt patrimonial des ensembles urbains anciens situés sur les rives du canal. Les secteurs de valeur patrimoniale exceptionnelle comprennent « le canal lui-même, ses berges, ses infrastructures et une concentration importante d'immeubles industriels, résidentiels, publics et commerciaux d'intérêt patrimonial » (Ville de Montréal-Évaluation du patrimoine urbain du Sud-Ouest, 2005: 29). Les rives immédiates du canal, l'ancien noyau villageois de Lachine, Saint-Henri, Griffintown, le nord de Pointe-Saint-Charles, ainsi que les abords du bassin Peel, en sont des exemples<sup>42</sup>. Les « ensembles industriels d'intérêt » correspondent quant à eux à certains milieux industriels dont les formes bâties relèvent d'un intérêt patrimonial pour

---

<sup>42</sup> Voir annexes 2, 3 et 4.

leurs valeurs esthétiques ou historiques. Les milieux industriels qui bordent le canal, dont ceux de Côte-Saint-Paul et de Ville Saint-Pierre, ainsi que celui de la jetée Bickerdike situé à la jonction du canal et du Vieux-Port, constituent des exemples de ces ensembles<sup>43</sup>.

La reconnaissance de ces milieux, qu'il s'agisse des « secteurs de valeur patrimoniale exceptionnelle » ou des « ensembles industriels d'intérêt », insiste sur l'intérêt patrimonial d'ensembles urbains entiers et non plus seulement sur celui de leurs composantes isolées. Les différentes évaluations du patrimoine urbain réalisées par les arrondissements mettent toutes sur l'importance de « protéger les caractéristiques architecturales et paysagères, de veiller à l'intégration des nouveaux bâtiments à leur environnement et de s'assurer que les modifications aux bâtiments existants se fassent en tenant compte du contexte » (Ville de Montréal-Évaluation du patrimoine urbain de Lachine, 2005: 59). On mentionnera que cette reconnaissance s'appuie essentiellement sur l'intérêt des formes architecturales et urbaines de ces ensembles, et non pas sur leur association à une mémoire ouvrière qui se transmettrait plus sûrement par des récits de vie que par des analyses documentaires.

La désignation de « secteurs de valeur patrimoniale exceptionnelle » est menée dans le but de permettre aux arrondissements l'élaboration de règlements de plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA). Cet outil discrétionnaire « vise à encadrer la construction de nouveaux bâtiments et les rénovations extérieures des immeubles existants, en tenant compte des particularités propres au bâtiment et au quartier dans lequel il s'insère » (Ville de Montréal-Arrondissement du Sud-Ouest, 2009b: 1). Pour ce faire, il permet aux arrondissements de s'assurer de la qualité de l'implantation et de l'intégration architecturale des projets qui leur sont soumis. C'est à partir du découpage de leur territoire en aires et unités de paysage que sont définis les critères d'implantation et d'intégration. Les aires de paysage correspondent à de vastes zones caractérisées par un type de lotissement spécifique à une période donnée de leur développement. Les unités de paysages sont représentées quant à elles par de plus petites zones dont les bâtiments partagent

---

<sup>43</sup> Voir annexes 2, 3 et 4.



certaines caractéristiques urbaines et architecturales communes (Ville de Montréal-Arrondissement du Sud-Ouest, 2007: 2).

Dans le cas du corridor du canal de Lachine, c'est essentiellement sur les secteurs du Vieux-Lachine, de Saint-Henri, de Griffintown, et d'une partie de Pointe-Saint-Charles, que portent ces règlements. Selon les différentes évaluations du patrimoine urbain réalisées par les arrondissements du Sud-Ouest, de LaSalle et de Lachine, c'est la conservation de l'identité de ces secteurs, la connaissance de leurs caractéristiques, ainsi que le maintien en bon état et de l'intégrité des bâtiments qui les composent qui guident l'élaboration de leurs PIIA (Ville de Montréal-Évaluation du patrimoine urbain du Sud-Ouest, 2005: 91). Ceux-ci insistent sur les modes de division, les dimensions et les proportions des parcelles, de même que sur les modes d'implantation des bâtiments qui y sont construits ou modifiés. Ils visent également le contrôle de la volumétrie des bâtiments qui leur sont soumis, ainsi que celui du traitement de leurs façades, et ce, tant en termes de composition, qu'en termes de revêtement et d'ornementation.

Ainsi, les deux principaux outils urbanistiques mis en place par les arrondissements de Ville-Marie, du Sud-Ouest, de LaSalle, et de Lachine pour s'assurer du maintien de l'intérêt patrimonial des abords du canal insistent sur la préservation des valeurs esthétiques et historiques associées aux ensembles urbains anciens. Certes, le zonage vise le contrôle des activités, mais c'est essentiellement sur les formes urbaines et architecturales des milieux urbains anciens que portent ces outils. Plutôt que d'être considérés de par leurs relations avec le reste de la ville, c'est selon une approche patrimoniale fondée sur le monument historique que sont ici abordés ces ensembles. À leur inclusion aux différents niveaux d'organisation et de polarisation du territoire, cette approche préconise leur isolement et leur mise en réserve des forces et des processus de transformations actifs dans le reste de l'agglomération. Pour l'ensemble de ces raisons, nous considérons que le discours des organismes municipaux insiste sur le caractère monumental des ensembles urbains patrimoniaux.

## **7.2 L'évaluation des dimensions urbanistiques des projets retenus**

Cette première évaluation portant sur la place accordée dans les discours d'acteurs à la conservation et à la mise en valeur du patrimoine urbain comme relevant de l'ensemble des composantes du tissu urbain est mise en relation avec celle des dimensions urbanistiques déployées par les projets retenus. Par dimensions urbanistiques, nous entendons les modalités par lesquelles ces projets s'inscrivent ou ne s'inscrivent pas dans des milieux urbains déjà constitués, et ce tant en termes de vocations et d'usages, que par les qualités des formes urbaines et architecturales qu'ils déploient.

C'est à partir des positions de Giovannoni portant sur la nécessité de prendre en compte la morphologie des tissus anciens dans l'établissement de relations avec la ville contemporaine, ainsi que sur la répartition des charges entre ces dernières, que nous abordons maintenant les neuf projets. Nous insisterons sur les relations qu'entretiennent ces projets avec leurs milieux environnants, en nous intéressant tout particulièrement à leurs formes urbaines et architecturales, à leurs usages et vocations, ainsi qu'au traitement qu'ils réservent aux espaces publics.

### **7.2.1 Des projets tournés vers le canal et le centre-ville**

Comme nous l'avons mentionné, c'est selon trois objectifs distincts que s'organisent les neuf projets retenus. Ceux-ci visent soit à 1) retisser la trame urbaine; à 2) augmenter l'accessibilité des berges; ou à 3) assurer la conservation des éléments patrimoniaux les plus significatifs. Bien qu'ils prennent tous place à proximité ou au sein de milieux urbains anciens jugés d'intérêt patrimonial, c'est essentiellement vers le canal de Lachine et sa bande riveraine, de même que vers le centre-ville, que sont orientés ces projets. Comme nous l'abordons ici, c'est autant par les formes urbaines et architecturales qu'ils proposent, que par leurs usages et leurs vocations, ainsi que par le traitement qu'ils réservent aux

espaces publics, que ces projets entretiennent des relations beaucoup plus soutenues avec le canal de Lachine et le centre-ville de Montréal qu'avec les milieux urbains aux abords desquels ils sont implantés. Si ces projets ne remettent pas en question le détachement entre l'ancien corridor industriel du canal de Lachine et les quartiers riverains, ils ne portent pas attention à la nature spécifique de ce détachement.

Le premier indicateur que nous avons considéré quant à la dimension urbanistique de ces projets est leur arrimage avec la structure urbaine préexistante. À partir de l'examen des formes qu'ils proposent, nous avons relevé les éléments de continuité qu'ils présentent avec la structure urbaine déjà en place. À cet effet, ce sont principalement leurs dimensions morphologiques qui ont été considérées.

Le second indicateur utilisé dans le but de dégager les dimensions urbanistiques de ces projets porte sur les vocations et les usages de ces nouveaux espaces. Nous avons ici considéré en quoi ceux-ci s'arrimaient aux vocations et usages des milieux avoisinants et comment ils s'adaptaient aux formes urbaines et architecturales déployées à leurs pourtours.

Nous présentons les dimensions urbanistiques de ces projets à partir de trois grands thèmes. Ces thèmes ont été définis en fonction des caractéristiques des formes urbaines et architecturales des projets ainsi que de leurs incidences sur les relations qu'ils entretiennent avec leurs milieux limitrophes. Ces thèmes sont identifiés comme: 1) les projets de prolongement du centre-ville; 2) les projets d'occupation des berges; et 3) les projets de réfection et de mise en valeur du canal.

#### **7.2.1.1 Les projets de prolongement du centre-ville**

Le premier groupe de projets est constitué du projet de réaménagement de Griffintown par une société privée, ainsi que de celui de l'autoroute Bonaventure et du Quartier Bonaventure par la Société du Havre de Montréal. Comme nous le détaillons dans leurs fiches

synthèses<sup>44</sup>, ces projets ont en commun de s'appuyer sur un retissage de la trame urbaine qui mise sur la création de liens plus soutenus avec le centre-ville de Montréal. Bien qu'ils ne soient pas encore réalisés, c'est à partir des plans d'ensemble proposés par leurs principaux protagonistes que nous les avons abordés.

*Le projet de réaménagement de l'autoroute et du quartier Bonaventure*

Située dans l'arrondissement de Ville-Marie, l'autoroute Bonaventure fut construite en 1967 pour servir d'entrée de ville et d'accès au site de l'Expo 67. Aujourd'hui, le réaménagement de l'autoroute constitue le point de départ des opérations de la Société du Havre de Montréal visant à « ramener la ville vers son fleuve ». Ce vaste projet dont la réalisation est prévue sur plus d'une dizaine d'années est découpé en 3 phases.

La première phase est caractérisée par le remplacement de l'autoroute Bonaventure par un boulevard, entre les rues Brennan et Notre-Dame, et par le développement des espaces libérés. Elle s'appuie sur cinq composantes majeures (Société du Havre de Montréal, 2009: 12) :

- Mise en valeur des îlots centraux par l'aménagement d'une place publique;
- Transformation et mise en valeur de l'îlot de la Commune;
- Réutilisation du viaduc ferroviaire du Canadien-National, notamment par la réouverture de la fenestration et l'utilisation du rez-de-chaussée par des commerces;
- Implantation d'un corridor exclusif au transport collectif : le corridor Dalhousie;
- Consolidation du Faubourg des Récollets.

La seconde phase vise le déplacement de l'autoroute Bonaventure entre les ponts Victoria et Champlain. Elle veut permettre l'aménagement d'un parc riverain en bordure du fleuve,

---

<sup>44</sup> Voir annexes 5 et 6.

reliant au moyen de pistes cyclables et de sentiers piétonniers les réseaux récréatifs de l'arrondissement de Verdun, du Parc Jean-Drapeau, du canal de Lachine et du Vieux-Port.



Figure 13: Localisation du projet de réaménagement de l'autoroute et du quartier Bonaventure.

Source : Parcs Canada, *Lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine : plan directeur*, Ottawa, Publications Parcs Canada, 2004 et Société du Havre de Montréal, *L'autoroute Bonaventure : Vision 2025*, octobre 2005, p.10, modifié par Mathieu Payette-Hamelin, août 2011

La troisième phase consiste, quant à elle, à démolir la structure élevée située entre le pont Victoria et le bassin Peel afin de construire un pont ou un tunnel pour franchir le canal de Lachine. Ce réaménagement est appelé à être accompagné de la construction d'une passerelle permettant d'en faciliter la traversée par des modes de transport actifs.

C'est à deux égards que ce projet cherche à s'inscrire dans son milieu environnant. Tout d'abord, il apparaît comme un projet d'entrée de ville. À cet effet, il mise sur une consolidation du cadre bâti en lien avec le développement du Quartier international de

Montréal situé à proximité. Tant par les gabarits des bâtiments projetés que par l'effet d'enfilade créé, on veut constituer une porte d'entrée vers le centre-ville de Montréal.

Deuxièmement, c'est en rabaissant l'autoroute Bonaventure au sol et en perçant des éléments de fenestration dans le viaduc du CN que l'on veut atténuer l'effet de rupture jusqu'ici engendrée par l'autoroute et la voie ferrée. Le retissage du Faubourg des Récollets et de Griffintown est envisagé par la consolidation du cadre bâti ainsi que par la réduction des espaces dédiés à l'automobile au profit de la création d'espaces publics. Avec comme objectif de redensifier la rupture créée par la percée de l'autoroute, la première phase du projet cherche à s'inscrire dans la morphogénèse des lieux. Par la construction d'îlots centraux entre les deux voies, ainsi que la création d'une enfilade d'espaces publics, la Société du Havre veut atténuer les nuisances associées à la présence des anciennes infrastructures de transport.

De façon générale, ce projet n'apparaît contextualisé qu'à une échelle métropolitaine. Si les aménagements de la phase 1 se présentent avant tout comme une volonté de permettre l'extension du centre-ville vers le bassin Peel (figure 14), aucun lien formel n'est encouragé avec les quartiers limitrophes de Griffintown et de Pointe-Saint-Charles. Le projet de parc riverain sur le site de l'actuel technoparc ne s'inscrit qu'à une échelle régionale en lien avec les principaux équipements récréotouristiques du centre-ville, dont le parc Jean-Drapeau et le Vieux-Port.

Inclus dans la phase 2 du projet, le parc riverain créé apparaîtra quant à lui comme le « lieu de convergence des déplacements récréatifs sur les rives du Saint-Laurent » (Société du Havre de Montréal, 2006: 18). À cet effet, c'est la vocation récréotouristique du site qui est ici valorisée. Rien n'est mentionné quant aux éventuels liens avec le quartier de Pointe-Saint-Charles situé à proximité. On s'en étonnera d'autant plus que la Société du Havre est responsable du développement du site des anciens ateliers ferroviaires du CN, une vaste friche industrielle située dans le quartier.



Figure 14 : Phases de réalisation du réaménagement de l'autoroute Bonaventure.

Source : SHM, *Le Havre-Rapport final*, 2006, p.15

Dans la phase 3 du projet, d'importants espaces seront libérés à proximité du bassin Peel. Si la Société du Havre prévoit le remplacement de la structure autoroutière surélevée, il est intéressant de mentionner qu'aucune spécification n'est fournie quant aux projets de Parcs Canada, actuel propriétaire du bassin, pour le site. Le projet de casino étant aujourd'hui abandonné, aucun plan de développement n'est proposé pour les abords du bassin. Ce silence en dit long sur l'intérêt porté par le projet quant à son raccordement avec les milieux qui bordent le bassin.

#### *Le projet de réaménagement de Griffintown*

Le second projet insistant sur le prolongement du centre-ville vers le canal est celui du « District Griffin » prévu dans la partie sud-est de Griffintown. Ce projet piloté par une société privée, Devimco, met l'accent sur un développement mixte du secteur comprenant



des usages commerciaux, résidentiels, culturels, récréotouristiques et de bureaux. Il s'appuie sur certains remaniements d'îlots, sur des interventions sur le réseau routier, ainsi que sur l'aménagement général du domaine public et des réseaux d'infrastructures.



Figure 15 : Localisation du projet de réaménagement de Griffintown.

Source : Parcs Canada, *Lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine : plan directeur*, Ottawa, Publications Parcs Canada, 2004, modifié par Mathieu Payette-Hamelin, août 2011

Ramené à de nombreuses reprises à une taille plus modeste, ce projet, dont la dernière mouture fut présentée à la population en septembre 2010, préconise le maintien de la trame de rue existante au sud de la rue Wellington. Il s'appuie sur l'élargissement et la création d'une place publique aux abords de la rue Smith, sur la construction de nouveaux immeubles à bureaux et à logements, ainsi que sur l'implantation d'un hôtel à proximité d'un quai d'embarquement aménagé dans le but de desservir éventuellement un premier projet de tramway montréalais (figure 16).



Situé à deux pas du quartier des affaires, le projet insiste sur la redensification de Griffintown ainsi que sur le développement d'activités commerciales complémentaires à celles du centre-ville. Les liens avec les différents secteurs limitrophes, notamment ceux susceptibles de connaître une transformation au cours des prochaines années, dont celui du centre de tri postal, ne sont à peu près pas exploités. Aucune relation n'est mise de l'avant avec les secteurs situés au nord de la rue Ottawa ainsi qu'avec la rive sud du canal.



Figure 16 : Première phase de réalisation du projet District Griffin.

Source : *Montréal 2025 : Projet District Griffin Phase I-Griffintown II (Devimco)*, présentation faite à l'assemblée publique d'information, Arrondissement Sud-Ouest, 8 septembre 2010

Considéré essentiellement par son lien avec le centre-ville, le secteur visé par la phase 1 du projet est traité comme une enclave. Les formes urbaines et architecturales proposées contribuent à accentuer la rupture avec les tissus plus modestes situés à proximité. Celles-ci se caractérisent par de grandes emprises au sol ainsi que par de grands gabarits. D'ailleurs, les critiques adressées au projet à la séance d'information de septembre 2010 ont presque

toutes porté sur les grands gabarits des immeubles proposés par le promoteur. Par leur taille, ces bâtiments de deux à vingt étages se rapprocheront beaucoup plus des typologies bâties du centre-ville que de celles de Griffintown et des abords du canal (Ville de Montréal, 2010: 6). Si par le passé le développement de Griffintown s'est fait en continuité avec le développement du Faubourg des Récollets, aucun lien n'est prévu avec les parties situées à l'est de l'autoroute Bonaventure. À cet effet, on ne trouve nulle mention du projet de réaménagement de l'autoroute et du quartier Bonaventure dans la documentation sur le projet proposé par la Ville de Montréal et le promoteur.

Depuis son annonce à l'automne 2006, ce projet a fait l'objet de nombreuses critiques. Héritage Montréal a dénoncé l'absence d'arrimage du projet aux zones urbaines limitrophes ainsi que son manque de considération pour le patrimoine associé à l'immigration irlandaise (Doyon, 2008: B8). Le Conseil du patrimoine de Montréal a quant à lui critiqué la démolition d'anciens bâtiments, la suppression du tracé de rues de l'ancien fief Nazareth, ainsi que la mise en péril des vues vers le Mont-Royal et vers le fleuve (Champagne, 2008: A10). Cependant, la principale critique émise sur le projet porte sur l'absence de l'Office de consultation publique de Montréal dans le processus de consultation mené par la Ville de Montréal quant à l'adoption du programme particulier d'urbanisme pour le site (Fischler, 2007: A6; Beudet, 2008: A8). Nombreux sont ceux qui ont dénoncé l'empressement avec lequel la ville a adopté un PPU calqué sur le projet de Devimco ainsi que la façon dont l'arrondissement du Sud-Ouest s'y est pris pour le faire: en demandant au gouvernement provincial de réviser la charte de la Ville afin que celle-ci puisse passer outre aux séances de consultations publiques.

### **7.2.1.2 Les projets d'occupation des berges**

Le second groupe est composé des projets de reconversion de l'ancien site de l'aciérie Stelco, de la raffinerie Redpath, ainsi que du centre de tri postal. En plus de constituer des exemples de projets de retissage de la trame urbaine, ceux-ci insistent sur la conservation et

la mise en valeur d'éléments de patrimoine. C'est par la réoccupation d'anciens ensembles ou de sites industriels que ceux-ci s'inscrivent dans une certaine continuité historique. Tant par les formes urbaines et architecturales qu'ils présentent, que par leur orientation, ceux-ci apparaissent davantage en lien avec le canal qu'avec les milieux urbains qui les bordent<sup>45</sup>. À cet effet, ils ne remettent pas en question le détachement du couloir du canal de ses abords, ni ne s'intéressent à la nature de cette rupture.

*La reconversion du site de l'aciérie Stelco*

Piloté par la Société de développement de Montréal (SODEMONT), devenue par la suite la Société d'habitation et de développement de Montréal, le premier de ces projets est celui de la reconversion de l'ancien site de l'aciérie Stelco. Ce site fut acquis en 1986 par la Ville de Montréal. Composé de différents ensembles de logements, le projet de reconversion fait office de précurseur dans le redéveloppement du canal de Lachine. Il est caractérisé par le remaniement d'anciens méga-îlots industriels ainsi que par le remblai de deux anciens bassins. La reconversion du site de la Stelco s'est traduite par la création de plusieurs petits ensembles résidentiels, dont ceux des cours Dominion et Charlevoix. Rappelons que les premières intentions de la ville quant à la transformation du site ne prévoyaient pas la préservation d'éléments associés à l'ancienne vocation industrielle. C'est un groupe de jeunes urbanistes et architectes qui, à force de dessins, d'expertises, et de calculs, démontrèrent à l'administration municipale la faisabilité économique et immobilière de l'intégration des principaux vestiges de l'architecture industrielle présente sur le site (McNichols-Tétreault, 2006: A7).

Le Cours Dominion est circonscrit par la rue Vinet, la rue Duvernay, la rue Dominion ainsi que la rue Sainte-Cunégonde. Cet ensemble est caractérisé par la présence d'anciennes structures industrielles et est composé de logements et de quelques espaces de bureaux. Si l'organisation des circulations du site est restée similaire à celle de l'époque industrielle, un

---

<sup>45</sup> Voir annexes 7, 8 et 9.

parc occupe maintenant la partie ouest de l'îlot, là où se trouvaient des résidences et des ateliers. Une ancienne cheminée s'élève sur la partie est de l'îlot, vestige de l'ancienne vocation. Cependant, les lettres orangées qui étaient accrochées à la cheminée et qui composaient le nom de l'ancienne industrie ont été démontées à la fin des années 1990, une intervention qui a suscité quelques critiques quant à la disparition de cette référence historique populaire (McNichols-Tétréault, 2006 : A7). .



Figure 17 : Localisation du projet de reconversion du site de l'aciérie Stelco.

Source : Parcs Canada, *Lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine : plan directeur*, Ottawa, Publications Parcs Canada, 2004, modifié par Mathieu Payette-Hamelin, août 2011

Réalisé par la firme Boutros et Pratte, le Cours Charlevoix est délimité par le canal et les rues Charlevoix, Sainte-Cunégonde et Vinet. Autrefois occupé par de multiples hangars et de petits ateliers, seuls deux bâtiments furent sauvegardés dans le projet de transformation : le bâtiment longeant la rue Charlevoix et la fabrique qui lui est perpendiculaire. Deux nouveaux bâtiments furent construits sur les rues Vinet et Sainte-Cunégonde permettant ainsi de fermer l'ensemble et de constituer une cour intérieure.



Figure 18 : Cheminée de l'ancienne usine Stelco située au cours Dominion, au carrefour des rues Duvernay et Dominion.

Source : Mathieu Payette-Hamelin, 2008

L'actuel site de l'usine Stelco témoigne d'une certaine rupture face à son milieu environnant, et ce tant par les formes bâties qui y sont déployées que par les activités s'y déroulant. Si les différents sous-ensembles résidentiels misent sur la reconversion d'anciennes structures industrielles, les aménagements qui y sont préconisés témoignent d'un repli. Ce repli est ici engendré par la création d'un certain nombre de cours intérieures, celles-ci s'inscrivant dans un système hiérarchisé d'espaces verts. Ces cours rendues possibles par l'implantation de bâtiments en bordure d'îlots desservent les résidents des différents sous-ensembles, et représentent, à cet effet, le niveau le plus élevé de privacité dans la typologie d'espaces verts du site.

C'est la partie est du site qui a subi le plus de remaniements depuis la fermeture de l'usine Stelco. Le remblai du bassin en cale sèche ainsi que les prolongements des rues Duvernay, Sainte-Cunégonde, Dominion et Filford ont contribué à la transformation de cette partie. Bien qu'il y ait eu depuis consolidation du cadre bâti, la permanence de la structure de voirie et la présence d'un espace libre correspondant à l'actuel Parc Stelco témoignent d'une certaine continuité des formes depuis le début du XX<sup>e</sup> siècle. C'est à partir de la structure préexistante qu'a été conçu le projet de reconversion du site. S'il y a eu remaniement de lots dans la partie est, c'est en poursuivant la trame de rue existante qu'ont été redéfinis les nouveaux îlots. Cependant, on mentionnera que même si la rue Vinet constituait la principale artère de développement de l'ancien village de Sainte-Cunégonde, aucun traitement ne la distingue aujourd'hui des autres rues dans le projet, si ce n'est la présence du parc Stelco, un parc réservé à l'usage des riverains.

On notera que le détachement dont fait preuve le site de la Stelco d'avec son milieu environnant a toujours existé. Comme autrefois, cette rupture est alimentée par la plus grande taille de ses îlots, par la présence de bâtiments de plus grands gabarits, par l'enclavement de son réseau de voirie, ainsi que par sa monofonctionnalité. Si la transformation du site s'est traduite par le maintien de cette rupture, celle-ci ne s'est accompagné d'aucune réflexion quant aux moyens à déployer pour favoriser son intégration aux milieux urbains limitrophes.

L'absence de remise en question du caractère monofonctionnel du site contribue à la pérennité de cette rupture. Si la rue Notre-Dame constitue une importante artère commerciale, et la rue Charlevoix une voie d'accès privilégiée vers la rive sud du canal, l'ensemble apparaît aujourd'hui comme une importante enclave résidentielle. Cet ensemble est bordé par la rue Notre-Dame et le marché Atwater, ainsi que par les commerces à grande surface qui lui sont adjacents. Malgré la proximité et la diversité de ces éléments, la transformation du site n'aura pas été menée en prenant compte de la nature spécifique de son détachement d'avec les milieux voisins. Pour l'ensemble de ces raisons, nous pouvons

dire que le site de la Stelco apparaît aujourd'hui davantage en lien avec le canal et les aménagements du Marché Atwater, qu'avec les milieux urbains qui lui sont directement limitrophes au nord.

### *La reconversion de la raffinerie Redpath*

Abandonné depuis 1979, l'ancien ensemble industriel de la Redpath a fait l'objet de 2001 à 2006 d'une importante transformation par la société immobilière Gueymard appuyée par le groupe Cardinal Hardy. Cet ensemble qui est directement implanté en bordure du canal est composé de six anciens bâtiments industriels recyclés en habitations et en commerces. Le projet se caractérise également par la remise en état du bassin des Prêtres contigu à l'ensemble, où des quais sont disponibles pour les propriétaires de logements.

Ce projet de reconversion fait suite au projet avorté du ministère du Patrimoine canadien qui voulait à la fin des années 1990 installer un centre d'interprétation de l'histoire du canal dans les bâtiments alors désaffectés. Ce projet qui ne bénéficia pas de l'appui de la Ville de Montréal fut finalement abandonné faute de ressources financières. Devant sa désaffectation, l'administration municipale du maire Bourque voulut démolir l'ancien ensemble industriel. Cependant, il fut racheté avant de connaître un tel sort. Son rachat et sa reconversion s'inscrivent au plus fort de la transformation récréotouristique du canal, au moment où le canal est rouvert à la navigation de plaisance.

Le projet de reconversion de la Redpath s'appuie sur le maintien d'anciens bâtiments industriels. Des huit bâtiments autrefois présents, deux furent démolis et six furent reconvertis. Le projet préconise le maintien des gabarits d'origine et de l'organisation sur cour, de même que la préservation du caractère d'origine des bâtiments bordant le canal. Si certains bâtiments furent démolis à cause de leur état de dégradation avancée, on reprit certaines de leurs dimensions, leurs revêtements, ainsi que leurs formes de toit pour les reconstruire (deux bâtiments le long du bassin des Prêtres). Dans les autres bâtiments, les



matériaux d'origine des structures ainsi que les revêtements de façades ont été conservés et un effort à été fait pour les rendre visibles au sein des espaces habités.



Figure 19 : Localisation du projet de reconversion de la raffinerie Redpath.

Source : Parcs Canada, *Lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine : plan directeur*, Ottawa, Publications Parcs Canada, 2004, modifié par Mathieu Payette-Hamelin, août 2011

La transformation de l'ancien ensemble industriel de la Redpath en complexe d'habitations tire profit de la valorisation du canal comme espace récréotouristique. La remise en état ainsi que la privatisation du bassin des Prêtres en témoignent. Comme l'illustre le récent débat entourant la construction du projet des Bassins du Nouveau Havre et le risque d'obstruction engendré par cet ensemble sur la vue des résidents de la Redpath vers le centre-ville (Baillargeon, 2009: A4), la proximité avec le plan d'eau ainsi qu'avec son parc linéaire et les vues vers le centre-ville de Montréal constituent d'importants arguments à l'occupation de l'ancien ensemble industriel.



Par sa vocation résidentielle et le traitement qui est fait de l'espace bordant le canal, dont le bassin des Prêtres, l'ensemble est marqué par une forte impression de privacité. Celle-ci est soutenue par la présence d'une grille fermant l'entrée du site sur la rue Saint-Patrick, ainsi que d'un muret longeant le canal et le parc linéaire.

Bien que le projet présente certains espaces à vocation commerciale, aucun échange n'est envisagé avec les milieux résidentiels limitrophes ou avec la rue Centre, principale artère commerciale du nord de Pointe-Saint-Charles. L'absence de relation avec les quartiers situés au sud de la rue Saint-Patrick s'explique notamment par la nature de voie de transit de cette artère. Celle-ci se caractérise par une importante circulation automobile et de camionnage. Elle constitue le principal accès aux industries encore présentes dans ce secteur du canal de Lachine. De même, la présence de bâtiments de grands gabarits le long de Saint-Patrick, dont le bâtiment de la Northern Electric Company (Nordelec), accentue le détachement de l'ensemble composé de la Redpath et de Belding Corticelli des milieux résidentiels situés plus au sud. On notera que le projet de reconversion de l'ancienne raffinerie Redpath ne remet pas en question la nature de la rupture entretenue par cette voie. Bien que celle-ci ait toujours constitué une importante discontinuité entre la bande riveraine du canal et Pointe-Saint-Charles, le projet ne cherche aucunement à rattacher les deux ensembles.



Figure 20 : L'ensemble de la Redpath vu du côté nord du canal de Lachine.

Source : Mathieu Payette-Hamelin, 2008

Ainsi, tant par ses formes, que par la répartition de ses activités et les vocations de ses espaces, l'ensemble de la Redpath apparaît davantage en lien avec le canal de Lachine et les activités s'y déroulant qu'avec le reste de son environnement urbain. Les éléments qui contribuent à cette impression sont :

- L'organisation des volumes sur eux-mêmes, c'est-à-dire autour d'une cour intérieure, ainsi que leur implantation directement en bordure du canal;
- L'absence de démarcation entre les espaces publics et privés directement situés en bordure du canal;

- La constitution d'un effet d'ensemble avec l'ancien bâtiment de la Belding Corticelli qui apparaît soutenue par la présence d'une partie de l'ancien tracé de la rue du canal et du bassin des Prêtres.

### *La transformation du site du centre de tri postal*

Le troisième et dernier projet du groupe que nous avons caractérisé de « projets d'occupation des berges » est celui du réaménagement du site de l'ancien centre de tri postal nommé « Bassins du Nouveau Havre ». Le site autrefois caractérisé par la présence de quatre bassins fut acquis en 2007 par la Société Immobilière du Canada, quatre ans après le déménagement des activités de Postes Canada. L'ancien centre de tri postal étant aujourd'hui démolí, les travaux de construction devraient débuter sous peu.



Figure 21 : Localisation du projet de transformation du site du centre de tri postal.  
 Source : Parcs Canada, *Lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine : plan directeur*, Ottawa, Publications Parcs Canada, 2004, modifié par Mathieu Payette-Hamelin, août 2011

Inscrit dans le lieu historique national du Canal-de-Lachine, ce projet proposé par la SIC se divise en quatre secteurs (d'est en ouest sur le site). Le premier, à usage résidentiel, se distingue par trois tours de vingt étages et deux bassins d'eau. Le second comprend des immeubles de huit étages, une aire de jeux et des jardins d'eau. Le troisième, à usages mixtes, inclut des commerces situés au rez-de-chaussée de résidences, une place publique et des parcs. Le dernier apparaît, quant à lui, strictement commercial avec la présence d'ateliers et de bureaux. Au total, quelque 2 000 unités de logements sont envisagées sur le site (Société Immobilière du Canada, 2009: 47). La circulation véhiculaire à l'intérieur du projet sera limitée à la seule rue transversale, le prolongement de la rue Bassin.



Figure 22 : Plan d'ensemble des Bassins du Nouveau Havre.

Source : Société Immobilière du Canada, *Les Bassins du Nouveau Havre : Plan directeur*, Montréal, 2009, p.44

C'est à deux égards que le projet des Bassins du Nouveau Havre cherche à s'inscrire dans son milieu : en favorisant d'une part l'accès au canal de Lachine et, d'autre part, en retissant la trame urbaine du secteur. L'excavation des anciens bassins, no. 1, 2 et 3, sert ici le premier objectif qui est d'ouvrir le quartier sur le canal, tandis que le percement de la rue Bassin et l'implantation de promenades piétonnes le long des quais se veulent un effort pour consolider la trame urbaine. C'est par l'excavation des anciens bassins que le projet s'inscrit dans la morphogénèse des lieux. Leur rétablissement permettra vraisemblablement à un plus grand nombre d'unités résidentielles d'avoir directement accès à l'eau.

Par les activités qui y seront préconisées et son ampleur, le projet favorise une certaine redensification du secteur. Les trois jetées créées entre les bassins excavés seront notamment constituées de bâtiments résidentiels de grands gabarits avec cours intérieures. Tous les bâtiments auront entre sept et huit étages, seules trois tours de vingt étages seront situées le long du bassin 1, celui le plus à l'est (Société Immobilière du Canada, 2009: 50). À cet effet, on rappellera les craintes exprimées par des résidants de la Redpath lors des consultations publiques sur le projet quant à la disparition de « leurs » vues sur le Mont-Royal. Notons toutefois que le projet reçut l'appui de différents groupes dont Culture Montréal, la Coalition de la Petite Bourgogne-Quartier en santé, ainsi que le Regroupement économique et social du Sud-Ouest (RESO). Ces derniers considèrent plutôt que la haute densité du projet pourrait avoir un effet dynamisant sur le quartier (Baillargeon, 2009: A4).

Autrefois industriel, ce secteur connaîtra avec ce projet une nouvelle mixité. La présence de bâtiments de grands gabarits s'explique ici par la valeur foncière du terrain situé en bordure du parc linéaire du canal de Lachine. Comme plusieurs autres projets situés le long du canal, dont le Quai des Éclusiers, les Cours du Marché, les Jardins du Canal, la Belding Corticelli et la Redpath, ce projet immobilier tire profit de sa proximité avec le plan d'eau.

Bien que le projet soit à dominante résidentielle, la partie ouest du projet qui donne sur le parc aménagé sur l'emprise de l'ancien bassin no. 4 sera réservée aux activités

commerciales. Mentionnons que la principale artère commerciale du secteur, la rue Notre-Dame, se trouve quelques rues plus au nord. D'autres commerces sont également envisagés dans le secteur : il s'agit de ceux proposés dans le cadre du projet révisé du « District Griffin ». S'il est fait mention par la SIC de liens avec le projet voisin de Griffintown qui lui est directement adjacent (Société Immobilière du Canada, 2009: 22), aucun lien n'est mentionné avec la rue des Seigneurs, la plus proche artère permettant la traversée vers la rive sud du canal.

Une place publique prévue à l'angle des rues William et Guy fait office de porte d'entrée du projet. Située à l'extrémité nord-ouest du projet, il y a tout lieu de croire que cette place permettra d'atténuer le détachement de la bande riveraine du canal et les milieux urbains situés plus au nord. Bien que ce détachement ne soit aussi soutenu que celui imposé par la rue Saint-Patrick, au sud du canal, la place facilitera les échanges en direction des centralités présentes à proximité du site. À cet effet, le réseau de circulation piétonnier et cyclable mis en place à l'intérieur du projet conduira au parc linéaire situé le long du canal. Les liens est-ouest seront quant à eux encouragés par le prolongement de la rue Bassin et par la présence de la piste cyclable permettant le transit vers le centre-ville.

Contrairement aux précédents projets, le projet de transformation de l'ancien centre de tri postal cherche davantage à atténuer le détachement de la bande riveraine du canal avec les milieux urbains limitrophes. C'est essentiellement par l'organisation de l'espace public et la mixité des activités que cela est proposé. L'installation d'un espace public au croisement des rues William, Ottawa et Guy, a pour objectif d'articuler les échanges entre le projet et le milieu environnant en dirigeant les déplacements vers le canal ou vers la rue Notre-Dame. De même, en s'appuyant sur la présence de commerces et de petits parcs de détente, le projet entend favoriser l'établissement de relations de proximité qui résulteraient de sa fréquentation par une clientèle provenant du parc linéaire ou des ensembles résidentiels et de bureaux avoisinants.

### 7.2.1.3 Les projets de réfection et de mise en valeur du canal

Le dernier groupe de projets est constitué de projets portant sur la conservation, l'évocation et la mise en valeur d'éléments de patrimoine associés au canal de Lachine. Il est composé du projet de création du parc linéaire du canal de Lachine, de la restauration des écluses du Vieux-Port (no. 1 et 2), de la réfection de l'écluse Saint-Gabriel (no. 3) et de la constitution du parc archéologique de la Pointe-des-Seigneurs, ainsi que de la mise en valeur du Vieux-Canal et du réaménagement du secteur de l'écluse de Lachine (no. 5)<sup>46</sup>. Ces projets misent tous sur la consolidation de la vocation récréotouristique du canal. À cet effet, ils participent avant tout à la mise en valeur de l'ancien corridor industriel et des équipements patrimoniaux qui lui sont associés.

#### *La création du parc linéaire du canal de Lachine*

Comme nous l'avons mentionné dans le précédent chapitre, c'est à la fin des années 1970 que Parcs Canada, alors nouvellement propriétaire des installations, proposa l'aménagement d'un corridor d'activités terrestres et aquatiques le long du canal de Lachine. Ce n'est toutefois qu'au début des années 2000 que fut permis l'usage du canal longtemps considéré comme trop contaminé. Ce corridor s'articule sur la consolidation d'activités linéaires qui permettraient aux visiteurs d'accéder aux différentes ressources patrimoniales et foyers d'intérêt situés le long de son cours. Dans le but de rendre certaines de ses parties disponibles à des fins récréatives Parcs Canada amorça, dès 1977, la transformation du canal par l'implantation d'une piste cyclable le long de ses berges.

Selon l'agence fédérale Parcs Canada (1979: 25), l'approche de mise en valeur développée au canal de Lachine permet « d'exploiter l'unicité du canal en tant que structure historique traversant la trame urbaine et d'en faire un lieu privilégié du milieu dont il fait partie ». C'est, d'une part, par la multiplication de points d'intégration aux lieux de contact du

---

<sup>46</sup> Voir annexes 10, 11, 12 et 13.

couloir récréatif et des quartiers résidentiels, et d'autre part, par l'installation de points d'accès aux endroits jugés les plus stratégiques, dont les sites de raccordement au réseau de pistes cyclables régional, qu'est favorisée l'accessibilité au lieu historique national.

La mise en place du corridor aquatique culmine avec la réouverture du canal à la navigation de plaisance en 2002. À cet effet, il constitue aujourd'hui l'un des tronçons les plus achalandés de la Route bleue du Grand Montréal, un circuit de découverte des différents plans d'eau de la région montréalaise pour les petites embarcations non-motorisées. Avec les canaux de Sainte-Anne-de-Bellevue, de Carillon, de Saint-Ours, de Chambly et Rideau, le canal de Lachine s'inscrit également dans un ensemble de canaux historiques navigables et s'arrime, avec ces derniers, à un réseau nord-américain de voies de navigation.

Quant au corridor d'activités terrestres, c'est à partir de la constitution d'une typologie de zones thématique qu'est préconisée son organisation (figure 23). Le plan directeur de 2004 propose à cet effet la création de « pôles », de « haltes » et de « carrefours », correspondant chacun à des espaces de concentration d'éléments d'intérêt patrimonial et des secteurs de jonction privilégiés entre le canal et ses abords<sup>47</sup>.

Six « pôles » d'activités et de services ponctuent le corridor d'activités terrestres (Lachine, Vieux-Port, bassin Peel, Saint-Gabriel, Atwater et Gadbois). Ces pôles visent à « exploiter de façon optimale les qualités des lieux déjà existants et, d'autre part, à renforcer les liens fonctionnels entre le canal et la ville » (Parcs Canada, 2004: 74). Bien que les pôles du bassin Peel et Gadbois ne présentent aujourd'hui aucun aménagement spécifique, mis à part

---

<sup>47</sup> Selon le plan directeur du lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine, les ensembles historiques de Lachine et du Vieux-Montréal sont considérés comme les portes d'entrée du couloir du canal et de ses abords. Ils sont principalement axés sur des fonctions d'accueil, d'orientation et d'interprétation pour l'ensemble du corridor. Le pôle du bassin Peel est, quant à lui, orienté vers les activités nautiques et l'appréciation des ouvrages d'art associés à la construction et à l'opération du canal. Le pôle Saint-Gabriel est axé sur « l'interprétation du patrimoine en relation avec l'histoire de l'utilisation de l'énergie hydraulique et de l'industrialisation » (Parcs Canada, 2004: 75), tandis que le pôle Atwater est orienté vers les services et les activités commerciales, et que le pôle Gadbois est axé vers la récréation. La halte Notre-Dame/Lasalle-Coke sert à des fins d'interprétation, tandis que les



des bancs publics, le pôle Atwater accueille un pavillon de service ainsi qu'une place publique destinée à l'usage des cyclistes et des piétons. Le pôle Saint-Gabriel est marqué, quant à lui, par la présence d'un poste d'observation de l'écluse no. 3, et les pôles de Lachine et du Vieux-Port sont caractérisés par la présence d'un pavillon d'accueil ainsi que de postes d'observation et d'espaces de détente pour les visiteurs.

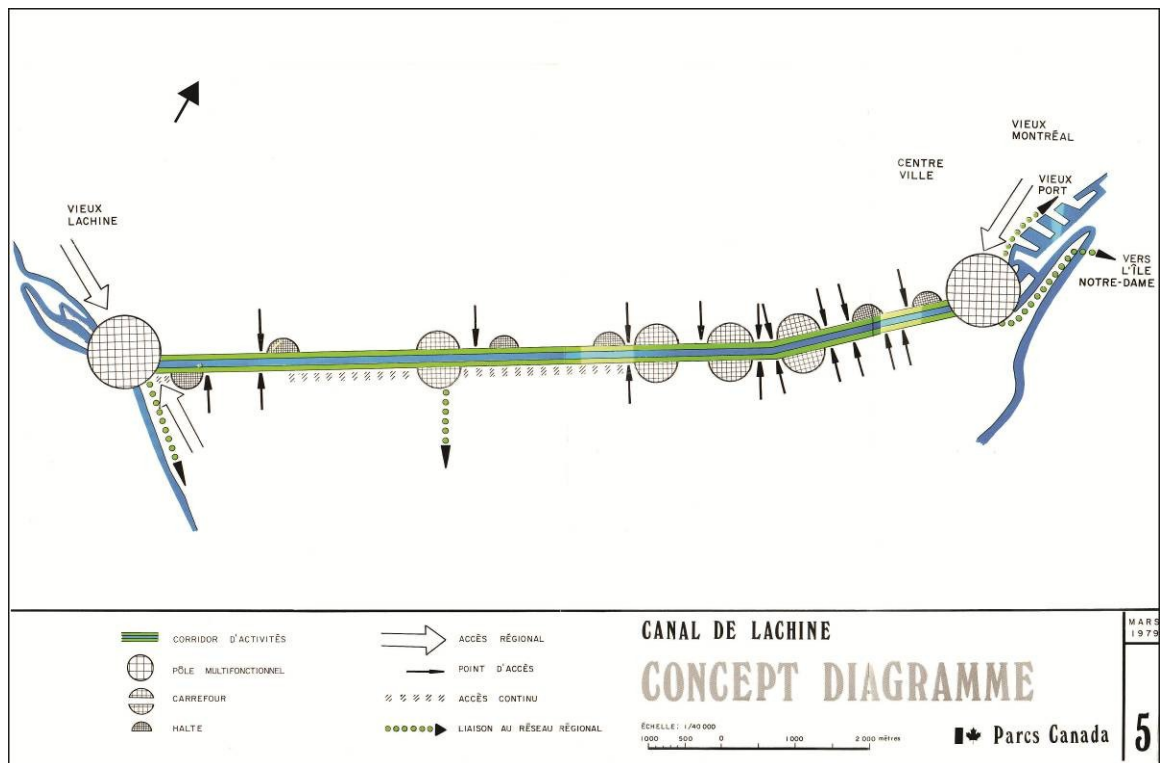


Figure 23 : Schéma conceptuel du couloir récréatif du canal de Lachine tel que proposé en 1979 et qui sert de base au plan directeur de 2004.

Source : Parcs Canada, *Canal-de-Lachine : Plan directeur*, Ottawa Publications Parcs Canada, 1979

Dans le plan directeur de 2004, on propose l'aménagement de trois « haltes ». Ces haltes correspondent aux points d'intérêt situés le long de la propriété de Parcs Canada. Elles offrent un intérêt particulier au plan patrimonial, comme la halte Notre-Dame/LaSalle-Coke

haltes LaSalle et Gauron sont orientées vers la détente. Finalement, les deux carrefours, des Trinitaires et Sir-Georges-Étienne-Cartier, sont conçus comme des points d'accès au parc linéaire.

avec sa grue servant jadis au déchargement de charbon, ou récréatif, comme les haltes LaSalle et Gauron. Ces haltes ont pour fonction de signaler les éléments d'interprétation historiques, biophysiques ou industriels, et marquer des points d'arrêt et des aires de repos (Parcs Canada, 2004: 76). Mis à part la présence de l'ancienne grue et d'un bloc sanitaire à la halte Notre-Dame/Lasalle-Coke, aucun aménagement particulier ne signale la présence de ces haltes.

Parcs Canada propose également l'aménagement de deux « carrefours » situés à la rencontre du canal et du boulevard Angrignon, ainsi qu'à proximité de la place Sir-Georges-Étienne-Cartier. Envisagés comme les lieux privilégiés d'intégration et de liens avec le milieu environnant, ils apparaissent tributaires des interventions urbaines réalisées dans la zone limitrophe du canal. Selon le plan directeur de 2004, les aménagements envisagés à ces « carrefours » sont conçus de façon à favoriser un lien physique entre le couloir du canal proprement dit et les sites d'intérêt situés en périphérie (Parcs Canada, 2004: 77). Cependant, ils ne sont marqués aujourd'hui d'aucun aménagement particulier si ce n'est du parc Gédéon-de-Catalogne qui lui est implanté en continuité du square Sir-Georges-Étienne-Cartier et assure le lien avec le parc linéaire du canal.

La transformation récréotouristique du canal de Lachine mise sur la constitution d'un corridor d'activités terrestres et aquatiques reliant deux pôles touristiques d'importance : le Vieux-Port de Montréal et le Vieux-Lachine. Si les aménagements proposés le long du canal s'adressent essentiellement aux visiteurs du lieu historique national, c'est en insistant sur la consolidation de sa vocation récréotouristique et d'activités connexes que la constitution du parc linéaire du canal de Lachine relève d'une échelle métropolitaine. Le projet aborde son contexte urbain à partir d'une échelle qui est davantage régionale que locale, reléguant ainsi au second plan son arrimage aux milieux limitrophes. Par ailleurs, mentionnons que les extrémités du parc linéaire, et dans une moindre mesure le secteur du parc Gédéon-de-Catalogne, s'inscrivent à une échelle locale d'organisation du territoire. Par leur intégration à un tissu urbain densifié, caractérisé par la mixité de ses activités, ainsi

que par leur rattachement à un ensemble d'espaces publics de proximité, ces secteurs interpellent autant une utilisation quotidienne que récréotouristique de l'espace. À cet effet, ils se démarquent du reste du parc linéaire du canal de Lachine.

*La restauration des écluses du Vieux-Port (no. 1 et 2)*

Implantées en aval du canal de Lachine, en bordure de la jetée Bickerdike, les écluses no. 1 et no. 2 sont situées à proximité de l'intersection des rues McGill et de la Commune et du pont de la rue Mills. Bien que le périmètre de l'arrondissement historique du Vieux-Montréal fût modifié en 1995 pour englober le site du Vieux-Port, elles en sont exclues.

C'est dans le cadre du projet de réaménagement du Vieux-Port, réalisé à l'occasion du 350<sup>ème</sup> anniversaire de la fondation de Montréal, en 1992, que ces écluses furent restaurées. Ce projet de mise en valeur avait pour but de dégager les vues vers le fleuve, de supprimer les barrières entre le Vieux-Montréal et l'ancien port, ainsi que de redonner accès à l'eau. Le plan d'aménagement insistait alors sur la vocation publique du Vieux-Port et misait sur son intérêt récréotouristique (Courcier, 2002: 290). Trois secteurs étaient ciblés comme sites d'interventions prioritaires : le secteur est, le secteur des activités récréatives; le secteur centre, la place maritime; ainsi que le secteur ouest, le parc des écluses.



Figure 24 : Localisation du projet de restauration des écluses du Vieux-Port (no.1 et 2).  
 Source : Parcs Canada, *Lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine : plan directeur*, Ottawa, Publications Parcs Canada, 2004, modifié par Mathieu Payette-Hamelin, août 2011

Les principales interventions du secteur ouest visaient à recréer l'embouchure du canal de Lachine telle qu'elle se présentait à l'apogée du port et à remettre en état les deux écluses. Les travaux ont impliqué le déblaiement des anciennes écluses ainsi que la relocalisation de la voie ferrée. On procéda également à la création du Bassin Bonsecours et de son « île » en excavant quelque 150 000 mètres cubes de remblai. Différents aménagements paysagers furent réalisés. On construisit des passerelles permettant de traverser le canal et on procéda à la construction de la maison des Éclusiers en 1993 qui est à la fois un point d'accueil, un restaurant-terrace, ainsi qu'un centre d'interprétation de l'histoire du lieu historique national.



Figure 25 : Vue vers l'est de l'écluse no. 2 située au Vieux-Port de Montréal.  
Source : Mathieu Payette-Hamelin, 2010

Bien que ces aménagements furent réalisés au début des années 1990, le désir de faire du Vieux-Port une destination touristique remonte au début des années 1980. Dans un document intitulé *Le Vieux-Port de Montréal : Projet d'aménagement*, la Société du Vieux-Port de Montréal (1984: 2) proposait dès 1984 de « faire du Vieux-Port une destination qui tire au maximum parti de la présence du fleuve et du caractère portuaire du site, tout en se reliant au patrimoine immobilier des quartiers environnants ». Dans ce document, la mise en valeur du patrimoine immobilier des quartiers environnants était considéré comme tributaire de « l'agencement des relations » entre le Vieux-Port et les quartiers limitrophes que sont le Vieux-Montréal, Centre-Sud et le Faubourg des Récollets, ainsi que de la « participation à la préservation et à la mise en valeur des éléments historiques situés sur le

site ou à proximité et qui présentent un potentiel d'intégration aux activités du site » (Société du Vieux-Port de Montréal, 1984: 3).

Il est intéressant de constater qu'à la lumière de ce document, le réaménagement de l'embouchure du canal de Lachine, tel que réalisé au début des années 1990, ne mise pas tant sur la création de liens vers les quartiers voisins que sur la mise en valeur et l'évocation des éléments de patrimoine associés au site, qu'il s'agisse des écluses comme telles ou des anciennes infrastructures industrielles. C'est davantage vers le Silo no. 5, ainsi que vers le parc de la jetée Bickerdike que sont créés les liens. Des passerelles permettent de traverser le plan d'eau vers les anciennes structures encore présentes. Si la Maison des éclusiers, seule construction du secteur, ainsi que les aménagements créés se situent tous en bordure du canal, c'est sur la bande riveraine que se concentrent les interventions alors réalisées, témoignant ainsi du peu d'intérêt pour les quartiers limitrophes. Certes, l'autoroute Bonaventure marque une importante rupture dans le secteur, mais aucun traitement particulier ne favorise les échanges avec le Faubourg des Récollets ou Griffintown.

Comme le mentionne Pinard (1991: B4), c'est après plus de 17 ans de tergiversations que furent réalisés ces aménagements. Cette période fut marquée par deux consultations publiques sur l'avenir du Vieux-Port, en 1979 et 1985, ainsi que par la succession de neuf ministres responsables. Si ces nombreux changements ont été accompagnés de presque autant de remises en question des orientations d'aménagement, notamment quant à la préservation des éléments issus de l'époque industrielle dont certains hangars et élévateurs à grains, c'est plus de cent trente millions de dollars d'investissement publics qui ont été injectés dans la transformation du Vieux-Port avant l'adoption du dernier plan d'aménagement en 1989. À l'issue de son adoption, la présence de la double voie ferrée entre la rue de la Commune et l'esplanade du Vieux-Port recueillit de nombreuses critiques. Cette voie qui sert à relier l'ancienne cour du CN de Pointe-Saint-Charles à la section est du port de Montréal sépare la rue de la Commune du bord de l'eau.

Ainsi, c'est dans une perspective récréotouristique s'appuyant sur la mise en valeur d'anciens équipements industriels et sur la remise en état des écluses que furent réalisés ces aménagements. La réfection des écluses ainsi que le creusement du bassin Bonsecours servent avant tout la réouverture du canal à la navigation de plaisance. Si ces écluses furent restaurées avant les autres, c'est que l'administration du Vieux-Port, alors gestionnaire des écluses no.1 et 2, entreprit les travaux de réaménagement quelques années avant que Parcs Canada n'amorce la réfection du reste du canal.

*La réfection de l'écluse Saint-Gabriel (no. 3) et la constitution du parc archéologique de la Pointe-des-Seigneurs*

Le secteur de l'écluse Saint-Gabriel et du parc archéologique de la Pointe-des-Seigneurs est situé à proximité de la rue des Seigneurs, dans l'arrondissement du Sud-Ouest. On retrouve à ses abords une importante concentration de bâtiments industriels de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle comme les bâtiments de la Belding Corticelli, de la Redpath Sugar Refinery, ou de la Northern Electric Company (Nordelec). Plusieurs infrastructures associées à l'ancienne vocation du canal, comme des canaux de fuite et des ouvrages d'art tels des ponts et des écluses, se trouvent à proximité. La Pointe-des-Seigneurs, située immédiatement au nord du complexe de l'écluse Saint-Gabriel et de la piste cyclable du canal Lachine, est propriété de la Ville de Montréal, tandis que l'écluse Saint-Gabriel est, quant à elle, de responsabilité fédérale.

Bien que la ville entreprit entre 1990 et 1992 la réfection des deux premières écluses (no. 1 et no. 2), c'est en 1997 que Parcs Canada, propriétaire du canal, annonça la rénovation du reste des installations du canal. Les travaux de réfection visaient alors à permettre la remise en marche de ces équipements. C'est dans ce contexte que l'agence fédérale procéda à la reconstruction de l'écluse Saint-Gabriel (no.3), de celle de Côte-Saint-Paul (no.4), ainsi que de celle de Lachine (no.5). Elle restaura également les murs de soutènement du canal, tout



comme elle suréleva certains ponts jugés trop bas et excava l'ancien bassin Wellington, le bassin de retournement.



Figure 26 : Localisation du projet de réfection de l'écluse Saint-Gabriel (no. 3) et de constitution du parc archéologique de la Pointe-des-Seigneurs.

Source : Parcs Canada, *Lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine : plan directeur*, Ottawa, Publications Parcs Canada, 2004, modifié par Mathieu Payette-Hamelin, août 2011

La Ville de Montréal participa à ce vaste programme de revitalisation en raccordant la rue Peel à la rue de la Commune, en réaménageant les abords du marché Atwater et en procédant à la mise en valeur *in situ* des vestiges de l'ancienne église Sainte-Anne à Griffintown. C'est également à partir de ce moment que la ville entreprit un programme de fouilles archéologiques des abords du canal de Lachine. À la faveur de travaux de construction, on découvrit en 2000 les vestiges d'un ancien moulin ainsi que d'un bassin à proximité de l'écluse no. 3. Jusqu'en 2009, le site archéologique de la Pointe-des-Seigneurs fut accessible au public. Depuis, l'arrondissement Sud-Ouest bénéficie d'une subvention accordée dans le cadre du Fonds bleu de la Communauté métropolitaine de Montréal afin



de le mettre en valeur. Financés par la CMM, le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, de même que par la Ville, les travaux de fouille ont notamment permis à ce jour de découvrir une ancienne turbine servant à actionner et à alimenter en énergie les industries présentes dans le secteur. Ces travaux s'inscrivent dans le cadre d'efforts faits par la Ville afin de mettre en valeur le potentiel de développement récréotouristique du canal.



Figure 27 : Vue vers l'est de la piste cyclable du canal de Lachine, du parc archéologique de la Pointe-des-Seigneurs, de l'écluse Saint-Gabriel (no.3) et de l'ensemble de la Redpath. Source : Mathieu Payette-Hamelin, 2011

Les projets de reconstruction de l'écluse Saint-Gabriel et de mise en valeur du site archéologique de la Pointe-des-Seigneurs ne constituent pas des projets urbanistiques à proprement dit. Ils constituent davantage des projets de valorisation du patrimoine bâti. À cet effet, ils s'inscrivent tous deux dans le cadre d'un projet de transformation du canal de

Lachine en espace récréotouristique, l'interprétation du passé industriel apparaissant comme l'un des éléments motivant sa fréquentation. Contrairement à la majorité des autres projets de mise en valeur ou d'évocation d'éléments patrimoniaux situés le long du canal, mis à part le maintien de l'ancienne grue de déchargement de la halte Notre-Dame/Lasalle-Coke du parc linéaire, le site archéologique de la Pointe-des-Seigneurs insiste sur la dimension mémorielle des usages associés au canal. Par une mise en valeur *in situ* des vestiges industriels, c'est l'ancienne vocation industrielle des lieux qui est mis de l'avant.

C'est en raison de la concentration de bâtiments et d'infrastructures témoignant de l'ancienne vocation du canal que le gouvernement fédéral et la Ville de Montréal ont voulu faire de ce secteur un lieu privilégié d'interprétation du patrimoine industriel. La réfection de l'écluse Saint-Gabriel s'inscrit dans le cadre du projet de réouverture du canal à la navigation de plaisance, tandis que la mise en valeur *in situ* des vestiges archéologiques de la Pointe-des-Seigneurs sert, quant à elle, la vocation récréotouristique du canal en renforçant le rôle du pôle Saint-Gabriel comme lieu d'évocation de l'ancienne activité industrielle. À cet effet, ces deux projets de conservation n'entretiennent pas de liens avec les milieux limitrophes au canal. Ils ne s'inscrivent que dans le cadre d'un parcours récréotouristique et ne sont accessibles qu'à partir du parc linéaire.

*La mise en valeur du Vieux-Canal et le réaménagement du secteur de l'écluse de Lachine (no. 5)*

Le Vieux-Canal, également nommé petit Canal, et l'écluse de Lachine (no. 5) font partie de l'ensemble historique du Vieux-Lachine situé en amont du plan d'eau. Cet ensemble est polarisé par le boulevard Saint-Joseph, la principale artère de développement de l'ancien village de Lachine. Si le Vieux-Canal constitue le dernier témoin de la canalisation de 1824, on peut toujours voir à proximité les traces des élargissements successifs de 1843-1848 et de 1875-1883. L'écluse actuellement en fonction est d'ailleurs située sur le tracé du deuxième élargissement, du côté nord de la place publique créée à l'ouest du pont Huit.

C'est à la suite de la fermeture du canal à la navigation au début des années 1970 que les premiers projets de reconversion de l'embouchure ouest du canal ont été envisagés. Dès 1973, la ville de Lachine « a décidé de réagir et de mettre fin à cette désintégration en restituant au petit Canal [Vieux-Canal] et au quartier qu'il longe leur caractère historique et esthétique et en développant tout le potentiel existant au point de vue social, culturel et artistique » (Pierre Larouche et associés, 1975: 4). Un premier projet de reconversion fut élaboré pour le Vieux-Lachine, alors désigné comme le quartier Rémy. Cependant, il faudra attendre le début des années 1980 avant que s'amorce la transformation de ce secteur sous l'égide du gouvernement fédéral, propriétaire de l'ensemble du canal.

La vision développée dans le document synthèse, *Le Canal de Lachine : esquisse de réaménagement*, ainsi que dans le premier plan directeur de 1979, mise sur la consolidation de la vocation récréotouristique des berges. Le concept d'intervention qui y est préconisé s'appuie sur la constitution d'un couloir récréatif ponctué de zones d'activités reliant les pôles historiques de Lachine et du Vieux-Montréal, et la mise en valeur du canal y est abordée à partir de l'aménagement d'espaces et d'équipements publics réservés à des fins culturelles, sociales et récréatives.



d'orientation et d'interprétation. Un pavillon d'accueil fut d'ailleurs construit au début des années 2000 sur la place publique marquant la jonction des jetées et du pont Huit. L'architecture de ce pavillon d'accueil fut ouvertement critiquée au moment de sa construction, notamment en raison du caractère factice de certaines de ses références stylistiques (Gironnay, 2002: B7).



Figure 29 : Vue vers l'est de l'écluse de Lachine (no. 5), du chalet d'accueil du lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine et du pont Huit.

Source : Mathieu Payette-Hamelin, 2011

La première phase de travaux visant à affirmer la vocation récréative des lieux débute à la fin des années 1970 avec la relocalisation du Pont Huit à l'est du chemin LaSalle. La relocalisation du pont permet la création d'une place publique sur laquelle on retrouve aujourd'hui un bâtiment d'accueil à l'usage des visiteurs. C'est à cette époque que les

autorités fédérales attribuèrent aux trois jetées des vocations spécifiques qui perdurent encore aujourd'hui.

Sur la première jetée bordant le Vieux-Canal on privilégia des activités à caractère local. Cette vocation est alimentée par la présence d'une piste cyclable ainsi que des aires de repos et d'interprétation historique. À cet effet, la première jetée se présente comme un prolongement de la bande riveraine située directement en bordure du petit Canal. La présence d'activités commerciales sur le boulevard Saint-Joseph, ainsi que sa proximité avec les milieux résidentiels du Vieux-Lachine, apparaissent comme les principaux éléments ayant motivé la consolidation de sa vocation locale.

La vocation de la seconde jetée porte quant à elle sur les activités nautiques. Elle accueille aujourd'hui la marina *Le Port de Plaisance de Lachine*. La réouverture du canal à la navigation de plaisance vient d'ailleurs appuyer le choix de cette jetée comme principal carrefour de services pour les plaisanciers puisque l'on procéda à la réfection de la seconde écluse (no. 5) située immédiatement en aval de cette jetée.

La troisième jetée, la dernière à avoir été construite, s'est vue conférer une vocation régionale. C'est sur cette dernière que l'on a constitué un parc régional permettant de découvrir le Lac Saint-Louis et le Vieux-Lachine par de nombreux postes d'observation. D'ailleurs, dans le but de favoriser la diversité des usages, on préconisa l'installation de grands espaces verts polyvalents.

Tout comme les deux précédentes, cette troisième jetée est desservie par la place publique créée là où était jadis situé l'ancien pont Huit. C'est à l'entrée de cette jetée qu'eut lieu le plus important remembrement d'îlots. Bien que l'on voulut à la fin des années 1970 aménager un vaste stationnement sur l'îlot de la pointe sud-ouest, on préféra, dans les années 1980, maintenir le tracé de l'ancien chemin de LaSalle. Aujourd'hui, celui-ci forme un cul-de-sac à proximité de la nouvelle voie desservant le pont Huit et le chemin du Musée.



Ainsi, bien que les vocations des différentes jetées apparaissent déterminées par leur degré de proximité avec les quartiers résidentiels du Vieux-Lachine, c'est dans le but de favoriser l'accès aux installations récréatives que l'on aménagea différents espaces publics et que l'on envisagea la création d'un vaste stationnement à la rencontre des trois jetées. Le déménagement du pont Huit permit à cet effet la création d'une place publique vouée à l'accueil des visiteurs sur laquelle est aujourd'hui implanté le pavillon d'accueil de Parcs Canada. De même, le percement du chemin du Musée permet aujourd'hui de desservir l'ancienne Maison Charles-Leber-Lemoyne qui abrite l'actuel Musée de Lachine.

### **7.3 Conclusion**

Reconnu dès 1929 comme lieu d'importance nationale, le canal de Lachine fut désigné par le gouvernement fédéral lieu historique national en 1996. Cette désignation s'appuie sur la présence de nombreuses infrastructures industrielles le long de ses berges et témoigne d'un intérêt grandissant pour le patrimoine industriel. À cet effet, le gouvernement fédéral et la Ville de Montréal entreprirent au début des années 1990 un programme de revitalisation qui insistait sur la composante patrimoniale du canal. Les deux paliers de gouvernement voulaient alors favoriser la relance économique de l'ancien corridor industriel par la reconversion des anciennes industries et le développement d'activités récréotouristiques (London, 1998: 16).

C'est dans le but de favoriser la reconversion et l'occupation des anciens bâtiments industriels que la Ville de Montréal recommanda en 1992, dans le cadre de son premier plan d'urbanisme, d'adapter à cette transformation les règlements de zonage portant sur les rives du canal. Cependant, il faut attendre le début des années 2000 avant de voir l'adoption d'outils urbanistiques portant spécifiquement sur le maintien de l'intégrité patrimoniale de ces ensembles. Bien que les PIIA aient été introduits dans la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* dès 1989 (Marquis, Lessard & al., 2006: 7), seule la dernière version du plan d'urbanisme de la Ville de Montréal de 2004 en fait mention.

Même si le canal de Lachine est désigné par la CLMHC comme lieu historique national, le corridor du canal de Lachine, considéré en tant que forme urbaine d'échelle décakilométrique, ne fait aujourd'hui l'objet d'aucune mesure de protection, outre celle que lui assure le statut de propriété du gouvernement fédéral. Seuls quelques secteurs sont soumis à l'application d'outils d'urbanisme découlant de sa reconnaissance patrimoniale. Ces règlements portent sur la préservation des bâtiments et des ensembles industriels patrimoniaux situés le long du canal ainsi que sur l'intégration des nouvelles constructions au « sens historique du lieu » (Arrondissement du Sud-Ouest, 2007: 5). C'est en insistant sur la définition de critères d'évaluation portant sur les modes d'implantation, de division, ainsi que sur les proportions des parcelles, tout autant que sur la volumétrie des bâtiments et le traitement de leurs façades, que ces règlements assurent la préservation du patrimoine bâti. S'inspirant d'une approche patrimoniale fondée sur le concept de monument historique, c'est le maintien des valeurs historique et esthétique des milieux urbains anciens qui est ici préconisé.

À la lumière de notre première analyse, nous constatons une certaine nuance entre les discours des organismes fédéraux et municipaux sur la préservation du patrimoine bâti du corridor du canal de Lachine. Bien qu'ils témoignent d'une approche patrimoniale commune fondée sur le monument historique, les organismes fédéraux insistent sur la préservation d'éléments isolés tandis que les organismes municipaux préconisent la préservation d'ensembles urbains.

Les usages proposés par le gouvernement fédéral au canal de Lachine ne sont pas en lien avec la mémoire du site. Ils sont essentiellement tournés vers sa nouvelle vocation récréotouristique. C'est à partir de la sauvegarde d'anciens bâtiments et structures industrielles isolées qu'est assurée pour les organismes fédéraux la préservation du patrimoine du canal de Lachine. Les projets menés par l'agence fédérale Parcs Canada, la Société Immobilière du Canada, ou encore par la Société du Vieux-Port de Montréal, insistent sur la préservation des critères d'ancienneté, d'intégrité et d'authenticité associés



aux anciens équipements industriels. Mentionnons en guise d'exemple, la conservation des vestiges des anciennes écluses en parallèle de celles utilisées aujourd'hui par les plaisanciers.

Tableau 7 : Positionnement des acteurs sur le patrimoine bâti du corridor du canal de Lachine		
	<b>Organismes fédéraux</b>	<b>Organismes municipaux</b>
<b>Objet d'intérêt patrimonial</b>	Bâtiments historiques/ Anciennes infrastructures industrielles	Ensembles urbains anciens
<b>Principale motivation à la considération patrimoniale</b>	Importance historique nationale	Concentration d'éléments historiques

Source : Mathieu Payette-Hamelin, 2011

Par ailleurs, bien qu'elle relève d'une même approche patrimoniale, c'est sur les ensembles urbains anciens, considérés comme des monuments historiques, que porte l'intérêt des acteurs municipaux sur le patrimoine bâti. La mise en place d'outils urbanistiques préconisant le maintien de leurs valeurs historiques et esthétiques constitue un signe de ce changement d'objet d'intérêt. Ce n'est pas seulement la préservation de bâtiments isolés qui motivent leurs actions en matière de conservation et de mise en valeur patrimoniale, mais bien celle d'ensembles urbains entiers comme en témoigne l'adoption de règlements de PIIA portant sur les « secteurs de valeur patrimoniale exceptionnelle ». Si les différents arrondissements situés le long du canal tendent à considérer l'intérêt patrimonial de leurs tissus anciens, c'est en contrôlant la transformation de leurs formes urbaines et architecturales que ces derniers prônent la préservation de leur patrimoine bâti. On mentionnera que la mise en valeur *in situ* des vestiges industriels de la Pointe-des-Seigneurs et l'installation muséale de l'ancien entrepôt de la Compagnie de la Baie d'Hudson à Lachine constituent deux exemples d'usage de l'espace en lien avec la mémoire des lieux. Bien que certains autres projets prônent la conservation et la mise en valeur d'éléments patrimoniaux, ceux-ci s'accompagnent dans la quasi-totalité des cas

d'une transformation des usages. On n'a qu'à penser à la transformation des bâtiments de la Redpath ou à celle du site de l'ancienne aciérie Stelco.

Notre analyse des dimensions urbanistiques révèle que les neuf projets retenus entretiennent un certain détachement d'avec leurs milieux urbains environnants. Si nous les avons regroupés en trois catégories : 1) les projets de prolongement du centre-ville; 2) les projets d'occupation des berges; et 3) les projets de réfection et de mise en valeur du canal, ils apparaissent tous, par leurs formes et leurs activités, davantage en lien avec le parc linéaire du canal de Lachine et le centre-ville de Montréal qu'avec leurs quartiers avoisinants. Situés en aval du canal, les projets de réaménagement de l'autoroute et du Quartier Bonaventure, ainsi que de Griffintown, misent par leurs activités et leurs formes sur le prolongement du centre-ville. Les projets d'occupation des berges s'appuient quant à eux sur le maintien de formes urbaines en présence, profitant ainsi d'une trame et de modes d'implantation orientés vers le canal. Les projets de réfection et de mise en valeur du canal portent quant à eux sur l'aménagement d'espaces situés dans le lieu historique national du Canal-de-Lachine et proposent exclusivement des installations servant sa vocation récréotouristique.

Bien que différents, ces projets insistent tous sur le détachement formel et fonctionnel du canal de Lachine des milieux urbains situés à ses abords. S'ils se différencient par leurs activités, ils s'inscrivent essentiellement dans une échelle régionale d'organisation du territoire. C'est leur degré de rattachement au canal, ainsi que leur proximité avec le centre-ville de Montréal, qui motive leur réalisation. Qu'ils aient pour objectifs de retisser la trame urbaine, d'augmenter l'accessibilité des berges, ou encore d'assurer la conservation d'éléments patrimoniaux significatifs, ces projets consolident la rupture marquée entre le canal de Lachine et ses quartiers riverains par le réinvestissement qu'ils proposent de formes urbaines et architecturales déployées à une époque où les berges étaient exclusivement occupées par des industries. Par la réutilisation de bâtiments anciens caractérisés par leur orientation et leur implantation directement en bordure du canal, ainsi

que par de grands gabarits, ou encore par leur occupation de grands îlots orientés parallèlement au canal, ces ensembles entretiennent un certain détachement d'avec leurs milieux limitrophes. La place qu'ils accordent à la préservation et à l'évocation d'éléments de patrimoine participe également à cette rupture en encourageant la nouvelle vocation récréotouristique de l'ancien corridor industriel et son exclusion des dynamiques locales du territoire.



## **Conclusion : des projets qui s’inscrivent dans une perspective de projet urbain?**

Dans ce dernier chapitre, nous verrons en quoi les projets retenus s’inscrivent ou pas dans une perspective du projet urbain. Considérant que la notion de projet urbain constitue l’une des plus intéressantes opportunités d’arrimer la prise en charge du patrimoine urbain au renouvellement de la ville, nous présenterons les éléments par lesquels ces projets retenus témoignent d’une telle perspective.

Comme nous l’avons précédemment mentionné dans le chapitre 5 de notre thèse, c’est parce que le projet urbain s’appuie sur l’articulation et la hiérarchisation des différents espaces de la ville et qu’il fait une large place à la recherche de continuité historique qu’il apparaît comme le véhicule privilégié d’une approche urbanistique de la conservation. À la lumière d’une première analyse portant sur la place faite dans les discours des principaux acteurs à la question du patrimoine urbain et à l’évaluation des dimensions urbanistiques déployées dans leurs projets, nous proposons maintenant de déterminer comment ces derniers témoignent des dimensions associées à la notion de projet urbain. C’est à partir des cinq caractéristiques du projet urbain que nous avons identifiées dans le chapitre 5 comme contribuant à la fois au maintien de l’identité des lieux et au renouvellement de la ville que nous considérons les neuf projets retenus<sup>48</sup>. Ces caractéristiques du projet urbain sont représentées par: 1) son intérêt pour le fragment urbain; 2) son intérêt pour la restitution des espaces à l’usage; 3) son degré d’inscription simultanée à plusieurs échelles territoriales; 4) son appui sur la matérialité et la complexité du tissu urbain; 5) ainsi que son recours à une méthode de lecture de la ville héritée de la typomorphologie.

---

<sup>48</sup> Voir tableau 5 : Contributions du projet urbain au maintien de l’identité des lieux et du renouvellement de la ville (p. 179).

Dans un premier temps, nous présenterons en quoi ces projets misent sur la vocation récréotouristique du corridor du canal de Lachine, et ce au détriment de son intégration à des dynamiques urbaines d'ordre plus local. Nous insisterons alors sur les usages que font naître ces projets ainsi que sur la place qu'ils accordent à la notion de fragment urbain et à leur inscription dans la ville. Dans un deuxième temps, nous dégagerons l'approche patrimoniale mise de l'avant dans le cadre de ces projets et nous déterminerons dans quelle mesure ils s'appuient sur une recherche de continuité historique. Nous insisterons sur les implications de l'approche patrimoniale développée ainsi que sur les motivations conduisant à l'intégration d'éléments patrimoniaux.

## **8.1 Le canal de Lachine : un espace récréotouristique d'envergure**

Le premier groupe d'indicateurs que nous avons considéré dans l'évaluation des projets développés le long du canal de Lachine porte sur la capacité de ces projets à articuler et à hiérarchiser les différents espaces de la ville. Si la notion de projet urbain rejette la conception fonctionnaliste de la ville qui tend à considérer cette dernière comme étant issue d'un modèle universel érigée selon un plan unique et fermé, il est aujourd'hui reconnu que la ville contemporaine apparaît comme un réseau d'espaces différenciés. Le projet urbain répond à cette nouvelle réalité en prônant la différenciation et l'articulation des fragments de la ville dans un système hiérarchisé. En s'appuyant sur leurs usages et leurs vocations, il cherche à les inscrire dans les différentes échelles du territoire, celles-ci faisant naître chacun des modèles complémentaires d'organisation de l'espace.

### **8.1.1 Les berges du canal : de catalyseur de l'activité publique à couloir récréotouristique**

Il ne fait aucun doute que les projets étudiés dans le cadre de notre thèse s'inscrivent dans le cadre d'une approche urbanistique qui insiste sur la prise en compte du fragment urbain. Amorcée dès la fin des années 1970 et au début des années 1980, la transformation récréotouristique dont l'ancien corridor industriel du canal de Lachine fait l'objet est issue d'un programme de relance élaboré en réponse à la fuite de ses industries. Si, comme le mentionne Magnaghi (2003 [2000] : 15), la ville industrielle a depuis la deuxième moitié du XX<sup>e</sup> siècle substitué une règle constitutive abstraite à une organisation urbaine beaucoup plus orientée par les caractéristiques intrinsèques du territoire, les abords du canal de Lachine ne font pas exception. Ceux-ci ont vu la nature de leurs relations avec le canal changer considérablement au cours des dernières décennies.

Comme nous l'avons mentionné dans le chapitre 5, la notion de projet urbain porte sur la mise en forme des espaces publics et sur la caractérisation des tissus urbains. Cependant, comme l'évoque Devillers (1994 : 34), ce ne sont pas uniquement les formes entendues du point de vue de leur matérialité qui constituent son objet, mais bien les formes comme espaces de pratiques sociales, comme lieux d'échanges. Pour cela, le projet urbain porte une attention particulière à l'organisation de l'espace public qui apparaît à la fois comme un élément structurant du tissu urbain et un catalyseur de l'activité publique. Si c'est par la différenciation des différents espaces ou fragments de la ville que le projet urbain traduit cet intérêt pour la notion d'usage, l'attention que ces derniers portent au fragment urbain ne vise pas uniquement l'organisation des formes urbaines, mais bien leur intégration aux différentes échelles de l'espace. Dans cette perspective, il y a tout lieu de s'interroger sur la nature du ou des fragments urbains considérés par les projets du canal de Lachine ainsi que sur les usages de l'espace qu'ils engendrent.

Comme nous l'avons mentionné à maintes reprises, tous les projets étudiés dans le cadre de notre thèse s'appuient sur la vocation récréotouristique du corridor du canal de Lachine. Certains cherchent expressément à consolider cette vocation par la mise en valeur d'éléments de patrimoine tandis que d'autres s'en servent comme une valeur ajoutée. Ces derniers tirent profit de la vocation récréotouristique et de la revalorisation du canal comme un argument supplémentaire à l'offre résidentielle ou commerciale qu'ils proposent. Tel que nous l'avons présenté dans le précédent chapitre, c'est autant par l'organisation de leurs formes, que par la nature de leurs activités, que ces projets témoignent de rapports soutenus avec le canal et le parc riverain. Ainsi, c'est à la fois comme catalyseurs de la vocation récréotouristique du corridor du canal de Lachine et comme tirant profit de sa transformation que nous les considérons.

La vocation industrielle du canal apparaissant aujourd'hui considérablement affaiblie, c'est sur son nouveau rôle d'espace récréatif que misent les projets retenus. Si le canal apparut pendant plus de cent ans comme un élément structurant de l'organisation du territoire, il ne peut être aujourd'hui considéré comme tel. Alors qu'il accueillait autrefois un grand nombre d'industries et constituait par le fait même l'un des principaux bassins d'emplois des secteurs environnants, il est maintenant caractérisé par un certain détachement de la structure territoriale locale et des dynamiques y ayant cours.

Tandis qu'elle représentait jusqu'aux années 1950 un important lieu de travail -donc un espace de quotidienneté et de proximité-, la bande industrielle est devenue, sous l'impulsion des autorités fédérales et municipales, un espace récréatif dédié presque exclusivement à une fréquentation touristique et de passage. L'espace public de la bande riveraine qui agissait autrefois comme un élément structurant et un catalyseur de l'activité publique n'apparaît plus comme le lieu privilégié d'une vie de quartier et comme support de la convivialité<sup>49</sup>. Aujourd'hui, il constitue essentiellement un espace de transit pour les

---

<sup>49</sup> Nous nous référons ici à l'expression d'Henri Raymond (1987 : 5) pour qui la convivialité apparaît comme le propre de l'urbanité et de ses multiples possibilités de rencontres entre citoyens.



milliers de visiteurs et de promeneurs qui l'empruntent ainsi qu'un parvis pour les nouveaux immeubles et ceux ayant été transformés.

C'est parce qu'ils contribuent à la consolidation de la vocation récréative du corridor du canal de Lachine, notamment par une approche de la mise en valeur du patrimoine bâti qui insiste sur son isolement des dynamiques urbaines en cours, que nous considérons que les projets étudiés marquent un certain détachement d'avec les différents milieux urbains qui bordent le canal. En insistant essentiellement sur le rôle récréatif de l'ancien corridor industriel, ceux-ci s'extraient des dynamiques locales et des rapports de proximité qui caractérisent ces quartiers. Mentionnons toutefois que le projet de transformation du site de l'ancien centre de tri postal, les Bassins du Nouveau Havre, accorde une plus grande importance à son inscription dans les rapports de proximité, notamment par la proposition d'espaces publics qui s'adressent autant aux résidants des milieux environnants qu'à ceux du projet.

Il faut également apporter une certaine nuance en ce qui à trait aux projets que nous avons appelés « projets de prolongement du centre-ville ». Plutôt que d'insister sur la vocation récréotouristique du canal et de ses berges, ceux-ci prennent leurs distances avec les quartiers limitrophes en insistant sur leur rattachement aux dynamiques du centre-ville. Si l'effet de détachement est le même, les formes qu'ils déploient et les activités qu'ils préconisent apparaissent davantage en liens avec celles du centre-ville qu'avec le reste du corridor récréotouristique.

### **8.1.2 Le canal : un fragment urbain qui s'inscrit à l'échelle métropolitaine**

L'inscription simultanée du projet urbain aux différentes échelles de la ville en constitue sans conteste l'une de ses caractéristiques les plus importantes. Cette idée selon laquelle le projet urbain intervient sur les relations entretenues entre le fragment urbain et les différentes échelles de l'agglomération trouve son origine chez Giovannoni.

Bien que celui-ci insiste sur l'intégration des ensembles urbains anciens dans les dynamiques de la ville moderne, il pose l'existence de différences fondamentales entre les structures de la ville ancienne et celles de la ville moderne. Caractérisés par la densité de leurs tissus, les quartiers anciens doivent pour lui être traités finement, en tenant compte des rapports de proximité et de l'établissement d'une vie de quartier qui les caractérisent. Si la ville ancienne est maintenant appelée à s'inscrire dans un organisme beaucoup plus vaste qui fonctionne à l'échelle de l'agglomération, elle ne pourrait, en raison de ses caractéristiques morphologiques, remplir la totalité des rôles qui lui étaient autrefois conférés, ni même certaines des nouvelles vocations de l'organisme urbain. C'est dans leur complémentarité avec la ville moderne que les quartiers anciens doivent donc être considérés.

La préservation du patrimoine urbain implique pour Giovannoni la pérennité des formes urbaines des ensembles urbains anciens. Ces ensembles encourageraient davantage une vie de quartier en multipliant les espaces de rencontres, et donc les occasions d'échanges. Certes, leur intégration nécessite l'adaptation de leurs caractéristiques morphologiques aux dynamiques contemporaines, mais cette transformation ne doit pas pour lui se faire au détriment de « l'urbanité » qui caractérise les tissus anciens.

C'est dans cette perspective que le projet urbain, tel que formulé à partir des années 1980, insiste sur la différenciation des espaces de la ville et leur intégration au tout de l'agglomération. Pour ce faire, il s'attarde aux usages et aux vocations des fragments sur lesquels il est appelé à intervenir. Conçu comme un dessin global de la forme urbaine, le projet urbain oriente les relations entre les morceaux de tissu urbain qu'il aborde et leur contexte par l'intérêt qu'il porte aux rapports entre les pratiques sociales et les formes bâties.

Dans le cas du canal de Lachine, une seule de ces échelles est valorisée. C'est à une échelle métropolitaine que s'inscrit le fragment composé du canal et de ses rives et dont les

aménagements s'appuient presque tous sur la vocation récréotouristique ou la proximité du centre-ville de Montréal. Si, comme nous l'avons démontré, la quasi-totalité des projets étudiés ne fait que très peu de place au maintien des rapports de proximité sur la bande riveraine, ces projets par les usages et les activités qu'ils préconisent, tout comme par les formes qu'ils déploient, contribuent à alimenter et à pérenniser le détachement formel et fonctionnel du corridor du canal de Lachine des milieux urbains voisins.

Ainsi, si le projet urbain interpelle les différentes échelles du territoire par la différenciation et l'articulation des espaces ou des fragments de la ville qu'il propose, les projets étudiés dans le cadre de notre thèse s'éloignent de cette perspective. Ceux-ci, bien qu'ils misent sur la différenciation du corridor du canal de Lachine comme espace récréotouristique, ne cherchent pas à articuler le fragment urbain à ceux qui lui sont limitrophes. C'est uniquement face à l'ensemble hiérarchisé que constitue l'agglomération qu'est considéré aujourd'hui le corridor du canal de Lachine, laissant ainsi de côté les relations qui pourraient s'établir avec les échelles intermédiaires du territoire.

## **8.2 Une continuité historique au service de la mise en valeur du patrimoine**

C'est à partir des travaux reliés à la question du patrimoine urbain qu'émerge la notion de projet urbain. Les travaux de Giovannoni sur le patrimoine urbain, ainsi que les travaux des typomorphologues sur la recherche d'un principe d'accomplissement interne à la ville, constituent les points de départ de la réflexion sur la question. Développé en réaction aux pratiques urbaines fonctionnalistes, le projet urbain témoigne d'une recherche de continuité historique en s'appuyant sur la matérialité et la complexité des tissus urbains. Il se base sur l'approche typomorphologique quant à la recherche d'un modèle de contrôle de la forme urbaine qui prendrait en considération les règles de transformation de la ville et qui l'inscrirait par le fait même dans une continuité historique.

Dans le but de déterminer dans quelles mesures les différents projets étudiés témoignent de cette recherche de continuité historique, nous questionnons leur degré de prise en compte de la matérialité et de la complexité du tissu urbain. C'est en cherchant à dégager en quoi ils s'appuient sur une méthode de lecture de l'urbain qui a pour but de circonscrire ses processus de constitution et de transformation que nous déterminerons s'ils témoignent ou non d'une telle recherche de continuité.

Comme nous le présentons dans un premier temps, l'approche patrimoniale dégagée dans les neuf projets insiste sur la mise en réserve d'éléments de patrimoine. Si certains de ces projets tendent à considérer l'intérêt patrimonial d'ensembles urbains anciens, c'est selon les mêmes prémisses que celles prévalant à la reconnaissance du monument historique que sont abordés ces ensembles. Dans la mesure où la majorité des projets retenus insistent sur l'intégration d'éléments patrimoniaux, peu d'entre eux semblent s'appuyer sur la présence de formes anciennes dans une perspective de développement continu de la ville.

### **8.2.1 Une approche patrimoniale centrée sur la mise en réserve du patrimoine bâti**

Les différents projets étudiés ont en commun d'insister sur la conservation et la mise en valeur d'éléments de patrimoine. De différentes natures, ces éléments sont autant constitués de bâtiments historiques que d'ensembles urbains anciens. Les « projets de réfection et de mise en valeur du canal », insistent sur l'intérêt patrimonial d'éléments isolés, dont les écluses et autres infrastructures de navigation, tandis que les « projets de prolongement du centre-ville » et les « projets d'occupation des berges » tendent à considérer l'intérêt patrimonial d'ensembles urbains anciens. Cependant, si ces derniers misent sur le rétablissement ou la préservation de formes urbaines anciennes, c'est en préconisant leur isolement des dynamiques urbaines en cours qu'est abordée leur mise en valeur. Cet isolement porte autant sur les activités et les vocations qui sont conférées à ces espaces que sur les formes urbaines et architecturales qu'ils déploient.

Comme nous l'avons précédemment abordé, les discours des organismes fédéraux sur le patrimoine bâti portent presque exclusivement sur les éléments associés à la navigation, dont les écluses et autres ouvrages d'art, ainsi que sur les anciens bâtiments industriels. Si l'agence Parcs Canada apparaît l'unique gestionnaire du canal et de ses infrastructures de navigation, la Société du Vieux-Port de Montréal et la Société Immobilière du Canada sont responsables de certains bâtiments industriels, dont le silo no. 5, et de certains sites comme celui du centre de tri postal. Dans les projets étudiés qui sont pilotés par les organismes fédéraux, la mise en valeur du patrimoine se traduit par l'isolement d'éléments patrimoniaux et *a fortiori* par la constitution d'un couloir récréotouristique métropolitain détaché de son contexte urbain immédiat.

Par exemple, dans son projet de corridor d'activités terrestres, Parcs Canada préconise l'organisation d'une typologie de zones thématiques qui s'appuie sur la présence d'éléments de patrimoine. Par l'aménagement de « pôles », de « carrefours » ou de « haltes » on veut mettre en valeur certains de ces éléments, telle l'ancienne grue de déchargement qui constitue aujourd'hui l'élément central de la halte Notre-Dame/LaSalle-Coke. C'est par le dégagement des abords de ces éléments que l'agence fédérale procède à leur mise en valeur.

De la même façon, les interventions réalisées par Parcs Canada dans le but de consolider la vocation récréotouristique du canal de Lachine contribuent à l'isolement de l'ancien corridor industriel. Son intégration à un réseau canadien de canaux historiques navigables ainsi que son arrimage à un réseau métropolitain d'espaces récréatifs, dont l'île Sainte-Hélène et les îles de Boucherville font parties, est réalisée au détriment de son inscription à une échelle plus locale. En préconisant une unique vocation récréotouristique, Parcs Canada favorise et encourage le détachement fonctionnel du corridor, composé du canal comme tel et des chemins de halage, de ses milieux urbains limitrophes caractérisés quant à eux par une mixité et une intensité d'activités urbaines de proximité.

Bien que les organismes municipaux mis en cause dans les projets retenus insistent sur l'intérêt patrimonial des milieux urbains anciens présents le long du canal, les interventions qu'ils dirigent, tout comme celles des organismes fédéraux, tendent à s'inscrire dans une approche patrimoniale qui insiste sur la mise en réserve de ces ensembles. Même s'ils cherchent à intégrer les formes urbaines et architecturales anciennes dans les dynamiques contemporaines, les interventions urbaines qu'ils proposent s'appuient uniquement sur la vocation récréotouristique du corridor du canal de Lachine. La réalisation du projet de réaménagement du site de l'ancienne aciérie Stelco en constitue un exemple éloquent.

Ce projet, qui est caractérisé par la réutilisation d'anciennes structures industrielles, s'appuie sur une continuité historique quant à l'organisation des circulations sur certains de ses îlots. À cet effet, nous considérons que le réaménagement du site mise sur l'intégration de formes urbaines et architecturales anciennes à de nouvelles dynamiques. Cependant, c'est parce qu'il apparaît uniquement orienté vers le canal de Lachine et qu'il contribue à son détachement des milieux environnants que ce projet relève d'une approche qui insiste sur la mise en réserve patrimoniale. Tourné vers le canal, ce sont les liens avec le marché Atwater qui sont favorisés. Si cet équipement ne constitue pas d'emblée une destination touristique, il bénéficie d'un rayonnement exceptionnel eu égard aux autres établissements commerciaux. Tant par sa monofonctionnalité résidentielle que par son absence de considération pour la structure urbaine préexistante, le site de la Stelco constitue aujourd'hui une enclave au sein de son environnement urbain. Bien qu'il se déploie de part et d'autre de la rue Vinet, principale artère de développement de l'ancienne ville de Sainte-Cunégonde, aucun traitement particulier n'est réservé à cette voie. De plus, si le projet est situé près de la rue Notre-Dame, une importante artère commerciale, et de la rue Charlevoix, la voie d'accès privilégié vers la rive sud du canal, aucun aménagement ou activité ne souligne la présence des centralités qui évoluent à proximité. Plutôt que d'insister sur les échanges avec les milieux urbains limitrophes, c'est vers le canal que sont

orientés les aménagements de l'ensemble comme le souligne le prolongement de la voirie vers ce dernier et l'aménagement d'un parc riverain.

De la même façon, nous pourrions mentionner le cas de la reconversion de l'ancienne raffinerie Redpath qui lui pérennise le détachement de la bande riveraine du canal du nord de Pointe-Saint-Charles. Ce projet qui s'appuie sur une continuité historique des formes urbaines et architecturales entretient une rupture formelle avec le secteur situé au sud de la rue Saint-Patrick. Si cette artère constitue un important corridor de circulation permettant d'accéder au réseau autoroutier montréalais, elle souligne avant tout une importante discontinuité entre les formes urbaines présentes le long du canal et celles situées plus au sud. À cet effet, le maintien des formes anciennes sur le site de la Redpath contribue à entretenir ce détachement.

Il apparaît intéressant de mentionner que l'occupation de formes anciennes préconisée par certains des projets étudiés, dont celui de la Redpath, contribue à l'isolement du corridor du canal de Lachine de ses abords. En favorisant l'occupation de formes bâties héritées de la période industrielle du canal, certains de ces projets contribuent à alimenter le détachement formel dont faisait preuve l'ancien corridor industriel des milieux urbains voisins. Tant par leurs formes architecturales, pensons au gabarit, aux ouvertures ou aux accès, que par leurs formes urbaines marquées par une orientation et une implantation directement en bordure du canal, les projets qui s'appuient sur la réoccupation d'anciens bâtiments industriels marquent une rupture avec les formes urbaines et architecturales retrouvées à leurs pourtours. Ainsi, en préconisant le réinvestissement de ces anciennes formes, certains des projets présentés continuent à entretenir une discontinuité entre les bandes riveraines du canal et le reste du tissu urbain.

Nous pouvons donc dire que les projets abordés dans le cadre de notre thèse reposent plutôt rarement sur les caractéristiques formelles du tissu urbain des abords du canal et les usages qu'elles font naître. À cet effet, nous ne pouvons conclure qu'ils s'appuient sur la matérialité de la ville. De la même façon, si le projet urbain met de l'avant la complexité

des tissus urbains anciens en considérant les formes urbaines comme étant issues des rapports entre les pratiques sociales, les types bâtis, et l'espace urbain, nous ne pouvons considérer que les projets retenus s'inscrivent dans la complexité des tissus sur lesquels ils interviennent. Même si certains des projets étudiés sont présentés comme de véritables milieux de vie, et donc comme relevant naturellement d'une échelle territoriale locale, c'est uniquement vers le corridor récréotouristique du canal qu'ils apparaissent orientés, traduisant ainsi une inscription à une échelle métropolitaine. Tant par leurs formes urbaines et architecturales, que par les usages de l'espace qu'ils encouragent, ils alimentent et pérennisent le détachement formel et fonctionnel du corridor du canal de Lachine des milieux urbains qui leur sont limitrophes.

### **8.2.2 L'intégration de formes anciennes : un désir de s'inscrire dans un développement continu de la ville?**

C'est dans le but de favoriser le développement d'un modèle de contrôle de la forme urbaine qui prendrait en compte les règles de transformation de la ville que le projet urbain recourt à une méthode de lecture de la ville héritée de la typomorphologie. Celle-ci vise à situer les différents mécanismes de constitution de l'urbain comme étant issus d'un processus de développement continu. Pour ce faire, elle tend à considérer chacun des fragments de la ville à la fois comme élément d'une structure globale se déployant à grande échelle et comme une structure autonome fonctionnant à une échelle plus réduite.

L'examen que nous avons fait des différents projets montre que la place faite à une telle approche tend à varier selon les projets étudiés. Seuls les projets de réaménagement de l'autoroute et de création du Quartier Bonaventure, du réaménagement du site du centre de tri postal, ainsi que de la reconversion de la raffinerie Redpath s'inscrivent dans une telle perspective. C'est parce qu'ils s'appuient tous trois sur une lecture historique du lieu et qu'ils cherchent à s'inscrire dans le développement de la ville par la réintroduction de formes urbaines et architecturales disparues que nous considérons ces projets comme tels.



Parce que le projet de transformation du centre de tri postal s'appuie sur une lecture historique de son site, nous considérons qu'il témoigne d'une approche de la ville héritée de la typomorphologie. Cette lecture historique est ici illustrée par l'importance que prennent les anciens bassins dans l'organisation du projet. Bien que le projet ne prévoit pas l'excavation intégrale de tous les bassins, le bassin no. 4 étant seulement suggéré par l'aménagement d'un vaste espace public, ceux-ci rappelleront l'ancienne vocation du lieu. La convocation de ces formes anciennes permettra ainsi d'ancrer le projet dans une certaine continuité historique.

D'une part, c'est parce que le projet des Bassins du Nouveau Havre s'appuie sur une lecture organique de la ville que nous considérons qu'il témoigne également d'une méthode de lecture de l'urbain héritée de la typomorphologie. Cette méthode de lecture qui se base sur la conception d'un principe d'accomplissement interne à la ville entretient un regard sur l'urbain qui insiste sur la hiérarchisation de ses parties et sur leur organisation en un tout dont les composantes apparaîtraient complémentaires les unes avec les autres. À cet effet, le projet de réaménagement du site du centre de tri postal propose une organisation interne focalisée autour d'espaces publics bordés de bâtiments et de rez-de-chaussée commerciaux, s'inscrivant à la fois comme lieux de quotidienneté et comme portes d'entrée du parc linéaire du canal de Lachine. La répartition de ces espaces à proximité de la rue Guy, une importante artère à l'échelle du centre-ville de Montréal, contribuera vraisemblablement à l'achalandage de ces derniers. Par l'exploitation des liens est-ouest, notamment avec le prolongement de la rue Bassin et le raccordement du site au parc linéaire et à sa piste cyclable, le projet cherche à s'arrimer aux milieux limitrophes. C'est en offrant à ses résidents, comme à ses visiteurs, la possibilité de transiter vers la rue Guy ou vers le parc linéaire, ainsi qu'en proposant des espaces publics bordés de commerces, que le projet cherche à s'inscrire à la fois dans son environnement urbain et à se présenter comme le support d'une vie de quartier.

Bien que ce projet s'inscrive dans une certaine continuité historique, en convoquant une méthode de lecture du tissu urbain issue de la typomorphologie, nous ne pouvons considérer que tous les projets étudiés en font autant. Les « projets de réfection et de mise en valeur du canal » portant exclusivement sur la remise en état et l'isolement d'éléments de patrimoine ne peuvent être considérés comme tels. Ces projets insistent tous sur l'isolement et la mise en réserve d'éléments patrimoniaux associés à l'histoire industrielle du canal ou à son utilisation comme voie de transport maritime, et ce afin d'en favoriser la mise en valeur. C'est uniquement le désir de consolider la vocation récréotouristique du corridor du canal de Lachine qui motive ici le dégagement de ces éléments et leur mise en scène. De la même façon, si certains projets témoignent de la préservation d'éléments historiques, qu'il s'agisse d'ensembles bâtis, de bâtiments, ou d'infrastructures, c'est plutôt dans le but de favoriser leur inscription dans le corridor récréotouristique, et non pour qu'ils s'appuient sur une continuité historique et qu'ils se revendiquent d'un processus de développement continu de la ville.

### **8.3 Une sommation de projets sectoriels**

Ainsi, c'est à partir de cinq indicateurs du projet urbain, que nous avons au préalable identifiés comme contribuant à l'arrimage du maintien de l'identité des lieux aux transformations inhérentes de la ville, que nous avons abordé les projets de mise en valeur du patrimoine, de retissage de la trame ou d'augmentation d'accessibilité des berges du canal de Lachine retenus dans le cadre de notre thèse (tableau 7).

Tous les projets étudiés prennent place dans le cadre de la transformation récréotouristique de l'ancien corridor industriel du canal de Lachine. Tant par l'organisation de leurs formes que par la nature de leurs activités, ces derniers témoignent de rapports soutenus avec le canal et le parc riverain. Abordés à la fois comme catalyseurs de la vocation récréotouristique du canal et comme bénéficiaires de sa transformation, nous considérons qu'ils relèvent d'un intérêt pour le fragment urbain. Puisque leur mise en œuvre traduit

explicitement le désir de redynamiser l'ancien corridor industriel, nous estimons qu'ils insistent tous sur le fragment urbain que constitue cet ensemble. Cependant, il importe de mentionner que cet intérêt pour le fragment urbain que représente l'ancien corridor industriel ne les inscrit pas pour autant dans une perspective d'ensemble. Ceux-ci portent exclusivement sur des sites spécifiques et relèvent d'acteurs qui abordent la revitalisation des abords du canal de Lachine comme le fait d'interventions sectorielles.

C'est essentiellement à partir d'une échelle territoriale métropolitaine qu'est considéré le corridor du canal de Lachine. Que ce soit par la mise en valeur d'éléments de patrimoine soutenant le développement d'une activité récréotouristique ou par la constitution d'ensembles résidentiels ou commerciaux qui s'appuient sur la vocation récréative du canal et la proximité du centre-ville, ce sont les rapports avec une organisation régionale du territoire qui sont préconisés. Si le développement des quartiers riverains du canal s'est fait en lien avec l'industrialisation grandissante de ses rives, le corridor du canal de Lachine apparaît maintenant caractérisé par un détachement formel et fonctionnel des milieux urbains environnants. Néanmoins, en raison des formes et des dynamiques qui les caractérisent, les deux rives apparaissent différenciées. La rive nord, dans le secteur Saint-Gabriel, est marquée par l'interpénétration des formes industrielles et des tissus résidentiels limitrophes. La discontinuité reste perceptible, mais semble moins étanche, d'autant plus que la gentrification en cours favorise un certain nombre de complémentarités fonctionnelles. La discontinuité entre l'ancienne bande industrielle et le rebord nord du quartier Pointe-Saint-Charles est, quant à elle, nettement plus affirmée tandis que les dynamiques sociales restent très étanches les unes par rapport aux autres. Bien que ces dimensions semblent échapper aux acteurs de la transformation du canal, elles apparaissent toutefois renforcées par leurs différents projets. Aussi étrange que cela puisse paraître, le maintien des formes urbaines et architecturales préconisé par certains projets aura contribué à consolider ce détachement en insistant sur la préservation de bâtiments de grands gabarits implantés directement en bordure du canal et sur de grands îlots disposés parallèlement à l'ancienne voie de navigation. De même, la reconversion de ces anciens bâtiments et sites

industriels aura également contribué à atténuer les liens de proximité et de quotidienneté qui marquaient autrefois les quartiers limitrophes et les bandes riveraines. La distinction entre les espaces privés et publics n'apparaissant pas toujours soutenue, le parc linéaire représente en certains endroits un parvis pour les immeubles résidentiels qui le bordent.

Tableau 8 : Caractéristiques des projets étudiés relevant de la perspective du projet urbain						
Projets		Articulation et hiérarchisation des espaces de la ville			Recherche de continuité historique	
		Porte sur le fragment	Porte sur les usages de l'espace	S'inscrit à plusieurs échelles spatiales	S'appuie sur la matérialité et la complexité du tissu urbain	Convoque une méthode d'analyse héritée de la typomorphologie
Projets de prolongement du centre-ville	Autoroute et Quartier Bonaventure	Oui	Non	Non	Non	Oui
	Griffintown	Oui	Non	Non	Non	Non
Projets d'occupation des berges	Stelco	Oui	Non	Non	Non	Non
	Redpath	Oui	Non	Non	Non	Oui
	Ancien centre de tri postal	Oui	Oui	Oui	Non	Oui
Projets de réfection et de mise en valeur du canal	Parc linéaire du canal de Lachine	Oui	Non	Oui (extrémités)	Non	Non
	Écluses Vieux-Port (no.1 & 2)	Oui	Non	Non	Non	Non
	Écluse Saint-Gabriel et parc archéologique	Oui	Non	Non	Non	Non
	Vieux-Canal et écluse de Lachine (no.5)	Oui	Non	Non	Non	Non

Source : Mathieu Payette-Hamelin, 2011

Finalement, bien que l'on constate une variation quant à la prise en compte de la continuité historique des formes urbaines développées par les différents projets, notamment quant au rétablissement de formes disparues, nous ne pouvons considérer que les projets étudiés s'appuient sur la matérialité et la complexité des tissus anciens. C'est essentiellement à des fins récréotouristiques et de mise en marché que sont conservées ou réintroduites les formes urbaines et architecturales anciennes. À cet effet, c'est en préconisant leur isolement des dynamiques ayant cours dans les quartiers limitrophes du canal qu'est abordée leur mise en valeur.

De façon générale nous ne pouvons conclure que ces projets s'inscrivent dans la perspective de projet urbain. Puisqu'ils misent tous sur des secteurs spécifiques de l'ancien corridor industriel et qu'ils cherchent isolément à s'inscrire dans la transformation de l'ancien corridor industriel, et ce sans prendre place dans une vision d'ensemble, ceux-ci ne peuvent être considérés comme relevant du projet urbain. Si nous avons cherché à faire émerger en quoi ces projets s'inscrivaient dans la perspective du projet urbain, celle-ci ne peut naître de la sommation de projets sectoriels. Le projet urbain s'inscrit dans une vision d'ensemble et doit à cet effet être abordé comme un projet global de transformation des formes urbaines.

L'une des causes du manque d'intégration des projets étudiés dans une vision d'ensemble relève du fait que le corridor du canal de Lachine n'est pas abordé comme un tout cohérent. Étant chacun responsable de l'aménagement de secteurs spécifiques, les principaux acteurs de la transformation de l'ancien corridor industriel continuent à aborder le canal de Lachine comme un ensemble de morceaux distincts. Si l'agence Parcs Canada apparaît comme l'unique propriétaire des berges et des installations de navigation du canal, elle voit son action restreinte aux limites de sa propriété. Sa mission insiste sur la gestion du lieu historique national du Canal-de-Lachine et non sur la coordination des transformations ayant cours à son pourtour. Seule la Ville de Montréal pourrait remplir le rôle de chef d'orchestre qui semble ici faire défaut. Cependant, l'approche qu'elle préconise insiste

plutôt sur une coordination par secteur, laissant ainsi aux différents arrondissements traversés par le canal le soin d'orienter le développement de leur territoire respectif. Si le gouvernement provincial est resté absent des discussions entourant la transformation du corridor du canal de Lachine, c'est qu'il s'abstient généralement d'intervenir sur un territoire de juridiction fédérale et, qu'au surplus, les moyens dont disposent le ministère des Affaires culturelles (devenu le ministère de la Culture, de la Communication et de la Condition féminine) sont mal adaptés à des dossiers de l'envergure et de la nature de celui du canal de Lachine. Cette réserve du ministère des Affaires culturelles a été exprimée de manière éloquente dans le dossier de la démolition de la maison Van Horne survenue en 1973. Sollicité de toutes parts par les défenseurs du patrimoine qui s'affairaient un peu partout au Québec, en une période où les démolitions étaient passablement nombreuses, le ministère en était venu à faire de l'urbanisme par défaut, en lieu et place des municipalités. C'est incidemment le motif qu'avait invoqué le ministre de l'époque pour justifier son refus de donner suite à l'avis d'intention de classement. La deuxième moitié des années 1970 fut néanmoins caractérisée par de très nombreuses opérations de sauvetage ministérielles. Le maintien en retrait du ministère de la Culture dans les dossiers des vieux ports de Montréal, de Québec et de Trois-Rivières, tous de responsabilité fédérale, s'expliqua de la même manière quelques années plus tard.

Différents exemples internationaux de projets d'aménagement soulignent l'intérêt d'une vision d'ensemble de la transformation d'espaces urbains. Que l'on pense au projet Confluence à Lyon qui mise sur la constitution d'un canevas de base guidant les interventions dans la partie sud de la presqu'île, ou encore à l'exemple de l'île de Nantes où c'est à partir d'une coordination à grande échelle que sont orientées les actions des différents acteurs impliqués dans le processus de revitalisation, ces projets insistent sur la subordination de différents projets d'aménagement à une vision d'ensemble qui s'appuie sur l'adhésion de leurs acteurs à un projet global. Dans le cas de Confluence, ce projet global porte sur l'extension du centre-ville au-delà de la gare Perrache, et dans le cas de l'île de Nantes, sur la revitalisation du secteur situé à proximité du centre-ville qui

accueillait autrefois les grands chantiers navals de la ville. Bien que ces projets ne traitent pas à proprement dit de la question patrimoniale, celle-ci émerge en filigrane, comme un liant entre les différentes interventions, et se concrétise dans les utilisations qui sont faites de l'espace urbain.

Nous pourrions également évoquer au passage la revitalisation du centre-ville de Lowell, une ville située dans l'État du Massachusetts, à proximité de Boston, comme un exemple de l'application d'une telle vision d'ensemble. Si cette ville dépendait jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle presque exclusivement de l'industrie du textile, celle-ci est aujourd'hui reconnue pour la reconversion de ses nombreuses infrastructures industrielles. C'est en réponse à sa dévitalisation qu'un groupe de citoyens aidés de professionnels de l'aménagement élaborèrent au tournant des années 1970 et 1980 un plan de redéveloppement basé sur la mise en valeur de son patrimoine industriel.

Que l'on pense à l'aménagement d'espaces publics sur des sites qui étaient jusqu'à tout récemment inaccessibles, ou encore à la réoccupation d'anciens bâtiments industriels ou institutionnels, c'est par l'utilisation de l'espace urbain que passe dans ces différents projets la préservation du patrimoine. Cependant, bien que ces derniers prennent en charge la préservation du patrimoine, il y a tout lieu de se questionner sur la façon dont est traitée la question patrimoniale en regard de la ville en formation. Comment sont abordés ces espaces dans le développement de la ville?

Nous ne pouvons considérer que les projets étudiés dans le cadre de notre thèse s'inscrivent dans la perspective du projet urbain. Bien qu'ils visent la redynamisation de l'ancien corridor industriel, il semble que ce soit uniquement par leur intégration à des dynamiques métropolitaines, voire immobilières, que passe leur inscription dans l'agglomération montréalaise et non pas par leur arrimage aux différentes échelles territoriales qui marquent l'organisation des abords du canal de Lachine.

De ce point de vue, le réaménagement du canal de Lachine présente davantage de similitudes avec le recyclage des corridors ferroviaires de la *High Line* à New York ou de la Promenade plantée à Paris. Il s'agit en effet de deux espaces linéaires recyclés, mais néanmoins demeurés des corps étrangers à leur environnement urbain, et ce, même s'ils avaient contribué à façonner les milieux qu'ils traversent.

À la différence de ces derniers, toutefois, le canal de Lachine possédait un potentiel de recyclage supérieur dans la mesure où les terrains limitrophes, situés au même niveau, et les bâtiments qui s'y dressaient pouvaient être appropriés en contiguïté, ce que ni l'un ni l'autre des deux exemples précédents ne permettaient. Contrairement à la Promenade plantée qui emprunte l'ancienne ligne ferroviaire de Vincennes et dont l'installation n'eut presque aucun effet sur la production des espaces limitrophes, ainsi qu'à la *High line* dont la construction venait décongestionner des milieux industriels préalablement construits, le développement de l'ancien corridor industriel du canal de Lachine se fit en relation avec celui des milieux urbains limitrophes qui restent encore aujourd'hui étroitement associés au canal et aux chemins de halage, et constituent davantage une entité morphologique qu'un simple corridor infrastructurel. En revanche, d'un point de vue fonctionnel, le recyclage du canal en corridor récréotouristique et celui des espaces attenants en espaces résidentiels a contribué à rompre le lien fonctionnel qui existait entre le canal compris au sens morphologique du terme et les quartiers voisins.



## **Perspectives**

Dans notre thèse, nous nous sommes questionné sur les moyens et les modalités qui permettaient d'intégrer des dimensions urbanistiques dans l'élaboration d'un projet visant à mettre en valeur un ensemble urbain patrimonial ou à requalifier un morceau de tissu urbain. Notre recherche s'appuyait sur l'idée que c'est par la complémentarité des usages et la hiérarchisation des différents espaces urbains que peut être envisagé un arrimage entre le maintien de l'identité des lieux et la transformation de la ville. C'est à partir d'une première analyse des discours d'acteurs portant sur la préservation du patrimoine bâti que nous avons fait émerger en quoi ces derniers considéraient la complexité du tissu urbain comme élément déterminant de la préservation du patrimoine bâti. Par la suite, c'est en dégagant en quoi les vocations et les formes déployées dans les projets étudiés s'arrimaient aux différentes échelles territoriales que nous avons mesuré le degré de préoccupation de leurs concepteurs et promoteurs pour leur intégration aux dynamiques de la ville. À la lumière de notre étude de cas, on ne peut conclure que l'arrimage du renouvellement de la ville et de la préservation du patrimoine bâti passe prioritairement par la complémentarité des usages et la hiérarchisation de ses espaces au sein d'un tout qui s'inscrirait à toutes les échelles de son organisation.

## **Retour sur l'hypothèse**

Nous avons mis en lumière le fait que les différents projets étudiés le long du canal de Lachine s'éloignent tous, à divers degrés et pour différentes raisons, d'une perspective de projet urbain. Puisqu'ils témoignent d'une approche sectorielle de la transformation de l'ancien corridor industriel, ils ne peuvent prétendre relever du projet urbain, une démarche qui s'appuie sur une cohérence et une vision d'ensemble du redéveloppement de la ville. Si notre hypothèse de départ proposait que l'arrimage des vocations et l'intégration des différents espaces de la ville dans un ensemble hiérarchisé constituaient les principaux

moyens permettant de concilier le renouvellement urbain et la préservation du patrimoine urbain, nous ne pouvons conclure que la notion de projet urbain représente l'un des vecteurs d'une approche urbanistique de la conservation.

Par ailleurs, notre recherche nous a permis de démontrer en quoi les projets étudiés s'éloignaient d'une approche urbanistique de la conservation, et surtout comment l'approche patrimoniale mise de l'avant par les différents acteurs responsables de la transformation du canal empêchait l'intégration de l'ancien corridor industriel aux dynamiques urbaines locales.

Cette approche patrimoniale qui est héritée d'un intérêt pour le monument historique et le maintien de ses critères d'intérêt apparaît ici en totale contradiction avec la constitution du corridor du canal de Lachine comme élément structurant du tissu urbain et comme catalyseur de l'activité publique. En insistant sur l'isolement des éléments de patrimoine bâti, les principaux acteurs de la mise en valeur du canal ont contribué à la consolidation d'activités urbaines qui tiraient profit de cette mise en réserve. Ainsi, c'est essentiellement en faisant la promotion de la vocation récréotouristique du canal de Lachine que ces acteurs ont choisi d'assurer la préservation des éléments patrimoniaux et des ambiances de l'ancien corridor industriel. Si la constitution d'un corridor récréatif d'activités terrestres et aquatiques a favorisé depuis les deux dernières décennies l'implantation de nouveaux projets de développement le long de son cours, ces derniers entretiennent un détachement avec les milieux urbains limitrophes en s'appuyant sur des formes urbaines héritées de l'ancienne vocation industrielle ainsi que sur des activités développées en lien avec sa transformation récréotouristique. Mentionnons toutefois que la transformation de l'ancien corridor industriel en espace récréotouristique n'apparaît pas illégitime en soi. Le problème réside davantage dans la façon dont est traitée cette vocation au canal de Lachine, comme celle d'un équipement détaché de son milieu local, et non pas dans la vocation récréotouristique en elle-même.

## **Le projet urbain : un véhicule privilégié d'une approche urbanistique de la conservation qui reste encore à explorer**

Bien que l'on ne puisse conclure que la notion de projet urbain constitue le véhicule privilégié d'une approche urbanistique de la conservation, cette notion semble à tout le moins permettre d'allier la préservation du patrimoine urbain et le renouvellement de la ville.

Comme nous l'avons démontré dans le chapitre 5, c'est en réaction aux ratés de l'urbanisme fonctionnaliste que s'est constituée cette notion. Celle-ci se distancie des principaux modes de conservation du patrimoine bâti mis en place à partir des années 1960 en portant spécifiquement sur la mise en forme des espaces urbains publics et la définition des caractéristiques formelles du tissu urbain. Si les secteurs sauvegardés, les *conservations areas*, les *historic districts*, ainsi que les arrondissements historiques, insistent à différents degrés sur la mise en réserve d'ensembles urbains patrimoniaux, la notion de projet urbain apparaît comme une alternative urbanistique à leur isolement. L'urbanisme portant spécifiquement sur le renouvellement de la ville, le projet urbain permettrait, selon nous, d'ancrer sa transformation dans une certaine pérennité. C'est par le maintien d'une continuité historique et par l'inscription des ensembles urbains anciens dans les dynamiques de la ville contemporaine que passerait la conservation du patrimoine urbain, un patrimoine issu des relations entretenues entre les composantes du tissu urbain (voirie, parcelles, bâti) et les activités s'y développant. Si nous avons fait référence aux positions de Giovannoni sur le patrimoine urbain, c'est parce que ce dernier cherche à inscrire la ville ancienne dans la perspective de l'agglomération ainsi qu'en lien avec une approche interscalaire du territoire. Contrairement aux typomorphologues urbains qui considèrent les formes urbaines anciennes comme un jalon dans le processus de constitution de la ville, Giovannoni insiste sur leur rôle dans la constitution d'un nouvel organisme urbain.

Certes, notre recherche ne confirme pas totalement notre hypothèse de départ, à savoir que la préservation du patrimoine urbain passe avant tout par la diversité et la complémentarité des différentes vocations et usages des espaces urbains, mais elle ne l'invalide pas non plus. Puisque nous avons démontré que l'absence d'arrimage entre la vocation et les activités développées sur les berges du canal de Lachine et celles des milieux riverains ne permettait pas de favoriser la préservation du patrimoine urbain, il y a tout lieu d'entreprendre de nouvelles recherches sur les mécanismes du projet urbain par lesquels ce dernier permet d'allier la saisie des structures urbaines héritées et les transformations des formes urbaines inhérentes à une vitalité urbaine.

Appelé à représenter ce que certains ont identifié comme les qualités concrètes de l'espace, soit les qualités d'usage, de sens, ou de forme (Devillers, 1985), le projet urbain fait une large place à la question des vocations des ensembles urbains. À cet effet, les recherches qui resteraient à entreprendre devraient privilégier l'étude des portées et des limites que pose la démarche de projet urbain, et ce tant en termes d'intégration des ensembles urbains patrimoniaux aux différentes échelles territoriales de la ville qu'aux nouvelles configurations que pose la vie urbaine contemporaine.

## **La préservation du patrimoine urbain comme assise de la pratique urbanistique**

Dans le texte *Recherche urbaine et recherche urbanistique* paru en 1995, Albert Lévy posait le constat que la recherche française en études urbaines se portait plutôt bien contrairement à la recherche urbanistique qui elle semblait arrêtée, presque en panne. Aujourd'hui, au Québec, 16 ans après la publication de ce texte, il nous semble que la recherche urbanistique soit tout aussi mal en point. Si les recherches portant sur l'étude des phénomènes urbains foisonnent, celles-ci relèvent d'une multitude de thématiques et de

problématiques dont la diversité des points de vue méthodologiques et disciplinaires souligne la fragmentation et l'étendue de son objet.

La recherche urbanistique apparaît, quant à elle, plutôt absente des programmes de recherche qui animent l'activité universitaire et celle de nos différents acteurs publics. Mis à part la collection de guides de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable du ministère des Affaires municipales, des régions et de l'occupation du territoire, peu d'exemples de travaux de recherche s'inscrivent dans cette perspective. Certes, on étudie le phénomène urbain de mille et une façons comme en témoigne le foisonnement de recherches portant sur les différents aspects de la vie urbaine ou la multiplication de groupes de recherche traitant des questions morphologiques, des politiques urbaines ou des pratiques sociales urbaines, mais la recherche urbanistique reste plutôt rare, sinon quasi-absente du domaine public et du milieu académique. Si comme le mentionne Lévy (1995c: 14), celle-ci vise l'élaboration d'un modèle urbain nouveau et la constitution d'outils urbanistiques adaptés à sa mise en œuvre et à son exécution, c'est peut-être parce que la remise en cause inhérente qu'elle fait du modèle urbain contemporain constituerait aux yeux de certains un aveu d'échec trop brutal de la façon dont nous avons jusqu'alors abordé la ville.

L'angle patrimonial que nous avons choisi de privilégier dans le cadre de notre thèse constitue l'une des portes d'entrée pour questionner nos pratiques urbanistiques actuelles. Si nous nous sommes intéressés à identifier et à développer les composantes d'une approche urbanistique de la conservation, c'est afin de remettre en question la légitimité de certains choix qui motivent nos interventions sur la ville. À cet effet, la question patrimoniale constitue pour nous un motif d'une réflexion plus globale sur la pratique de l'urbanisme et sur l'aménagement de notre espace urbain. C'est en ce sens que nous avons posé la préservation du patrimoine urbain comme le « symbole<sup>50</sup> » d'une approche

---

<sup>50</sup> Nous utilisons la notion de symbole car elle renvoie à une relation de motivation avec le symbolisé, ici le patrimoine urbain. Contrairement au signe linguistique introduit par Ferdinand Saussure dans son

urbanistique de la conservation et comme point de départ d'une réflexion sur une ville cohérente, arrimée autant aux grands réseaux qu'à ceux de la quotidienneté. Comme le mentionnait Fernand Dumont (1979 : 36) à l'occasion d'un colloque tenu en 1978 et portant sur la Place Royale à Québec : à quoi sert le patrimoine s'il n'est pas à la source de toute culture, de tout apprentissage?

Bien que l'on n'ait pas démontré de façon univoque que la notion de projet urbain constituait le véhicule privilégié d'une approche urbanistique de la conservation, celle-ci nous aura néanmoins permis d'insister sur l'idée que la préservation du patrimoine urbain est mieux servie lorsque l'on ne cherche pas expressément à conserver les formes anciennes, et encore moins à les mettre en scène. Si l'on ne peut que condamner cette fâcheuse tendance à vouloir isoler aux fins de conservation les ensembles urbains anciens, nous ne pouvons que nous insurger contre sa contrepartie qui consiste à vouloir faire table rase de tout passé. Le patrimoine urbain constituant à la fois une morphologie complexe, mais surtout un subtil et délicat arrimage entre les pratiques de l'espace et les formes de la ville, sa préservation ne peut passer, selon nous, que par l'adaptation et la transformation des tissus urbains aux nouvelles exigences de la vie contemporaine. Ainsi conçu, le patrimoine, et le patrimoine urbain par surcroît, n'apparaît pas comme une fin en soi, mais plutôt comme un motif, une inspiration à une pratique urbanistique ancrée dans son contexte (Dumont, 1979 : 38).

---

*Cours de linguistique générale* (Paris, 1916) qui, lui, apparaît arbitraire, « le symbole a pour caractère de n'être jamais tout à fait arbitraire; il n'est pas vide, il y a un rudiment de lien naturel entre le signifiant et le signifié » (cité dans Decharneux & Nefontaine, 2003: 93).

## Bibliographie

[Anonyme] (1975). « Bologne: mise en cause de l'extension. » *Architecture d'aujourd'hui*(no. 180): pp. 48-49.

Ascher, F. (1993). « Les ambiguïtés porteuses de la notion de projet urbain. » *Comprendre, penser, construire la ville*, Direction de l'architecture et de l'urbanisme : p. 38.

Ascher, F. (1991). « Projet public et réalisations privées. » *Annales de la recherche urbaine*(no. 51 ): pp. 5-15.

Assemblée nationale (2010). *Projet de loi 82: Loi sur le patrimoine culturel*. Québec, Éditeur officiel du Québec: 64 p.

Atelier B.R.I.C. (2007). *Secteur de planification détaillée de Griffintown: Principes d'intervention pour la conservation, la mise en valeur et le développement du secteur*. Montréal, Ville de Montréal: 57 p.

Baillargeon, S. (2009). « Développement immobilier dans le Sud-Ouest: Les résidents des Lofts Redpath protestent ». *Le Devoir*, Mardi 10 mars, Montréal: A4.

Beaudet, G. (2008). « Griffintown: pourquoi tant d'empressement? » *Le Devoir*. Montréal: A8.

Beaudet, G. (2006). « Le projet urbain au Québec : les conditions de possibilité sont-elles réunies ? » dans Jean-Pierre Chupin (dir.) *European 8 (Fr) vu du Canada : analyses interdisciplinaires des projets présélectionnés de la session française*. Rapport final, Montréal, LEAP-Université de Montréal : pp. 19-24

Beaudet, G. (2005). « Redécouvrir l'urbanité des églises. » *Quel avenir pour quelles églises? What future for which churches?* Montréal, Presses de l'Université du Québec: pp. 371-392.

Beaudet, G. (1997). "Le patrimoine urbain: autopsie d'une conquête inachevée " *Urbanité* vol. 2(no. 3): pp. 28-34.

Beaudet, G. (1996). « Patrimoine et tourisme industriels au Québec. » *Téoros* vol. 15(no. 2): 9 p.

Beck, B. (2004). *Mussolini urbaniste: Esthétique et mythologie de la troisième Rome*. Caen, Presses universitaires de Caen.

- Bélisle, J. (1992). « Du lac à la Loutre aux écluses de Saint-Gabriel ». *Regards sur un paysage industriel: Le canal de Lachine*. Montréal, Centre Canadien d'Architecture: pp.9-19
- Bliet, D., Gauthier, P. (2006). "Understanding the built form of industrialization along the Lachine Canal in Montréal." *Urban History Review*(Automne 2006): pp. 3-15
- Bonin, R. (1936). « Le canal Lachine sous le régime français. » *Le bulletin des recherches historiques* vol. 42(no. 5): pp. 265-299.
- Borie, A., Micheloni, P., Pinon, P. (2006). *Forme et déformation des objets architecturaux et urbains*. Marseille, Éditions Parenthèses.
- Boudon, F., Chastel, A. (1977). *Système de l'architecture urbaine: le quartier des Halles à Paris*. Paris, Éditions du CNRS.
- Boudon, F. (1975). « Tissu urbain et architecture: L'analyse parcellaire comme base de l'histoire architecturale. » *Annales: Économies, Sociétés, Civilisations* 30ème année(no. 4 juillet-août): pp. 773-818.
- Boutinet, J.-P. (2005). *Anthropologie du projet*. Paris, Presses Universitaires de France. [1990]
- Boutinet, J.-P. (2004). *Psychologie des conduites à projet*. Paris, Presses Universitaires de France. [1993]
- Brochu, J. (2011). *La conservation du patrimoine urbain, catalyseur du renouvellement des pratiques urbanistiques? Une réflexion théorique sur l'appropriation de la notion de patrimoine urbain par l'urbanisme*. Faculté de l'aménagement. Montréal, Université de Montréal. Ph.D.: 241 p.
- Brochu, J. (2005). « Le patrimoine urbain, entre conservation et devenir. » *Urbanité*(mars 2005): pp. 10-14
- Brown Ames, H. (1972). *The city below the hill*. Toronto, University of Toronto. [1897]
- Bumbaru, D. (1999). « Façadisme ou conservation, patrimoine de substance ou d'ambiance? » *Façadisme et identité urbaine : colloque international : actes du Colloque "Façadisme et identité urbaine", Paris, 28-29-30 janvier 1999*. Paris, Centre des monuments nationaux: pp.96-99.



- Bumbaru, D. (1989). « Le façadisme: le décor à l'envers! Ou less is décor! » *ICOMOS Information*: pp. 11-18.
- Caniggia, G. (1986). Étude des processus de formation et de transformation des typologies du bâti: État de la discipline. *Consiglio Nazionale delle Ricerche: Problemi del restauro in Italia*. C. Editore: pp. 21-34.
- Cannigia, G., Maffei, G. L. (1979, [1996]). *Composition architecturale et typologie du bâti I. Lecture du bâti de base*. Québec, École d'architecture de l'Université Laval.
- Castex, J., Depaule, J.-C., Panerai, P. (1997). *Formes urbaines: de l'îlot à la barre*. Marseille, Éditions Parenthèses.
- Castex, J., Cohen, J.-L., et al. (1995). *Histoire urbaine, anthropologie de l'espace*. Paris, CNRS Éditions.
- Castex, J., Céleste, P., Panerai, P. (1979). *Lecture d'une ville: Versailles*. Paris, Moniteur.
- Cataldi, G., Maffei, G. L., et al. (2002). "Saverio Muratori and the Italian school of planning typology." *Urban Morphology* vol. 6(no. 1): pp. 3-14.
- Cellard, A. (1997). L'analyse documentaire. *La recherche qualitative: Enjeux épistémologiques et méthodologiques*. Montréal, Groupe de recherche interdisciplinaire sur les méthodes qualitatives: pp. 251-271.
- Cerdà, I. (2005). *La théorie générale de l'urbanisation*. Besançon, Éditions de l'Imprimeur. [1867]
- Cervellati, L., Scannavini, R., De Angelis, C. (1981). *La nouvelle culture urbaine. Bologne face à son patrimoine*. Paris, Éditions du Seuil.
- Chaline, C. (1999). *La régénération urbaine*. Paris, Presses universitaires de France.
- Champagne, S. (2008). « Le village Griffintown réprouvé » *La Presse*. Montréal: A10.
- Choay, F. (2001). « La notion de patrimoine en urbanisme » *Les urbanistes et le patrimoine*. Reims, Presses Universitaires de Reims: pp. 23-31.
- Choay, F. (1993). « Patrimoine urbain et aménagement du territoire: enjeux et nouvelles perspectives » *Trames*(no. 8): pp. 12-21.
- Choay, F. (1992). *L'allégorie du patrimoine*. Paris, Éditions du Seuil.

- Choay, F. (1979). *L'urbanisme : utopies et réalités : une anthologie*. Paris, Éditions du Seuil.
- Chombart de Lauwe, P. H. (1965). *Des hommes et des villes*. Paris, Payot.
- Cohen, J.-L. (1985). «Le détour par l'Italie.» *Esprit*(no. 109): pp. 23-34.
- Commission des biens culturels du Québec (2002). *Un cadre de référence pour la gestion des arrondissements historiques*. Québec, CBCQ: 79 p.
- Corboz, A. et S. Marot (2001). *Le territoire comme palimpseste et autres essais*. Besançon, Éditions de l'imprimeur.
- Courcier, S. (2002). *De l'évaluation de l'effet structurant d'un projet urbain à l'analyse des congruences entre stratégies d'acteurs: le réaménagement du Vieux-Port de Montréal*. Faculté de l'aménagement. Montréal, Université de Montréal. Ph.D.: 466 p.
- Croizé, J.-C., Frey, J.-P., et al. (1991). *Recherches sur la typologie et les types architecturaux : actes de la table ronde internationale*. Paris, L'Harmattan.
- Darin, M. (1998). "The study of urban form in France." *Urban Morphology* vol. 2(no. 2): pp. 63-76.
- Decharneux, B., Nefontaine, L. (2003). *Le symbole*. Paris, Presses universitaires de France.
- Desjardins, P. (1999). *L'organisation spatiale du corridor du canal de Lachine au XIX<sup>e</sup> siècle*. Département d'anthropologie. Montréal, Université de Montréal. Ph.D.: 429 p.
- Deslauriers, J.-P., Kérisit, M. (1997). Le devis de recherche qualitative. *La recherche qualitative: Enjeux épistémologiques et méthodologiques*. G. Morin. Montréal, Groupe de recherche interdisciplinaire sur les méthodes qualitatives: pp. 85-111.
- Deslauriers, J.-P. (1991). *Recherche qualitative : guide pratique*. Montréal, McGraw-Hill.
- Devillers, C. (1994). «Le projet urbain.» *Conférence Paris d'architectes, Pavillon de l'Arsenal 1994*. Paris, Pavillon de l'Arsenal: pp. 9-47.
- Devillers, C. (1985). «Projet urbain et mémoire de la ville.» *Monuments historiques*(no. 136): pp. 94-99.

Devillers, C., Huet, Bernard (1981). *Le Creusot: Naissance et développement d'une ville industrielle 1782-1914*. Seyssel, Éditions du Champ Vallon.

Devillers, C. (1974). « Typologie de l'habitat & morphologie urbaine. » *Architecture d'aujourd'hui*(no. 174): 18-22.

Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme (1993). *Comprendre, penser, construire la ville: Projet urbain, de l'intention à la réalisation, repères méthodologiques*. Paris, Édition du STU.

Doyon, F. (2008). « Le patrimoine sauvé de Griffintown » *Le Devoir*. Montréal: B8.

Dreyfus, J. (1976). *La ville disciplinaire : essai sur l'urbanisme*. Paris, Éditions Galilée.

Drouin, M. (2005). *Le combat du patrimoine à Montréal, 1973-2003*. Québec, Presses de l'Université du Québec.

Duhl, L. J. (1963). *The urban condition : people and policy in the metropolis*. New York, Basic Books.

Dumont, F. (1979). « Le patrimoine: pourquoi faire? » *Colloque Place-Royale*. Québec: pp. 35-39.

Edwards, M. (1991). « Fragmentation dans le contexte urbain. » *Architecture & Comportement* vol. 7(no. 4): pp. 339-348.

English Heritage (2005). *Guidance on conservation area appraisals*, Londres, Planning Advisory Service: 25 p.

English Heritage (2005). *Guidance on the management of conservation areas*, Londres, Planning Advisory Service: 25 p.

Fischler, R. (2007). « Projet Griffintown: catalyseur ou cataclysme? » *Le Devoir*. Montréal: A6.

Gangneux, M.-C. (1975). « Bologne: la riposte d'un urbanisme démocratique. » *Architecture d'aujourd'hui*(no.180): pp.44-53.

Geddes, P. (1904). *Civics: as Applied Sociology*. Sociological Society, School of Economics and Political Science (University of London), Project Gutenberg.

Gelly, A., L. Brunelle-Lavoie, et al. (1995). *La passion du patrimoine : la Commission des biens culturels du Québec, 1922-1994*. Sillery, Septentrion.

Genestier, P. (1993). « Que vaut la notion de projet urbain? » *Architecture d'Aujourd'hui*(no. 288): pp. 40-46.

Gerosa, P. G. (1986). *Sur quelques aspects novateurs dans la théorie urbaine de Saverio Muratori*. Strasbourg, Université des Sciences Humaines de Strasbourg.

Ghafoury & Bouchard (2009). *Étude patrimoniale: anciens ateliers du GTR/CN*. Montréal, Présenté à Les Cours Pointe-Saint-Charles Inc.: 259 p.

Giovannoni, G. (1998). *L'urbanisme face aux villes anciennes*. Paris, Éditions du Seuil. [1931]

Girard, M.-C. (1995). « Des bijoux dans mon quartier: Des géants difficiles à préserver ». *La Presse*. Samedi 14 octobre, Montréal: J4

Gironnay, S. (2002). « Malheur d'occasion ». *La Presse*. Montréal: B7.

Gruda, A. (1990). « Un parc industriel sera ménagé au bord du canal Lachine ». *La Presse*. Montréal, vendredi 9 mars : A3.

Haeck, P. (1981). *La parole verte*, Montréal, VLB éditeur.

Harvey, F. (1984). « Pour une prise de conscience du patrimoine industriel. » *Histoire des travailleurs et travailleuses québécois* vol. 10(no. 2): pp. 37-49.

Hayot, A., Sauvage, A. (2000). *Le projet urbain: enjeux, expérimentations et professions*. Paris, Éditions de la Villette.

Hayot, A. (1993). « Des sciences sociales pour faire la ville. » *Cahiers de la recherche architecturale*(no. 32-33): pp. 111-122.

Hillier, B. (1987). « La morphologie de l'espace urbain. » *Architecture et comportement* vol. 3(no. 3): pp. 205-216.

Hillier, B., Hanson, J. (1984). *The Social Logic of Space*. Cambridge, Cambridge University Press.

Hillier, B. (1983). "Space Syntax: A Different Urban Perspective." *Architect's Journal* vol. 178(novembre): pp.47-63.

- Huet, B. (1986). « L'architecture contre la ville. » *Architecture Mouvement Continuité*(no. 14): pp. 10-13.
- Hall, P. G. (1988). *Cities of tomorrow : an intellectual history of urban planning and design in the twentieth century*. Oxford, UK ; New York, NY, B. Blackwell.
- Ingallina, P. (2001). *Le projet urbain*. Paris, Presses universitaires de France.
- Ingallina, P. Roncayolo, M. (2000). « Projet urbain » dans Pierre Merlin et Françoise Choay (dir.). *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Paris, Presses universitaires de France. [1988] : pp. 677-679
- Jaccoud, M., Mayer, R. (1997). L'observation en situation et la recherche qualitative. *La Recherche qualitative : enjeux épistémologiques et méthodologiques*. G. Morin. Montréal, Groupe de recherche interdisciplinaire sur les méthodes qualitatives: pp.211-249.
- Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*. New York,, Vintage Books.
- Lamonde, P., Polèse, M. (1984). « L'évolution de la structure économique de Montréal 1971-1981 : désindustrialisation ou reconversion? » *L'actualité économique* vol. 60(no. 4): pp. 471-494.
- Laplantine, F., Singly, F. (1996). *La description ethnographique*. Paris, Nathan.
- Larochelle, P., Iamandi, Christina (1999). « Milieux bâtis et identités culturelles. » *USEK*(no. 2): pp.1-13.
- Lavedan, P. (1926). *Qu'est-ce que l'urbanisme? : introduction à l'histoire de l'urbanisme*. Paris, H. Laurens.
- Lawrence, R. (2008). « Transgresser les frontières disciplinaires : l'exemple de l'écologie humaine. » *Le défi de l'Inter- et Transdisciplinarité. Concepts, méthodes et pratiques innovantes dans l'enseignement et la recherche/Herausforderung Inter- und Transdisziplinarität. Konzepte, Methoden und innovative Umsetzung in Lehre und Forschung*. F. Darbellay et T. Paulsen, Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes: pp. 223-238.
- Le Corbusier. (1957). *La charte d'Athènes, avec un discours liminaire de Jean Giraudoux; suivi de Entretien avec les étudiants des écoles d'Architecture*. Paris, Éditions de Minuit. [1941]

- Le Corbusier (1994). *Urbanisme*. Paris, Flammarion.
- Lefebvre, H. (1968). *Le droit à la ville*. Paris, Éditions Anthropos.
- Lévesque, K. (1996). « 300 millions pour redonner vie au canal de Lachine ». *Le Devoir*. Lundi 16 septembre, Montréal: A1.
- Lévy, A. (1999). «Les trois âges de l'urbanisme. Contribution au débat sur la troisième ville.» *Esprit* (no. 249): pp.46-61.
- Lévy, A. (1996). « La composition urbaine: un savoir-faire en crise. » *Vers un nouvel urbanisme: faire la ville, comment? Pour qui?* Paris, La Documentation Française: pp. 225-239
- Lévy, A. (1995a). *Contribution au projet urbain. Composition urbaine et instrument d'analyse*. Paris, Institut Français d'Urbanisme-Université Paris VIII.
- Lévy, A. (1995b). *Patrimoine et création: réflexion sur le rapport histoire/projet*. Séminaire international de morphologie urbaine, Lausanne, École d'architecture de Versailles.
- Lévy, A. (1995c). "Recherche urbaine et recherche urbanistique." *Metropolis*(no. 103): pp.13-17.
- Lévy, A. (1992). *La qualité de la forme urbaine. Problématique et enjeux*. Paris, Secrétariat permanent du Plan urbain.
- Lévy, A., Spigai, V. (1989). *Le plan et l'architecture de la ville. Il piano e l'architettura della città*. Venezia, Cluva editrice.
- Lévy, A. (1988). « Forme urbain, tissu urbain et espace public. » *Morphologie urbaine et parcellaire*. (P. Merlin dir.) Vincennes, Presses universitaires de Vincennes : pp. 93-98.
- London, M. (1998). "Tourism and the Lachine Canal." *Plan Canada* vol. 38(no. 1): pp.14-18.
- Loyer, F. (2000). « Patrimoine urbain.» *La ville et l'urbain l'état des savoirs*. Paris, Éditions La Découverte: pp. 301-312.
- Lynch, K. (1999). *L'image de la cité*. Paris Dunod. [1960]
- Magnaghi, A. (2003). *Le projet local*. Sprimont, Mardaga. [2000]

Mairie de Paris (2009). *Révision du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur du Marais*. Paris, Préfecture de Paris: 6 p.

Malfroy, S. (2001). *L'approche morphologique de la ville et du territoire: introduction à la terminologie*. Versailles, École d'Architecture de Versailles.

Malraux, A., (1962). *Présentation du projet de loi complétant la législation sur la protection du patrimoine historique et esthétique de la France et tendant à faciliter la restauration*, Paris : Assemblée Nationale Française, [http://www.assemblee-nationale.fr/histoire/Andre-Malraux/discours/malraux\\_23juil1962.asp](http://www.assemblee-nationale.fr/histoire/Andre-Malraux/discours/malraux_23juil1962.asp)

Mangin, D. (2004). *La ville franchisée : formes et structures de la ville contemporaine*. Paris, Éditions de la Villette.

Mangin, D., Panerai, P. (1999). *Projet urbain*. Marseille, Éditions Parenthèses.

Marquis, G., M. Lessard, et al. (2006). *Le plan d'implantation et d'intégration architecturale (P.I.I.A.): Potentiel et usages dans le développement des nouveaux quartiers résidentiels périurbains*. Montréal, Chaire en paysage et environnement, Université de Montréal: 13 p.

Marsan, J.-C. (1994). *Montréal en évolution*. Montréal, Éditions du Méridien.

Mauss, M. (1999). *Sociologie et anthropologie précédé d'une introduction à l'œuvre de Marcel Mauss par Claude Lévi-Strauss*. Paris, Presses universitaires de France.

McNichols Tétrault, G. (2006). « L'enseigne Farine Five Roses: Émotions autour du patrimoine industriel ». *Le Devoir*. Montréal: A7.

Merlin, P., Choay, F. (2000). *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Paris, Presses universitaires de France. [1988]

Ministère de la culture et de la communication-Direction de l'architecture et du patrimoine (2007), *Fiches pratiques : Créer et mettre en valeur un secteur sauvegardé*, adresse URL : <http://www.culture.gouv.fr/culture/infos-pratiques/fiches/fiche14.htm>, page consulté le 18 octobre 2010

Ministère de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme-Ministère de la culture, (Inconnue). *Plan de sauvegarde et de mise en valeur du Marais à Paris: 3ème et 4ème arrondissements. Rapport de présentation*. Paris, Préfecture de Paris: 59 p.

Morin, E. (2005). *Introduction à la pensée complexe*. Paris, Éditions du Seuil. [1990]

Mumford, L. (1961). *The city in history : its origins, its transformations, its prospects*. New York, Harcourt Brace and World.

Murtagh, W. J. (2006). *Keeping Time. The History and Theory Preservation in America*. Hoboken, John Wiley & Sons.

National Park Service-U.S. Department of the Interior (2010). *Working on the Past in Local Historic Districts*. Page consultée le 20 octobre, 2010, adresse URL : <http://www.nps.gov/history/hps/workingonthepast/index.htm>.

National Park Service-U.S. Department of the Interior (2004, 1 juillet 2004). *National Register Federal Program Regulations-Chapter I-Part 60-National Register of Historic Places*. Page consultée le 20 octobre, 2010, adresse URL : <http://www.nps.gov/history/nr/regulations.htm#603>.

Noppen, L. (1991). « Arrondissement historique de Carignan », *Les chemins de la mémoire*, Commission des biens culturels du Québec, Tome 2 : l'Ouest du Québec, Québec, Publications du Québec : pp. 294-296

Paillé, P., Mucchielli, A. (2008). *L'analyse qualitative en sciences humaines et sociales*. Paris, Armand Colin.

Panerai, P., Depaule, J.-C. et al. (1999). *Analyse urbaine*. Marseille, Édition Parenthèses.

Panerai, P., Castex, J. et al. (1997). *Formes urbaines : de l'îlot à la barre*. Marseille, Parenthèses.

Parcs Canada (2009). *Principes directeurs et politiques de gestion de Parcs Canada*, page consultée le 13 avril 2010, adresse URL: <http://www.pc.gc.ca/fra/docs/pc/poli/princip/index.aspx>

Parcs Canada (2004). *Lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine: plan directeur*. Ottawa, Publications Parcs Canada: 95 p.

Parcs Canada (2000). *Plan du réseau des lieux historiques nationaux du Canada*. Ottawa, Publications Parcs Canada: 118 p.

Parcs Canada (1979). *Canal-de-Lachine, Plan directeur*, Ottawa, Publications Parcs Canada : 57 p.



- Parcs Canada (1977). *Le canal de Lachine : esquisse de réaménagement*, Ottawa, Publications Parc Canada : 40 p.
- Payette-Hamelin, M. (2010). « L'urbanisme québécois et la question patrimoniale: retour sur un quiproquo ». *Villes québécoises et renouvellement urbain depuis la Révolution tranquille*. Bordeaux, Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine: pp. 199-211.
- Payette-Hamelin, M. (2006). *L'intégration d'un discours de la conservation à la pratique urbanistique québécoise : réflexions sur la période 1960-2006*. Mémoire de maîtrise, Faculté de l'aménagement, Université de Montréal : 151 p.
- Pierre Larouche et associés. (1975). *Mise en valeur du vieux Lachine: plan directeur d'urbanisme*. Lachine, La Société.
- Pinard, G. (1991). « Après 17 ans d'attente, le secteur reprend vie ». *La Presse*. Montréal: B4.
- Pinson, D. (2004). "Urban planning: an "undisciplined" discipline?" *Futures*(no. 36): pp. 503-513.
- Pinson, D. (2000). « Projet de ville et projets de vie. » *Le projet urbain: enjeux, expérimentations et professions*. Éditions de la Villette. Marseille: pp. 78-95.
- Pinson, D. (1993). *Usage et architecture*. Paris, L'Harmattan.
- Poëte, M. (1924). *Une vie de cité, Paris, de sa naissance à nos jours*. Paris, Picard.
- Poulot, D. (2006). *Une histoire du patrimoine en Occident*. Paris, Presses Universitaires de France.
- Québec (Province). Commission provinciale d'urbanisme, La Haye, J.-C. (1968). *Rapport de la Commission provinciale d'urbanisme*. Québec, Imprimeur de la Reine.
- Raymond, H. (1987). "Urbain, convivialité, culture." *Annales de la recherche urbaine*(no. 37): pp.3-8.
- Raymond, H. (1984). *L'Architecture, les aventures spatiales de la raison*. Paris, Centre de Création Industrielle Centre Georges Pompidou.
- Raymond, H. (1974). «Habitat, modèles culturels et architecture.» *Architecture d'aujourd'hui* vol. 174(juillet-août 1974): pp. 50-53.

- Robert, J.-C. (1994). *Atlas historique de Montréal*. Montréal, Art global.
- Robert, Y. (1999). « Pour une conscience plus anthropologique du patrimoine urbain ». *Façadisme et identité urbaine : colloque international : actes du Colloque "Façadisme et identité urbaine", Paris, 28-29-30 janvier 1999*. Paris, Centre des monuments nationaux: pp. 84-88.
- Rossi, A. (2001). *L'architecture de la ville*. Gollion, InFolio.[1995]
- Ruskin, J. (1987). *Les sept lampes de l'architecture*. Paris, Denoël. [1849]
- Schaak, L., de Matha, G. et al. (1992). « Comment la loi Malraux a changé la ville. » *Urbanisme* (no. 258) : pp.10-15
- Secchi, B. (2006). *Première leçon d'urbanisme*. Marseille, Éditions Parenthèses. [2000]
- Sieverts, T. (2004). *Entre-ville: une lecture de la zwischenstadt*. Marseille, Éditions Parenthèses. [2001]
- Simmel, G. (2007). *Les grandes villes et la vie de l'esprit*. Paris, L'Herne. [1903]
- Sitte, C. (1996). *L'art de construire les villes: l'urbanisme selon ses fondements artistiques*. Paris, Éditions du Seuil.
- Smith, C. (2009). "Conservation areas: early history and urban design versus significance." *Conservation bulletin*(no. 62): pp. 3-5.
- Smith, D. (1969). "The Civic Amenities Act: Conservation and Planning." *The Town Planning Review* 40(no. 2): pp. 149-162.
- Société du Havre de Montréal (2009). *Quartier Bonaventure: Le nouveau Montréal. Réaménagement de l'autoroute Bonaventure phase I- Synthèse des études de l'avant-projet détaillé*. Montréal, Société du Havre de Montréal: 58 p.
- Société du Havre de Montréal (2006). *Le Havre de Montréal: Rapport final et recommandations*. Montréal, Société du Havre de Montréal: 51 p.
- Société du Havre (2004). *Le Havre de Montréal: vision 2025. La ville et son fleuve: une proposition pour l'avenir*. Montréal, Société du Havre de Montréal: 30 p.
- Société Immobilière du Canada (2009). *Les Bassins du Nouveau Havre: Plan directeur*. Montréal, Société Immobilière du Canada/Groupe Cardinal-Hardy/L'OEUF: 74 p.

- Société du Vieux-Port de Montréal (2010). *Rapport annuel 2009-2010*. Montréal, Société du Vieux-Port de Montréal: 92 p.
- Société du Vieux-Port de Montréal (1984). *Le Vieux-Port de Montréal: projet d'aménagement*. Montréal, Société du Vieux-Port de Montréal: 32 p.
- Sokoloff, B. (1990). "Public Spaces and the Reconstruction of the City: Learning from Barcelona and Berlin." *Architecture & Comportement* vol. 6(no. 4): pp. 339-356.
- Sokoloff, B. (1988). « Interventions urbanistiques: le retour de l'espace. » *Cahiers de recherche sociologique* vol. 6(no. 2): pp.131-146.
- Tomas, F. (2004). « Les temporalités du patrimoine et de l'aménagement urbain ». *Géocarrefour* vol. 79(no. 3): pp. 197-212.
- Tomas, F. (1996). *Après le fonctionnalisme, quoi? Vers une nouvelle culture urbaine*. Genève, Institut d'Architecture Université de Genève: 27 p.
- Tomas, F. (1995). « Projets urbains et projet de ville: la nouvelle culture urbaine a vingt ans. » *Annales de la recherche urbaine*(no.68-69): pp. 134-143.
- Toussaint, J.-Y., Zimmermann, M. (1998). *Projet urbain. Ménager les gens, aménager la ville*. Liège, Pierre Mardaga.
- Trottier, L. (1985). *Le patrimoine industriel au Québec: État de la situation et recommandations*. Québec, Commission des biens culturels du Québec.
- Trudel, M. (1974). *Les débuts du régime seigneurial au Canada*. Montréal, Fides.
- Tyler, N., T. Ligibel, et al. (2009). *Historic preservation : an introduction to its history, principles, and practice*. New York, W.W. Norton & Co.
- Venturini, E. (1990). «La ville par projet ou le fragment urbain comme projet.» *Trames* vol. 3(no. 1): pp. 24-32.
- Vernez Moudon, A. (1997). "Urban morphology as an emerging interdisciplinary field." *Urban morphology* vol. 1(no. 1): pp. 3-10.
- Vernez-Moudon, A. (1994). Getting to know the built landscape: Typomorphology. *Ordering Space. Types in Architecture and Design*, Van Nostrand Reinhold: pp. 289-309.

Ville de Montréal (2010). *Projet District Griffin phase I: Griffintown II (Devimco)*. Montréal, présentation faite à l'assemblée publique d'information du 8 septembre, Arrondissement du Sud-Ouest: 20 p.

Ville de Montréal-Arrondissement du Sud-Ouest (2009a). *Plan d'urbanisme de Montréal- Partie II: Chapitre 12-Arrondissement du Sud-Ouest*. Montréal, Ville de Montréal: 54 p.

Ville de Montréal-Arrondissement du Sud-Ouest (2009b). *Fiche urbanisme: Plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)*. Montréal, Ville de Montréal: 3 p.

Ville de Montréal-Arrondissement du Sud-Ouest (2007). *Document d'information: règlements sur les plans d'intégration et d'implantation architecturale (PIIA)*. Montréal, Arrondissement du Sud-Ouest: 6 p.

Ville de Montréal (2005). *Évaluation du patrimoine urbain du Sud-Ouest*. Arrondissement du Sud-Ouest. Montréal, Arrondissement du Sud-Ouest: 99 p.

Ville de Montréal (2005). *Évaluation du patrimoine urbain de Ville-Marie*, Arrondissement de Ville-Marie: 168 p.

Ville de Montréal (2005). *Évaluation du patrimoine urbain de LaSalle*. Montréal, Arrondissement de LaSalle: 57 p.

Ville de Montréal (2005). *Évaluation du patrimoine urbain: arrondissement de Lachine*. Montréal, Arrondissement de Lachine: 65 p.

Ville de Montréal, Arrondissement du Plateau-Mont-Royal, Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises, Division – Urbanisme (2003), *Étude typomorphologique de l'arrondissement Plateau-Mont-Royal : Rapport final*, préparé par PatriArch, Montréal : 22 p.

Ville de Montréal (1993). *Plan des abords du canal de Lachine*. Montréal, Ville de Montréal: 39 p.

Ville de Montréal (1992). *Plan directeur de l'arrondissement Sud-Ouest*. Montréal, Ville de Montréal: 65 p.

Webber, M. M. (1996). *L'urbain sans lieu ni borne*. La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube. [1964]

Whitehand, J. W. R., Norton, N.J. (2004). "Urban Morphology and Planning: the case of fringe belts." *Cities* vol. 21(no. 4): pp. 275-289.

Whitehand, J., W., R. (2001). "British urban morphology: the Conzenian tradition." *Urban Morphology* vol. 5(no. 2): pp. 103-109.

Winckelmann, J. J., Gallo, D. (2005). *Histoire de l'art dans l'Antiquité*. Paris, Librairie générale française.

Yin, R. K. (2003). *Case study research : design and methods*. Thousand Oaks, Sage Publications.

Zucconi, G. (1995). « La politique d'une science oubliée: l'archéologie urbaine en Italie, 1880-1920. » *Genèses* vol. 19(no. 1): pp. 83-107.



## Annexe 1 : Canevas investigatif

**Axe 1** : Quels sont les éléments par lesquels les différents projets étudiés témoignent ou ne témoignent pas d'une approche urbanistique de la conservation?

- a) Quelle est la place accordée dans ces projets, et notamment dans les discours de leurs principaux acteurs, à la conservation et à la mise en valeur du patrimoine urbain?
  - a. Quel est leur intérêt pour la structure des tissus anciens?
    - i. Sur quels éléments se focalise leur intérêt patrimonial?
    - ii. Quelle importance est accordée aux ensembles urbains anciens?
  - b. Comment sont abordés les ensembles urbains anciens en regard de la ville contemporaine?
    - i. Quelles sont les vocations et les activités préconisées pour ces ensembles?
    - ii. Comment ces différentes vocations s'articulent-elles avec le reste de l'agglomération?
  - c. Quelles sont leurs intentions en termes de conservation et de mise en valeur du patrimoine bâti?
    - i. Quelles mesures permettent de s'assurer du maintien de leur intérêt patrimonial?
    - ii. Quels sont les moyens par lesquels ils expriment ces intentions sur le territoire?
- b) Quelles sont les dimensions urbanistiques de ces projets?
  - a. Comment ces projets prennent-ils en compte la structure urbaine préexistante?
    - i. Sur quels éléments de cette dernière s'appuient-ils?
    - ii. Quels sont les éléments de continuité avec la structure urbaine existante?
    - iii. En quoi s'inscrivent-ils dans la morphogénèse du site?
  - b. Comment s'inscrivent-ils dans les dynamiques urbaines en cours?
    - i. Quels sont les usages préconisés de ces projets?
      1. À qui s'adressent-ils?
      2. Pour quelles activités?
    - ii. Quel traitement est-il fait de l'espace public?

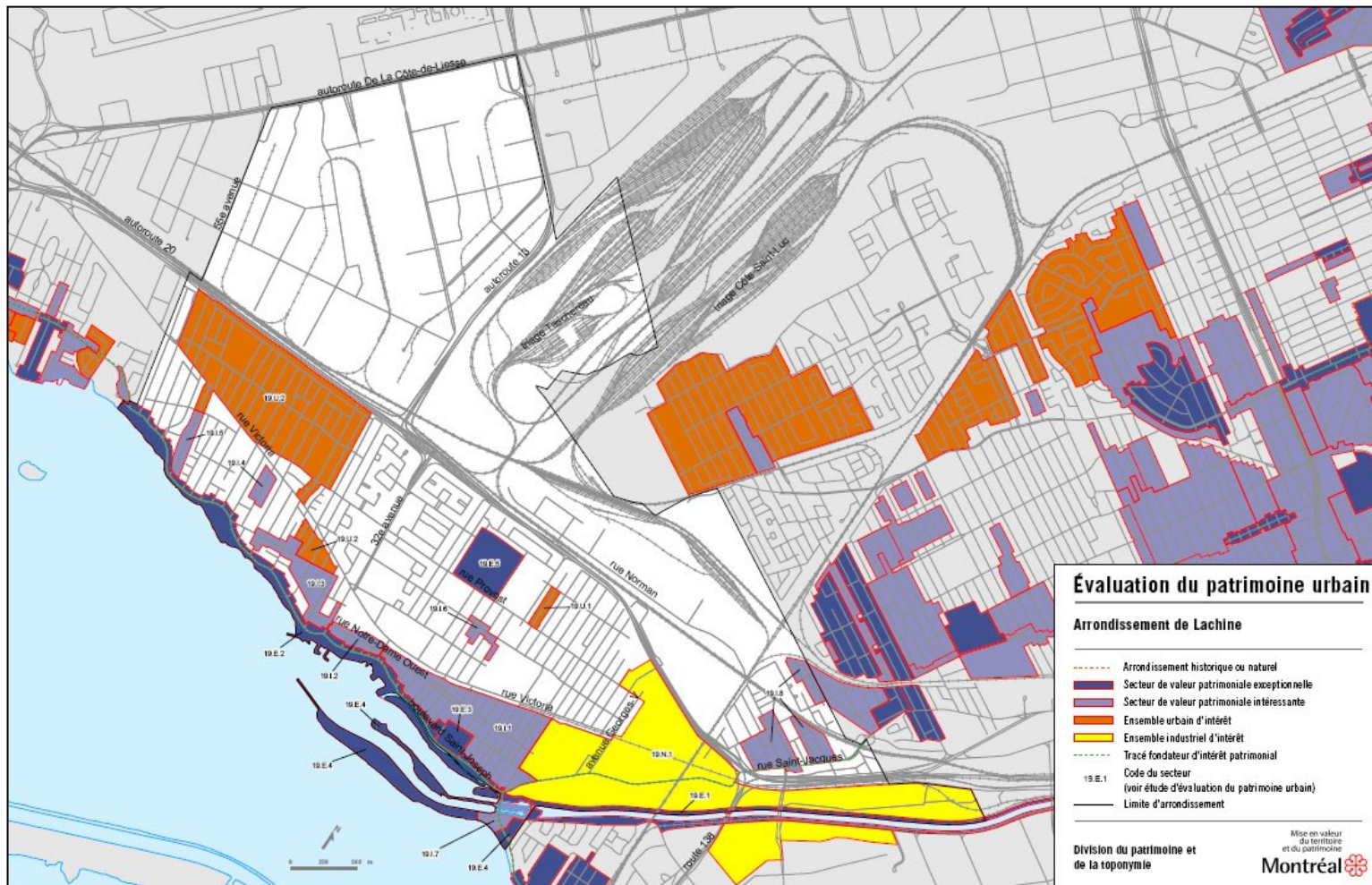
1. En quoi ce traitement favorise-t-il la diversité des usages?

**Axe 2** : En quoi ces différents projets de mise en valeur d'ensembles urbains patrimoniaux ou de requalification de morceaux de tissus urbains constituent-ils ou non des exemples de projets urbains?

- a. Comment contribuent-ils à la mise en forme des espaces urbains publics et à la définition des caractéristiques formelles du tissu urbain?
- b. Comment différencient-ils et articulent-ils les espaces sur lesquels ils interviennent de ceux du reste de la ville?
  - i. Quel est leur degré d'intérêt pour la restitution de l'espace à l'usage?
  - ii. Comment interviennent-ils sur le fragment urbain?
- c. En quoi s'appuient-ils sur une recherche de continuité historique?

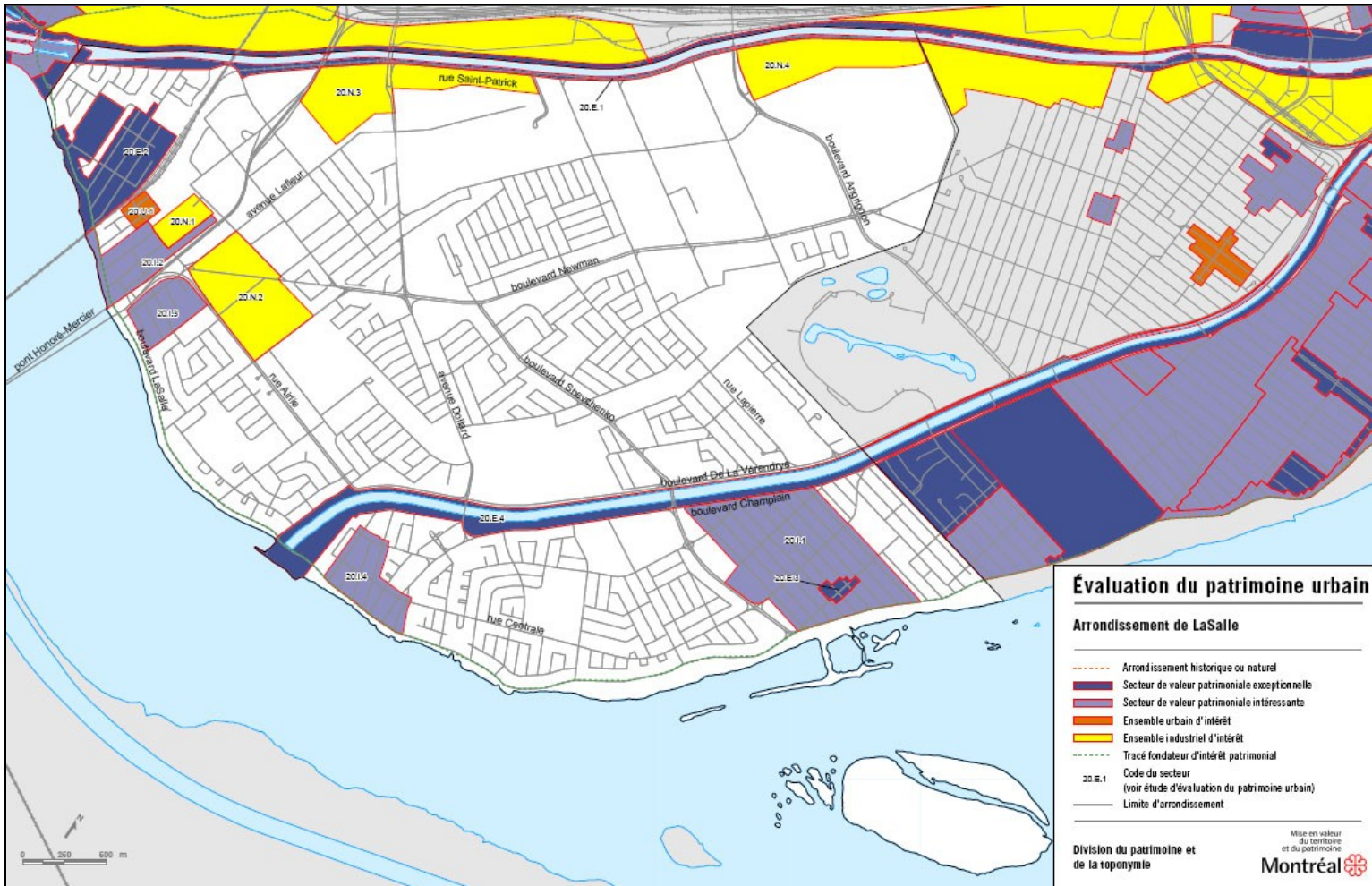


## Annexe 2 : Évaluation du patrimoine urbain de l'arrondissement de Lachine



Source : Ville de Montréal, *Évaluation du patrimoine urbain de Lachine*, Montréal, Arrondissement de Lachine, 2005, p. 47

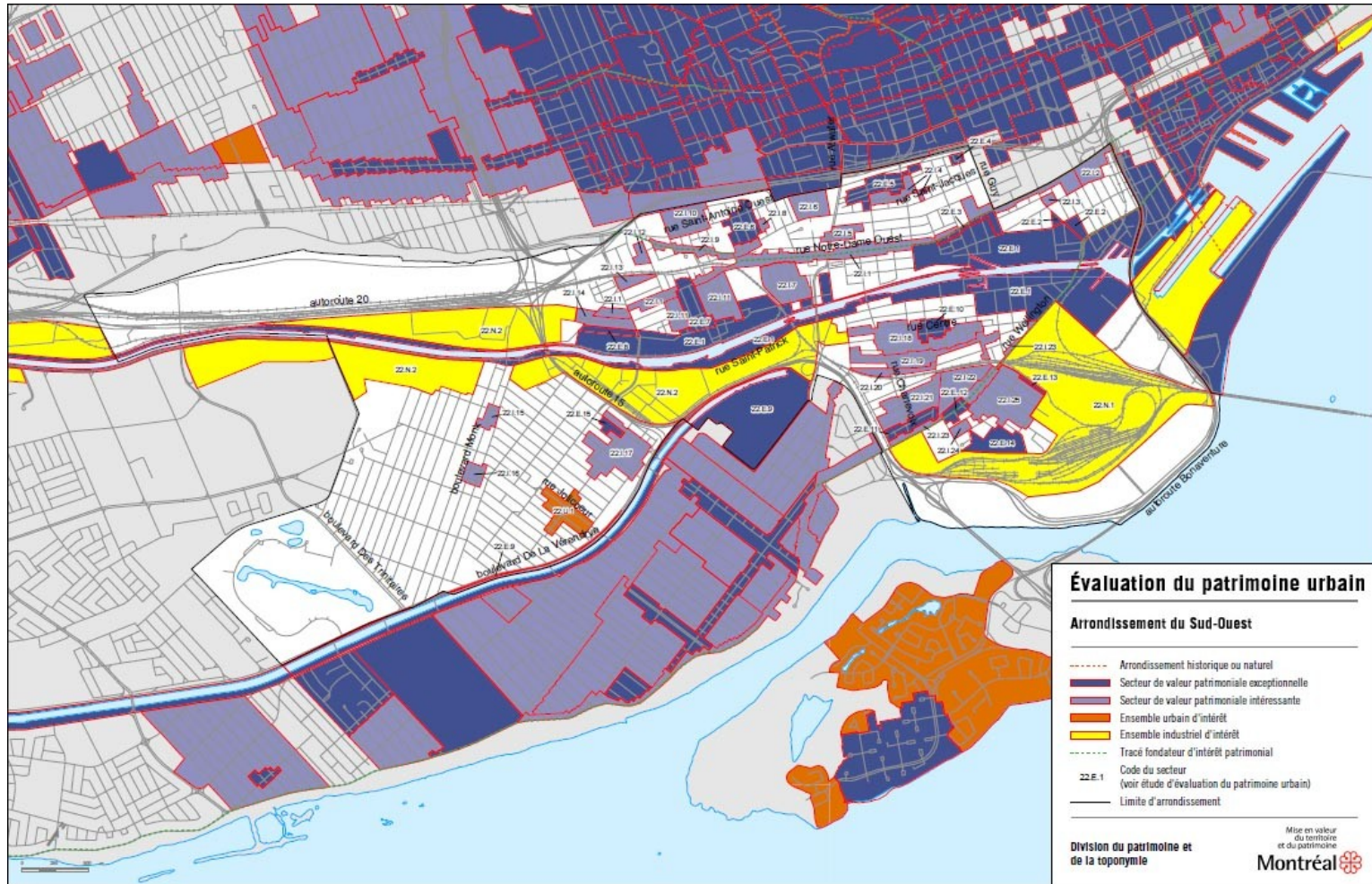
## Annexe 3 : Évaluation du patrimoine urbain de l'arrondissement de Lasalle



Source : Ville de Montréal, *Évaluation du patrimoine urbain de Lasalle*, Montréal, Arrondissement de LaSalle, 2005, p.35



## Annexe 4 : Évaluation du patrimoine urbain de l'arrondissement du Sud-Ouest



Source : Ville de Montréal, *Évaluation du patrimoine urbain du Sud-Ouest*, Montréal, Arrondissement du Sud-Ouest, 2005, p.57



## Annexe 5 : Autoroute et Quartier Bonaventure

### Localisation

Construite en vue de l'Expo 67, l'autoroute Bonaventure est érigée à partir de 1965. Le gouvernement fédéral procédait alors au remblai du fleuve entre les ponts Champlain et Victoria afin d'aménager pour l'expo :

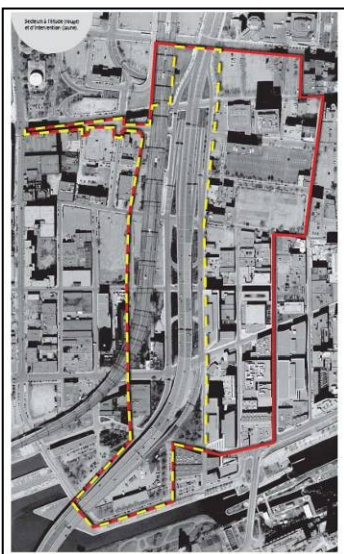
- un stationnement de 500 000 mètres carrés (l'autoparc Victoria) ;
- une autoroute de 4,1 km devant relier le pont Champlain et l'autoroute Décarie (1965-1967) au centre-ville, ainsi que le rond-point souterrain de la future autoroute Ville-Marie (dont la construction allait débiter en 1972).

L'autoroute Bonaventure a été inaugurée le 21 avril 1967. Elle devait servir d'entrée de ville pour Montréal et pour le site de l'Expo 67. Sa construction a fait l'objet d'une entente entre le gouvernement fédéral (responsable du tronçon allant du pont Champlain au milieu du bassin Peel) et de la Ville de Montréal (responsable du tronçon allant du milieu du bassin Peel à la rue Notre-Dame).



Source : Société du Havre de Montréal, *L'autoroute Bonaventure : Vision 2025*, Montréal, SHM, octobre 2005, p.10



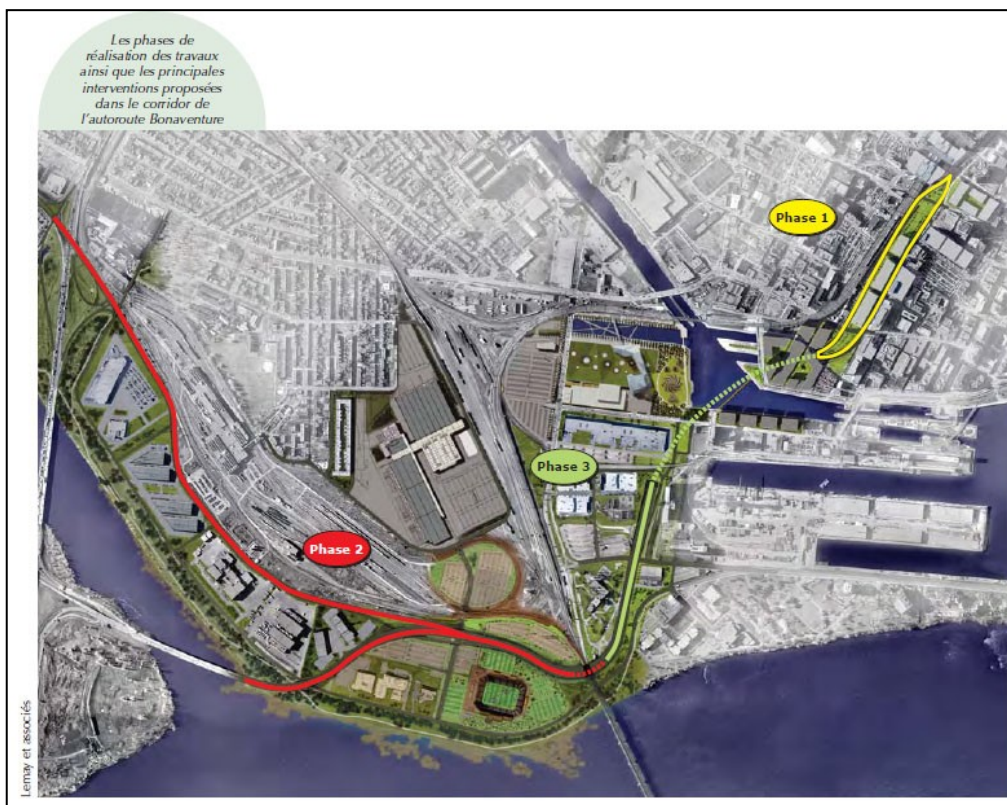


Le secteur du Quartier Bonaventure est limité à l'est par la rue Duke, à l'ouest par la rue Dalhousie, au nord par la rue Saint-Jacques et au sud par la rue de la Commune, incluant le terrain abritant les ateliers de voirie de l'Arrondissement de Ville-Marie. Ce périmètre fait, dans le cadre de la phase 1 du réaménagement de l'autoroute Bonaventure, l'objet d'un projet de réaménagement. Trois zones d'intervention le composent:

- le corridor Bonaventure;
- le corridor Dalhousie;
- l'îlot de la Commune.

Source : Société du Havre de Montréal, *Réaménagement de l'autoroute Bonaventure de la rue Brennan à la rue Saint-Jacques phase 1: Étude d'avant-projet détaillée-Rapport final*, Montréal, SHM, mars 2009, p.10

## Contexte



Source : Société du Havre de Montréal, *Le Havre-Rapport final*, 2006, p.15

Le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure et de construction du Quartier Bonaventure s'inscrit dans la vision 2025 du Havre de Montréal. Les axes d'intervention

de la Société du Havre convergent vers un seul but : ramener la ville vers son fleuve. Pour ce faire, trois axes stratégiques sont proposés : réappropriation de l'espace riverain, réappropriation de l'espace urbain et développement urbain durable (SHM, 2005 : 7).

Le réaménagement de l'autoroute Bonaventure ainsi que l'implantation d'un tramway sont considérés comme les éléments angulaires d'un vaste projet de réaménagement. Ce projet prévoit notamment l'expansion de l'offre récréotouristique qui se transposera dans la création d'un nouveau pôle récréotouristique au bassin Peel (incluant les bassins Tate et Wellington). De plus, le projet du Havre mise sur le développement de certaines friches dont : le site de Poste Canada (transféré en 2006 à la Société Immobilière du Canada), le silo #5, le terrain de la Cité-du-Havre, le pôle Viger, le Faubourg des Récollets (en lien avec le réaménagement de l'autoroute Bonaventure) ainsi que la transformation des ateliers du CN à Pointe-Saint-Charles. Le projet du Havre comprend également une dimension « verte et bleue » en misant notamment sur la constitution d'un réseau vert entre le pont Champlain et de la Concorde, ainsi que sur l'aménagement du Bassin du havre en amont de ce dernier.

Source : Société du Havre de Montréal, *Le Havre-Rapport final et recommandations*, Montréal, SHM, avril 2006, p.8

### Description du projet

Le réaménagement de l'autoroute Bonaventure constitue le point de départ des opérations de la société du Havre de Montréal. À cet effet, elle se présente comme l'une des opérations structurantes permettant de « ramener la ville vers son fleuve ». Cette opération de réaménagement de l'autoroute Bonaventure est découpée en 3 phases :

**Phase 1** : prolongement du centre-ville, de la rue Notre-Dame à la rue Brennan

L'autoroute Bonaventure, entre la rue Brennan et la rue Notre-Dame, serait remplacée par un boulevard dont les chaussées se situeraient de part et d'autre d'un îlot central tantôt construit, tantôt paysager.

Les terrains ainsi libérés, appartenant à la Ville de Montréal, seront mis en valeur dans le même esprit que les opérations en cours dans le Quartier International de Montréal et la Cité Multimédia. Ils permettront, en outre, le développement d'un important potentiel immobilier commercial et résidentiel, transformant la principale entrée de Montréal en un quartier habité et vivant, dans le prolongement du centre-ville (SHM, 2006 : 14).

Sur l'espace ainsi créé s'élèverait le « Quartier Bonaventure », complément au réaménagement de l'autoroute. Ce projet comporte cinq composantes majeures (SHM, mars 2009 : 12) :

- 1- La mise en valeur des îlots centraux : aménagement de l'espace public par création d'une place publique au cœur des îlots centraux
- 2- La transformation et mise en valeur de l'îlot de la commune

- 3- La réutilisation du viaduc ferroviaire du Canadien-National : rouvrir la fenestration et favoriser l'utilisation du rez-de-chaussée pour les commerces (partenaire CN)
- 4- L'implantation d'un corridor exclusif au transport collectif : le corridor Dalhousie
- 5- La consolidation du Faubourg des Récollets

**Phase 2** : déplacement de l'autoroute Bonaventure entre les ponts Victoria et Champlain

L'objectif fondamental de la Vision 2025, de redonner aux Montréalais un véritable accès au fleuve, rend cette intervention également prioritaire. Le déplacement de l'autoroute Bonaventure permettra l'aménagement d'un vaste parc riverain en bordure du fleuve reliant, au moyen de pistes cyclables et de sentiers piétonniers, les réseaux récréatifs de l'arrondissement Verdun, du parc Jean-Drapeau, du canal de Lachine et du Vieux-Port.

En s'intégrant au réseau vert, ce nouvel équipement d'envergure sera accessible à l'ensemble de la population et s'imposera comme lieu de convergence des déplacements récréatifs sur les rives du Saint-Laurent. La mise en œuvre de cette deuxième phase consiste notamment à déplacer l'autoroute Bonaventure dans l'axe de la rue Marc-Cantin, à réaménager l'échangeur Wellington et à désenclaver la Pointe-Saint-Charles par le prolongement de la rue Marc-Cantin vers l'ouest et par l'aménagement d'un lien nord-sud permettant aux résidents de Pointe-Saint-Charles d'accéder au parc riverain (SHM, 2006 : 18).

À l'exception du parc riverain, les vocations de ce secteur seraient inchangées.

**Phase 3** : réaménagement de l'autoroute Bonaventure entre le pont Victoria et la rue Brennan

La mise en œuvre de la phase 3 consiste donc à démolir la structure élevée localisée entre le pont Victoria et le bassin Peel, et à construire un pont ou un tunnel pour permettre de franchir le canal de Lachine. Le tracé proposé emprunte approximativement l'emprise actuelle de l'autoroute Bonaventure. La longueur du tunnel ou du pont exige la construction d'une passerelle à l'est du bassin Peel, reliant ainsi les deux rives du canal afin d'en faciliter la traversée par les usagers du réseau vert (SHM, 2006 : 22).

<b>Objectifs et orientations</b>
----------------------------------

Objectif généraux du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure :  
Le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure s'inscrit dans un ensemble d'interventions qui visent à réaménager l'espace riverain, en le rendant accessible et à retisser la trame urbaine fracturée par la présence des autoroutes.



Orientations du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure :

- Permettre le développement d'un important potentiel immobilier, commercial et résidentiel;
- Permettre l'aménagement d'un parc riverain en bordure du fleuve, reliant les réseaux récréatifs de Verdun, du parc Jean Drapeau et du vieux Port (notamment à l'aide de pistes cyclables et de sentiers piétonniers);
- Débloquer l'extension du centre-ville en direction du bassin Peel.

Les objectifs d'aménagement du Quartier Bonaventure sont (SHM, mars 2009 :8) :

- Concevoir une entrée de ville prestigieuse, distinctive et créative qui constituera un lien manifeste entre le centre-ville et le bassin Peel;
- Reconstruire le tissu urbain du secteur;
- Améliorer la qualité et la sécurité de la circulation piétonnière;
- Offrir des espaces publics de grande qualité, sécuritaires et conviviaux pour les utilisateurs;
- Favoriser un développement immobilier vigoureux et écologique.

Orientations d'aménagement du Quartier Bonaventure (SHM, mars 2009 : 10) :

- Le traitement des ilots centraux et la création d'une place publique vise à faire un espace convivial et sécuritaire.
- L'aménagement des espaces riverains aux projets vise à ancrer le projet dans les quartiers limitrophes (notamment lien avec le QIM).
- Souligner le caractère écologique du projet.
- Créer un environnement convivial, animé et distinctif.
- Créer une nouvelle interface entre les quartiers situés de part et d'autre du viaduc ferroviaire du CN, notamment en favorisant la présence de commerces ou d'une utilisation publique des r-d-c du viaduc.
- Faire un lien formel entre le centre-ville et le bassin Peel.
- Viser la consolidation d'un quartier mixte.

### **Plans proposés du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure**

#### **Échelle d'intervention :**

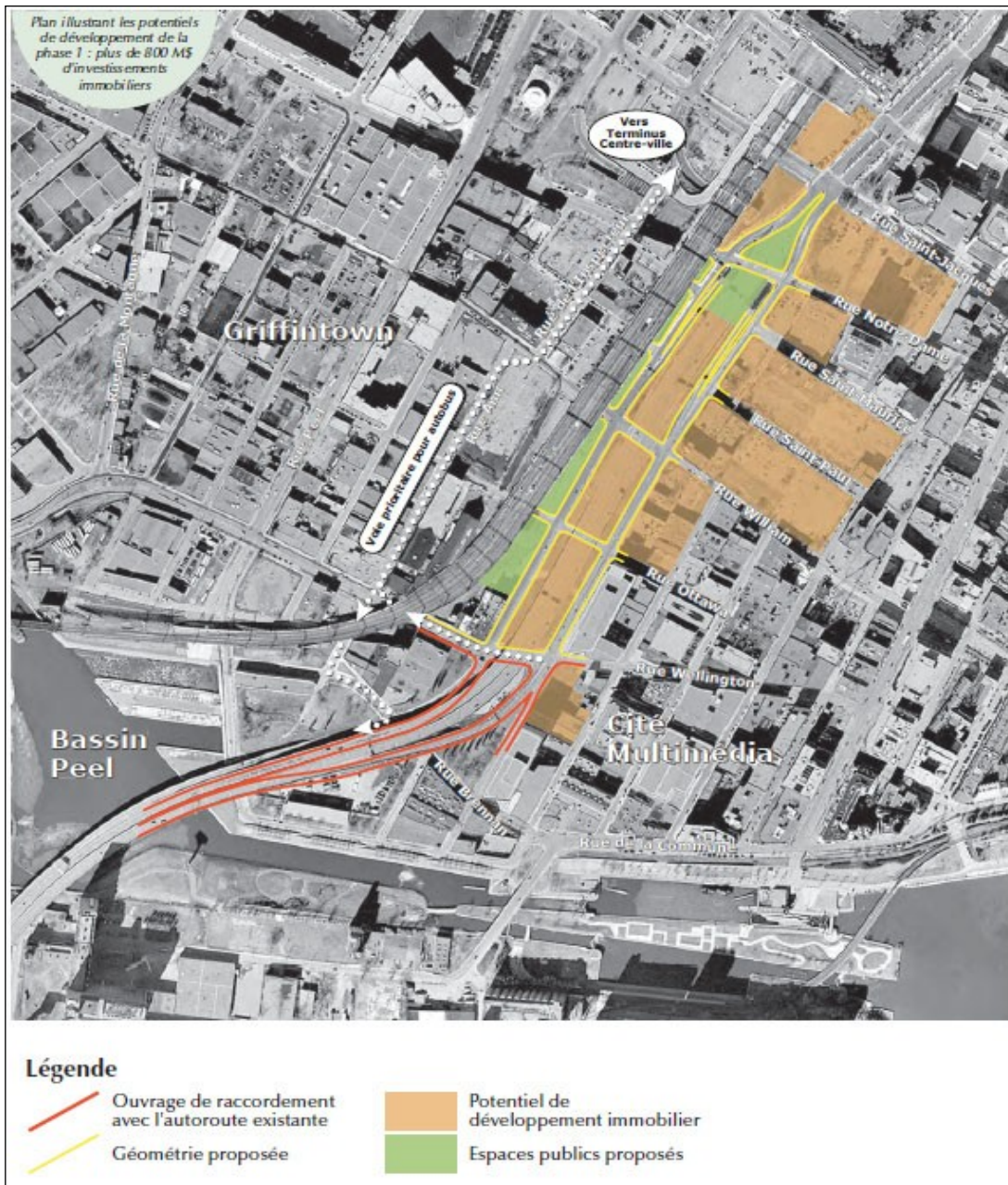
Le projet s'inscrit à échelle métropolitaine. Il vise à permettre l'accès aux berges et mise pour ce faire sur l'effet structurant que pourrait avoir le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure.

Aux trois temps de ce projet correspondent trois interventions. Ces dernières visent à créer une entrée de ville, notamment en consolidant le tissu urbain aux abords du Faubourg des Récollets, à consolider le réseau récréatif, ainsi qu'à favoriser une coulée du centre-ville vers les abords du bassin Peel.

**Gestes sur l'espace public :**

Deux principaux gestes seront posés sur l'espace public. Dans un premier temps, c'est le rabaissement de l'autoroute Bonaventure qui permettra la création d'une place publique à la jonction avec la rue St-Jacques. Cette place aura pour objectif de contribuer à l'effet d'entrée de ville et de marquer un lieu avec les milieux limitrophes dont le Faubourg des Récollets et le Quartier International de Montréal.

Dans un deuxième temps, la création d'un vaste parc riverain sur les berges du Fleuve entre le pont Champlain et le pont Victoria permettrait de relier les réseaux récréatifs de Verdun et du Vieux-Port. On veut faire de cet espace le lieu de convergence des déplacements récréatifs sur les rives du Saint-Laurent.



Source : Société du Havre de Montréal, *Le Havre-Rapport final*, Montréal, SHM, avril 2006, p.17





Source : Société du Havre de Montréal, *Le Havre-Rapport final*, Montréal, SHM, avril 2006, p.21

## Plans proposés du projet d'aménagement du Quartier Bonaventure



Source : SHM, *Réaménagement de l'autoroute Bonaventure de la rue Brennan à la rue Saint-Jacques phase 1: Étude d'avant-projet détaillée-Rapport final*, Montréal, SHM, mars 2009, p.12



Source : SHM, *Réaménagement de l'autoroute Bonaventure de la rue Brennan à la rue Saint-Jacques phase 1: Étude d'avant-projet détaillée-Rapport final*, Montréal, SHM, mars 2009, p.24





sud de la voie. Contrairement au parc central, ils auront pour vocation de desservir la future population riveraine en étant conçus comme de petits parcs urbains.

#### **Acteurs impliqués dans la phase 1 du projet (autoroute et Quartier Bonaventure)**

- Société du Havre de Montréal
- Arrondissement Sud-ouest
- Arrondissement Ville-Marie
- Gouvernement provincial
- Gouvernement Fédéral
  - o Société Immobilière du Canada
  - o Société du Vieux-Port de Montréal
- CN

#### **Évaluation du discours sur le patrimoine bâti**

##### *Quel est le degré d'intérêt patrimonial développé pour la structure des tissus anciens?*

Selon le rapport d'avant-projet de la phase 1 (SHM, 2009 : 2), la mise en valeur du patrimoine s'inscrit comme l'un des principes directeurs orientant la démarche d'aménagement poursuivie par la Société du Havre. À cet effet, la société a confié le mandat à une firme l'identification et l'analyse des éléments d'intérêt patrimoniaux situés à proximité du site de la phase 1 du projet.

Ces bâtiments sont identifiés comme étant:

- Forge Cadieux, 813 – 15 rue Saint-Paul Ouest
- Edifice Massey Manufacturing, 375 rue Saint-Paul
- Édifice Andrew Frederick Gault Company, 351 rue Duke
- Duke Investments, 297 rue Duke
- Viaduc ferroviaire du Canadien National, 882 rue Saint-Jacques, 890 rue Notre-Dame, 892 rue Saint-Paul et 890 rue William.
- Édifice Drummond McCall Company Limited, 930 rue Smith

On mentionnera qu'au cours des consultations publiques sur le projet, notamment durant les séances traitant du corridor Dalhousie, le bâtiment de la New City Gas Company est apparu comme un important élément patrimonial à préserver au terme de la phase 1. À cet effet, le rapport de l'Office de Consultation publique de Montréal souligne l'absence de stratégie d'intégration et de mise en valeur du bâtiment dans le projet déposé par la Société du Havre.

Bien que les éléments patrimoniaux à mettre en valeur consistent en un certain nombre de bâtiments isolés, la volonté de la Société du Havre de reconnecter le Faubourg des Récollets au secteur du bassin Peel témoigne d'une certaine continuité historique, les deux ensembles s'étant développés conjointement.

***Quels sont les rapports préconisés entre les ensembles urbains anciens et la ville en devenir?***

En ce qui a trait aux vocations des ensembles patrimoniaux, aucune spécification n'est mentionnée dans les documents de la Société du Havre sur la phase 1 du projet. Si on souligne l'intérêt historique de certains bâtiments, on ne spécifie pas les activités qui y seront préconisées. De même, bien qu'on veuille reconnecter le faubourg des Récollets et Griffintown, aucune spécification n'est faite quant aux vocations des espaces limitrophes du projet. Mentionnons que la Société du Havre mise, pour le Quartier Bonaventure, sur l'achalandage fourni par certains de ses projets de développement situé à proximité du site. Si le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure permet la suture entre le Faubourg des Récollets et Griffintown, le nouveau quartier créé apparaît davantage comme une poussée du centre-ville vers le bassin Peel que comme une réelle jonction entre les deux ensembles.

***Quels sont les modes de conservation préconisés?***

Aucun mode de conservation ou mécanisme de préservation n'est ici préconisé par la Société du Havre. Les documents de la société restent muets sur ce point. Cependant, le périmètre du Quartier Bonaventure est situé dans un secteur considéré par l'arrondissement Ville-Marie comme étant de valeur patrimoniale exceptionnelle et donc sujet à un règlement de Plans d'intégration et d'implantation architecturale (voir Ville de Montréal, *Évaluation du patrimoine urbain de Ville-Marie*, Montréal, Arrondissement de Ville-Marie, 2005, p. 107).

<p><b>Évaluation des dimensions urbanistiques</b></p>
---

***En quoi ces projets témoignent-ils d'une analyse du tissu urbain environnant?***

Le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure (phase1) cherche à s'inscrire dans son milieu à deux égards. Tout d'abord, il apparaît comme un projet d'entrée de ville. À cet effet, il mise sur une consolidation du cadre bâti en lien avec le développement du Quartier International de Montréal. Tant par les gabarits des bâtiments projetés que par l'effet d'enfilade créé, on veut constituer une porte d'entrée vers le centre-ville de Montréal.

Autant par le remplacement de la structure aérienne de l'autoroute Bonaventure en une artère urbaine au sol, que par la réouverture d'éléments de fenestration dans le viaduc du CN, la Société du Havre veut favoriser les liens longitudinaux entre les arrondissements de Ville-Marie et du Sud-Ouest. Pour ce faire, ce sont les liens est/ouest qui sont préconisés : artères de traverse (rues Wellington, Ottawa et William), axe piétonnier (rue Saint-Maurice) et percée visuelle (rue Saint-Paul). Le retissage du Faubourg des Récollets et de Griffintown apparaît ici également soutenu par la consolidation du cadre bâti ainsi que par la réduction des espaces dédiés à l'automobile au profit de la création d'espaces publics.



C'est en cherchant à densifier la rupture créée par la percée de l'autoroute que la phase 1 du projet s'inscrit dans la morphogénèse des lieux. La construction d'îlots centraux entre les deux voies, ainsi que la création d'une enfilade d'espaces publics veut ici réduire les nuisances associées à la présence des infrastructures de transport.

De façon générale, le projet n'apparaît contextualisé qu'à une échelle métropolitaine. Si les aménagements de la phase 1 se présentent avant tout comme une volonté de permettre l'extension du centre-ville vers le bassin Peel, aucun lien formel n'est fait avec les quartiers limitrophes de Griffintown et de Pointe-Saint-Charles. Le projet de parc riverain sur le site de l'actuel technoparc ne s'inscrit qu'à une échelle métropolitaine, en lien avec les principaux équipements récréotouristiques du centre-ville, dont le parc Jean-Drapeau et le Vieux-Port. S'il est fait mention de la volonté de relier ces équipements à ceux de Verdun, on ne spécifie d'aucune façon comment ces derniers s'inscrivent dans un réseau pan-montréalais.

***En quoi les nouvelles vocations des espaces créés s'inscrivent-elles dans leur milieu et comment celles-ci s'adaptent aux formes urbaines et architecturales déployées?***

Comme mentionné, la phase 1 mise sur le rabaissement au sol de l'autoroute Bonaventure ainsi que sur consolidation du cadre bâti par la construction de nouveaux édifices sur les terrains libérés. Les terrains libres de l'ancienne emprise de l'autoroute constituent à cet effet un « important potentiel immobilier commercial et résidentiel » (SHM, 2006 : 14). Leur construction s'inscrit dans la volonté de constituer une entrée de ville prestigieuse et de prolonger le centre-ville de Montréal vers le bassin Peel.

Ainsi, c'est donc comme prolongement du centre-ville qu'est envisagé le quartier Bonaventure créé sur l'ancienne emprise de l'autoroute. Bien que le projet permette le raccordement du Faubourg des récollets et de Griffintown par la consolidation du cadre bâti et la réduction des nuisances associées aux infrastructures de transport, c'est comme une « coulée » du centre-ville que celui-ci est présenté. On mentionnera que les espaces publics en enfilade créés au cœur des nouveaux îlots et ceux implantés sur le côté est du viaduc ferroviaire ont pour but d'améliorer la convivialité des circulations piétonnières de l'axe nord/sud (SHM, 2009 : 22).

En ce qui a trait à la phase 2, il s'agit de déplacer l'autoroute Bonaventure vers le nord entre les ponts Victoria et Champlain, pour ainsi permettre la création d'un parc riverain sur les berges du fleuve. Ce parc reliera par des pistes cyclables et des sentiers piétonniers les réseaux récréatifs de l'arrondissement Verdun, du parc Jean Drapeau, du canal de Lachine ainsi que du Vieux-Port. Selon la Société du Havre, il s'imposera comme un « lieu de convergence des déplacements récréatifs sur les rives du Saint-Laurent » (SHM, 2006 : 18). C'est donc la vocation récréotouristique du site qui est ici valorisée. Celle-ci apparaît supportée par l'inclusion du parc dans un vaste réseau récréotouristique métropolitain. Aucune spécification n'est mentionnée dans les documents de la société quant aux éventuels liens avec le quartier de Pointe-Saint-Charles situés à proximité. On s'en étonnera davantage du fait que la Société du Havre est responsable du développement du site des anciens ateliers ferroviaires du CN, une vaste friche industrielle située dans le quartier.

La phase 3 du projet consiste en la démolition de la structure autoroutière élevée entre le pont Victoria et le bassin Peel, cette structure étant alors remplacée par un pont ou un tunnel. Si la Société du Havre prévoit dans cette phase libérer d'importants espaces à proximité du bassin, il est intéressant de mentionner qu'aucune spécification n'est fournie quant aux projets de Parcs Canada, propriétaire du bassin. Si un projet de casino fut abandonné suite aux multiples pressions des citoyens, aucun plan de développement n'est aujourd'hui proposé pour le site.

### Références (en ordre chronologique)

Careau, L., Dufresne, M. (2010). « Faire de l'art public une composante urbaine indispensable: L'avant-projet détaillé du réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville. » *Urbanité*(printemps 2010): pp. 40-42

Office de consultation publique de Montréal (2010). *Projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure (Avant-projet détaillé – phase 1) Rapport de consultation publique*. Montréal, OCPM: 101 p.

Corriveau, J. (2010). « Le projet Bonaventure révisé ne soulève pas l'enthousiasme », *Le Devoir*. Montréal, vendredi 13 août : A2.

Corriveau, J. (2010). « Le trafic d'autobus sera réduit de moitié dans Dalhousie », *Le Devoir*, Montréal, jeudi 12 août : A2.

Lessard, M. (2009). « Le quartier Bonaventure: faire renaître un milieu de vie. » *Formes* vol. 5(no. 5): pp.21-27.

Harvey, R. (2009). « Une ville, une île, une montagne et aussi... un fleuve! », Cahier spécial, *Le devoir*, samedi 13 juin : G3

Corriveau, J. (2009). « La petite rue Dalhousie risque d'hériter du passage de 1400 autobus par jour », *Le Devoir*, mercredi le 4 mars : A4

Groupe Cardinal Hardy (2009). *Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville de la rue Saint-Jacques à la rue Brennan phase 1: Étude d'avant-projet détaillé-Rapport final*, Montréal, GCH : 62 p.

Société du Havre (2009). *Réaménagement de l'autoroute Bonaventure de la rue Brennan à la rue Saint-Jacques phase 1: Étude d'avant-projet détaillée-Rapport final*, Montréal, SHM, 96 p.

Clément, É. (2008). « Un tramway et de nouvelles rues », *La Presse*, jeudi 31 janvier : A11

Thiffault, C. (2008). *Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville: Évolution du secteur et principes de reconstruction urbaine*, Montréal, SHM : 53 p.

Con\_text\_ure (2008). *Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville de la rue Brennan à la rue Saint-Jacques phase 1: analyse du portrait des ressources du patrimoine bâti des terrains riverains au projet Bonaventure*, Montréal, Con\_text\_ure : 22 p.

Société du Havre de Montréal (2008). *Réaménagement de l'autoroute Bonaventure de la rue Brennan à la rue Saint-Jacques phase 1: volet aménagement- atelier d'idéation du 19 mars 2008*, Montréal, SHM : 18 p.

Clément, É. (2007). « Le tramway de retour », *La Presse*, mercredi 11 avril : A2

Société du Havre de Montréal (2007). *Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville de la rue Saint-Jacques à la rue Brennan: sommaire des études de faisabilité du projet*, Montréal, SHM : 26 p.

Société du Havre de Montréal (2007). *Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville de la rue Saint-Jacques à la rue Brennan*, Montréal, SHM : 26 p.

Société du Havre de Montréal (2006). *Le Havre : Rapport final et recommandations*, Montréal, SHM : 53 p.

Société du Havre de Montréal (2005). *L'autoroute Bonaventure : vision 2025-synthèse des études du projet de réaménagement*, Montréal, SHM : 36 p.

Ville de Montréal (2005). *Évaluation du patrimoine urbain de Ville-Marie*, Montréal, Arrondissement Ville-Marie : 170 p.

Société du Havre de Montréal (2004). *Le havre de Montréal: État des lieux. La ville et son fleuve- analyse du territoire et enjeux d'aménagement*, Montréal, SHM : 114 p.

Société du Havre de Montréal (2004). *Le Havre : Vision 2025*, Montréal, SHM : 34 p.

## Annexe 6 : Griffintown

### Localisation

Le secteur du projet Griffintown forme une zone d'environ 225 000 m<sup>2</sup> située dans le secteur Griffintown, à la limite nord-est de l'arrondissement du Sud-ouest. Il est bordé par l'autoroute Bonaventure à l'est, la rue Ottawa au nord, la rue du Séminaire à l'ouest et le canal de Lachine au sud. Ce territoire correspond à celui développé dans le PPU du secteur Peel-Wellington présenté par la ville de Montréal.

Situé en bordure du bassin Peel et du canal de Lachine, le secteur Peel-Wellington occupe une localisation stratégique au cœur de Montréal et à proximité des principaux pôles d'attraction de la métropole, dont le centre-ville et le Quartier International de Montréal, ainsi que le Vieux-Montréal et le lieu historique national du Canal-de-Lachine. Point de convergence pour Pointe-Saint-Charles, Saint-Henri, le vieux-Montréal et le centre-ville, le secteur Peel-Wellington tient également lieu d'entrée de ville en plus de former l'un des principaux points d'accès au canal de Lachine.

Étant localisé au cœur de la boucle autoroutière formée par les autoroutes Bonaventure et Ville-Marie, le secteur bénéficie d'une grande accessibilité régionale. Une voie ferrée du CN longe également ses limites sud et est en direction de la gare Bonaventure (Ville de Montréal, 2008 : 4).



Source : Devimco, *Projet Griffintown*, Présentation à la Ville de Montréal, Montréal, Devimco, 2007

<b>Description du projet</b>
------------------------------

Le projet qui s'inscrit dans la partie sud-est de Griffintown met l'accent sur un développement mixte comprenant des usages commerciaux, résidentiels, culturels, récréotouristiques et de bureaux. Il s'appuie sur plusieurs remaniements d'îlots, sur des interventions effectuées sur le réseau routier, ainsi que sur l'aménagement général du domaine public, et sur les réseaux d'infrastructures.

**Historique des projets présentés pour le secteur de Griffintown:**

Été 2005 :

Annnonce d'un projet de construction d'un casino au bassin Peel proposé par Loto-Québec en partenariat avec le Cirque du Soleil.

Hiver 2006 :

Annnonce de l'abandon du projet de casino.

Automne 2006 :

Annnonce par Devimco du projet *Village Griffintown*. Ce projet de 1,2 milliard de dollars d'investissements allierait des espaces pour des magasins à grande surface, des commerces de taille moyenne, des espaces à bureaux et quelques milliers de logements. Le quadrilatère visé est d'une taille importante, soit 18,5 hectares, compris entre la rue Ottawa, le canal de Lachine, l'autoroute Bonaventure et la rue Wellington.

Novembre 2007 :

Annnonce par la Ville de Montréal de l'élaboration du PPU Griffintown-Secteur Peel-Wellington.

Hiver 2008 :

Multiplications des critiques à l'égard du projet. Consultation publique menée par l'OCPM sur le projet de PPU et non pas sur le projet de Devimco.

Avril-mai 2008 :

Adoption du PPU par le comité exécutif de la Ville de Montréal.

Été 2008 :

Devimco mandate CivicArts, la firme du célèbre architecte anglais Eric Kuhne, de l'élaboration du concept architectural.

Hiver 2009 :

Aux prises avec des difficultés financières, Devimco fait l'annonce en février 2009 que le projet se fera en différentes étapes. Cependant, on ne revoit pas l'ampleur du projet. Par ailleurs, à ce moment la ville de Montréal veut mettre fin aux décrets d'expropriation pour le secteur. On n'entend plus parler du projet jusqu'au printemps 2010.

Printemps 2010 :

Annnonce que l'administration municipale vient de donner son accord à un projet beaucoup moins ambitieux que le premier projet présenté par Devimco. La nouvelle mouture du projet, considérée comme la première de quatre phases, est évaluée à 475 millions de dollars et occupera une superficie représentant environ 20 % du périmètre prévu dans le projet initial. Elle sera confinée au secteur situé au sud de la rue Wellington et comportera une importante composante résidentielle avec la construction de 1375 logements. On veut commencer les travaux à l'automne 2010.

Août 2010 :

Dévoilement de la version réduite (phase 1) du projet appelé « District Griffintown ». Bien qu'à l'été 2011, les travaux de cette phase ne soient toujours pas commencés, on annonçait le commencement des travaux avant la fin de l'année 2010. Cette nouvelle version du projet comportera 1375 condos, un hôtel et des commerces dans des tours de 19 étages érigées au sud de la rue Wellington. Dans cette mouture, aucun commerce de grande surface n'est construit et la trame de rue est conservée. Cette première phase ne comporte aucune expropriation et le nombre de places de stationnement en sous-sol est limité à 300. Mentionnons également que les promoteurs souhaitent qu'un nouveau tramway desserve le nouveau quartier et compte à cet effet construire une gare.

### **Objectifs et orientations**

Les objectifs du promoteur, Devimco, sont ici de maximiser les profits de l'opération dus à la vente et à la location des espaces commerciaux et résidentiels créés. Ceux de la ville de Montréal sont ici de favoriser la revitalisation de ce secteur de la ville. « Nous parlons d'une revitalisation d'envergure dans un secteur riche en histoire au potentiel fantastique » (Serge Goulet, président Devimco, cité dans Croteau, M. « Projet immobilier dans Griffintown : Une version réduite en chantier à l'hiver », *La Presse*, mardi 31 août 2010 : A6)



## Plans proposés du projet

### Première phase (annoncée août 2010) :



Source : Ville de Montréal, *Projet District Griffin phase I: Griffintown II (Devimco)*, Montréal, Arrondissement du Sud-Ouest, présentation faite le 8 septembre 2010 au Centre culturel Georges-Vanier : 20 p.

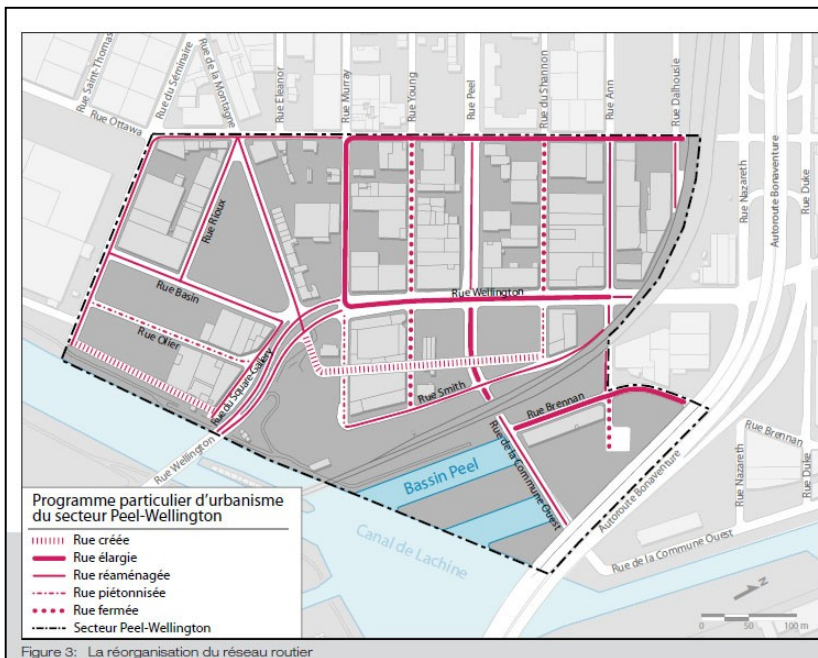
### Première version du projet (2007) :



Source : Devimco, *Projet Griffintown*, Présentation à la Ville de Montréal, Montréal, Devimco, 2007







Source : Ville de Montréal, *PPU secteur Peel-Wellington*, Montréal, Ville de Montréal, avril 2008, p.22

Peu de gestes sont proposés en vue d'augmenter l'offre d'espaces verts dans le projet. Ces gestes concernent surtout le verdissement du secteur mais ne mettent pas l'emphase sur la création de nouveaux espaces publics mis à part celui proposé dans la phase I du projet, le long du viaduc.



Source : Ville de Montréal, *PPU secteur Peel-Wellington*, Montréal, Ville de Montréal, avril 2008, p.31

<b>Acteurs</b>
----------------

Devimco : promoteur du projet Griffintown

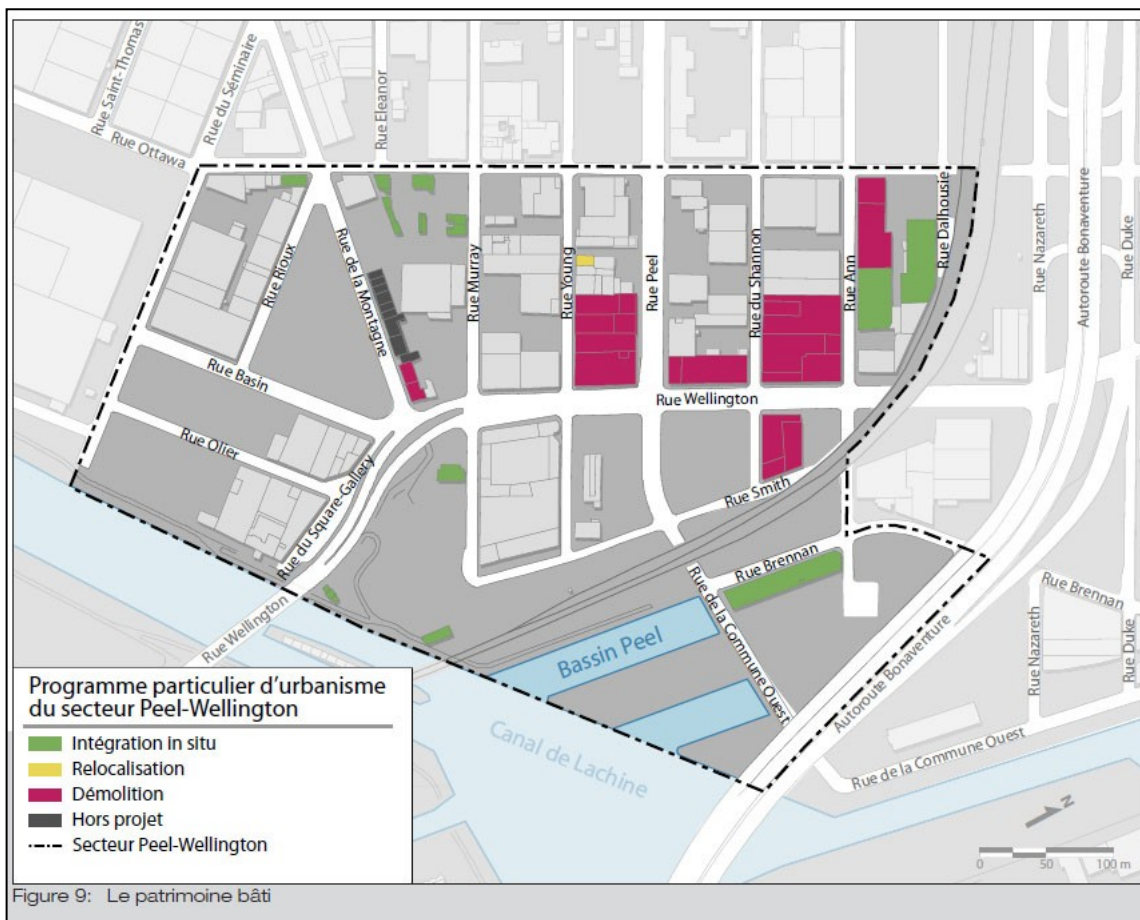
Ville de Montréal : réalisation du PPU

**Comment est portée leur approche patrimoniale?**

La dernière mouture du projet (phase 1 : *District Griffin* ) préconise la conservation de la trame de rue existante au sud de la rue Wellington. « Nous parlons d'une revitalisation d'envergure dans un secteur riche en histoire au potentiel fantastique » (Serge Goulet, président Devimco, cité dans Martin Croteau, « Projet immobilier dans Griffintown : Une version réduite en chantier à l'hiver », *La Presse*, mardi 31 août 2010, A6)

Le projet de Devimco propose l'intégration *in situ* de certains bâtiments jugés d'intérêt patrimonial au projet, de même que la relocalisation de l'ancien poste de police #7 de la rue Young. Les bâtiments intégrés au projet sont :

- Édifice Kander au coin de la rue Rioux et Ottawa;
- Maison ouvrière et ensemble Horse Palace sur la rue Ottawa;
- 2 maisons en rangée rue Murray;
- Bâtiment New City Gas company;
- Entrepôt Crathern & Caverhill;
- Pavillon de parc square Gallery art déco rue Wellington;
- Tour Wellington.



Source : Ville de Montréal, *PPU secteur Peel-Wellington*, Montréal, Ville de Montréal, avril 2008, p.44

Le promoteur assurerait également le maintien des vestiges de l'église Sainte-Anne, et une rangée de maisons ouvrières de la rue de la Montagne, qui accueilleraient également le poste de police déplacé de la rue Young (Doyon, F, « Le patrimoine sauvé de Griffintow », *Le Devoir*, mercredi 23 janvier 2008, B8).

#### **Critiques d'Héritage Montréal :**

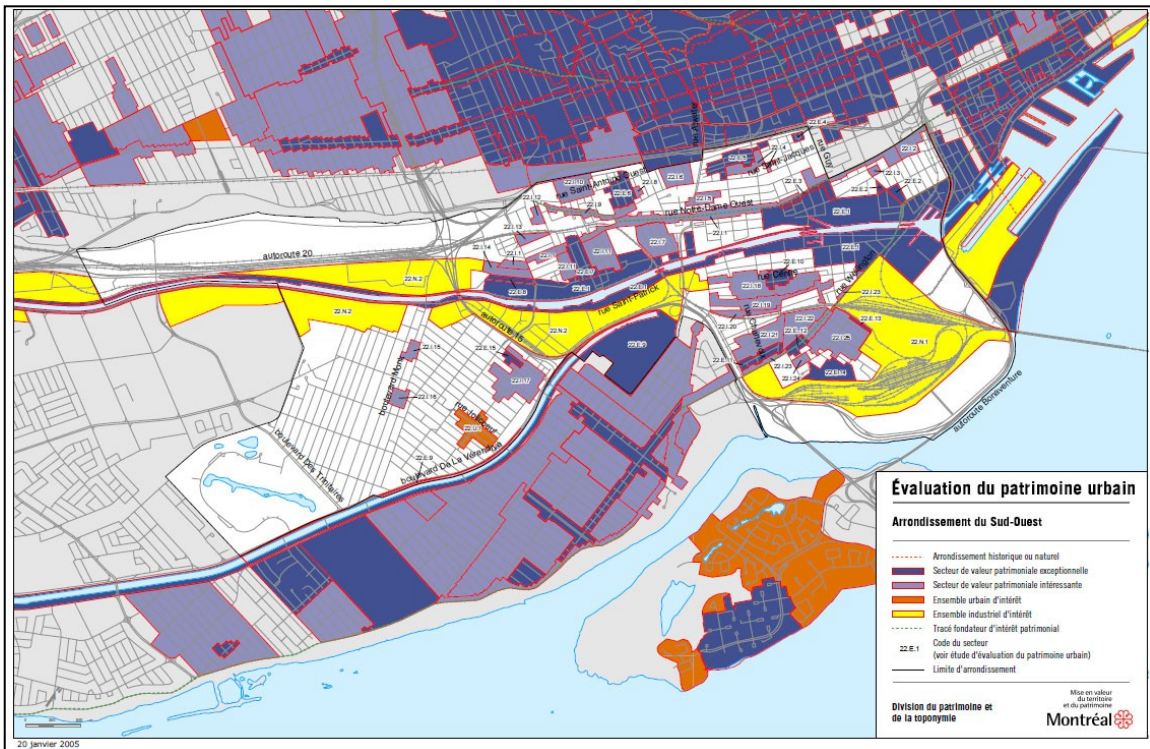
Héritage Montréal veut assurer la protection du Horse Palace et du Tunnel Wellington, ainsi que de la trame de rue de Wellington. L'organisme de défense du patrimoine préconise également l'arrimage du projet aux zones urbaines limitrophes en transformation tel que le terrain de postes Canada, le Faubourg des Récollets et Pointe-Saint-Charles. Héritage Montréal souligne l'intérêt du patrimoine associé à l'immigration irlandaise (Doyon, F. « Le patrimoine sauvé de Griffintow », *Le Devoir*, mercredi 23 janvier 2008, B8).

#### **Critiques du Conseil du patrimoine de Montréal :**

Le Conseil du patrimoine de Montréal dénonce la démolition d'une trentaine de bâtiments pour construire « du neuf » ainsi que la suppression de certaines rues de

Griffintown. De même, selon l'organisme, le projet mettrait en péril certaines vues vers le Mont-Royal et vers le fleuve depuis la montagne. « Le conseil du patrimoine passe au peigne fin six enjeux du projet, soit la trame de rues et la tissu urbain, le patrimoine construit, les hauteurs, l'archéologie, le milieu de vie créé, la valorisation sociale et culturelle du quartier (Champagne, S. « Le Village Griffintown réprouvé », La Presse, mercredi 9 janvier 2008, A 10).

Pour la ville de Montréal, ce secteur est compris comme un secteur de valeur patrimoniale exceptionnel. Il fait partie à cet effet de l'ensemble des berges du canal de Lachine et est par le fait même considéré comme étant à fort potentiel archéologique.



Source : Ville de Montréal, *Évaluation patrimoine urbain*, Montréal, Arrondissement du Sud-Ouest, 2005, p.57

### Quelles sont les intentions du projet en termes de conservation?

Ces intentions se limitent au maintien de certains bâtiments jugés d'intérêt patrimonial. Bien que l'on dise vouloir conserver ces bâtiments, le projet prévoit dans une certaine mesure la transformation de la trame de rue existante ainsi que le réaménagement du secteur. Cependant, on mentionnera que la dernière annonce faite le 31 août 2010 mentionne que la trame de rue sera conservée dans le secteur concerné par la phase 1 du projet « District Griffin ». Les transformations portent autant sur le tissu social du quartier que sur les éléments du tissu urbain. Il est pertinent de mentionner que l'aspect patrimonial du secteur est ici invoqué comme élément catalyseur de la redynamisation de



ce quartier du sud-ouest : « nous parlons d'une revitalisation d'envergure dans un secteur riche en histoire au potentiel fantastique » (Serge Goulet, président Devimco, cité dans Croteau, M. « Projet immobilier dans Griffintown : Une version réduite en chantier à l'hiver », *La Presse*, mardi 31 août 2010, A6).

Comme mentionné par la ville lors de la séance publique d'information sur la phase I du projet Griffintown II, la ville procèdera à la restauration de deux bâtiments jugés d'intérêt patrimonial situé dans le périmètre du projet. Il s'agit du chalet du Parc Square-Gallery et de l'ancienne tour de contrôle du pont ferroviaire du canal. Ces deux bâtiments comptent parmi ceux identifiés par la firme Patriarch lors de l'étude patrimoniale du secteur visé par le projet Griffintown dans son ensemble.

### **Le projet est-il contextualisé?**

Le projet n'apparaît contextualisé qu'en regard de son lien avec le centre-ville de Montréal. Situé à deux pas du quartier des affaires, il se présente comme une opportunité de redensification du centre de Montréal ainsi que comme un complément à l'offre commerciale du centre-ville. Les liens avec les différents secteurs limitrophes, notamment ceux susceptibles de connaître une transformation au cours des prochaines années (terrain Postes Canada) ou ceux du Faubourg des Récollets, ne sont à peu près pas exploités. Aucun lien n'est mis de l'avant avec les secteurs au nord de la rue Ottawa ainsi qu'avec la rive sud du canal, Pointe-Saint-Charles.

### **Quelle est la dimension d'analyse du contexte urbain environnant présenté par le projet?**

Le projet présenté ne présente que très peu, ou à peu près pas, de dimensions d'analyse du milieu urbain environnant. Considéré essentiellement par son lien avec le centre-ville, il représente une enclave face au secteur limitrophe de Pointe-Saint-Charles et des espaces situés à l'ouest. La réorganisation de la trame de rue constitue un exemple de cette fermeture (caractéristique des implantations commerciales de banlieue et d'une desserte automobile). L'achalandage automobile (stationnement de 2000 places) du projet contribuera également à dissocier cet ensemble d'une volonté de privilégier le transport en commun au centre-ville de Montréal. Si le développement de Griffintown s'est fait en continuité avec le développement du Faubourg des Récollets, aucun lien n'est prévu avec les parties situées à l'est de l'autoroute Bonaventure. À cet effet, on ne trouve nullement mention du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure.

<b>Références (en ordre chronologique)</b>
--

Bonneau, D. (2011). « Griffintown: un quartier en ébullition. » *La Presse*. Montréal, samedi 22 janvier: Mon Toit 6.

Corriveau, J. (2011). « Griffintown: Montréal lance un concours de design pour la rue Smith. » *Le Devoir*. Montréal, samedi 8 et dimanche 9 janvier : A8

Croteau, M. (2010). Griffintown: un boom immobilier "jamais vu" à Montréal. *La Presse*. Montréal, jeudi 11 novembre : A1

Ville de Montréal (2010). *Projet District Griffin phase I: Griffintown II (Devimco)*, Montréal, Arrondissement du Sud-Ouest, présentation faite le 8 septembre 2010 au Centre culturel Georges-Vanier : 20 p.

Ville de Montréal (2010). *Revitalisation du quartier Griffintown: Montréal investit 30 M\$*, Cabinet du maire et du comité exécutif, Montréal, 30 août : 1 p.

Lortie, M.-C. (2010). « Où est l'âme de Griffintown? », *La Presse*, Actualités, mardi le 31 août : A6

Croteau, M. (2010). « Projet immobilier dans Griffintown. Une version réduite en chantier à l'hiver », *La Presse*, Actualités, mardi 31 août : A6

Corriveau, J. (2010). « La construction du projet Griffintown amaigri commencera cet hiver », *Le Devoir*, Actualités mardi 31 août : A4

Radio-Canada (2010). « District Griffintown. Construction d'un projet immobilier "vert" », mise à jour le 30 août 2010, page web consultée le 1 septembre 2010, <http://www.radio-canada.ca/regions/Montreal/2010/08/30/004-phase1-griffin.shtml>

Corriveau, J. (2010). « Griffintown version 2 vivra phase par phase », *Le devoir*, vendredi 16 avril : A5

Croteau, M. (2010). « Griffintown va de l'avant », *La Presse*, vendredi 16 avril : A15

Corriveau, J. (2009). « Un autre clou dans le cercueil du projet Devimco dans Griffintown », *Le Devoir*, mercredi 18 février : A4

Beudet, G. (2008). « Griffintown : pourquoi tant d'empressement? », *Le Devoir*, Libre Opinion, vendredi 18 avril : A8

Corriveau, J. (2008). « Griffintown : Phyllis Lambert demande à Montréal de refaire ses devoirs » *Le Devoir*, mercredi 16 avril : A6

Pasquin, M.-I. (2008). « L'histoire à succès de Birmingham », *La Presse*, samedi 12 avril : Plus3

Lévesque, K. (2008). « Le retour des grands projets », *Le Devoir*, Perspectives, samedi 1er et dimanche 2 mars : B3

Bonneau, D. (2008). « De grands changements en vue à l'entrée de Montréal », *La Presse*, samedi 1<sup>er</sup> mars : Mon toit 5

Elkouri, R. (2008). « Un thé à Griffintown », *La Presse*, jeudi 21 février : A9

Marsan, J.-C. (2008). « Montréal mérite mieux que le projet Griffintown », *Le Devoir*, Idées, mercredi 6 février : A7

Doyon, F. (2008). « Le patrimoine sauvé de Griffintown », *Le Devoir*, mercredi 23 janvier : B8

Hudon, Isabelle, Bumbaru, Dinu, « Un projet majeur », *La Presse*, Forum, vendredi 11 janvier 2008, A 15

Champagne, S. (2008). « Le village Griffintown réprouvé », *La Presse*, mercredi 9 janvier : A10

Ville de Montréal (2008), *Programme particulier d'urbanisme Griffintown secteur Peel-Wellington*. Montréal, Ville de Montréal : 68 p.

Fishler, R. (2007). « Projet Griffintown : catalyseur ou cataclysme? », *Le Devoir*, Libre Opinion, 17 décembre : A6

Collard, N. (2007). « La renaissance de Griffintown », *La Presse*, samedi 8 décembre : Plus 5

Cloutier, L. (2007). « 1,3 milliard pour faire revivre Griffintown », *La Presse*, vendredi 23 novembre : Affaires 3

Rodrigue, S. (2007). « Les concepteurs du quartier Dix30 débarquent à Montréal », *La Presse*, vendredi 23 novembre : A10

Devimco (2007). *Projet Griffintown*, Présentation à la Ville de Montréal, Montréal, Devimco : 35 p.

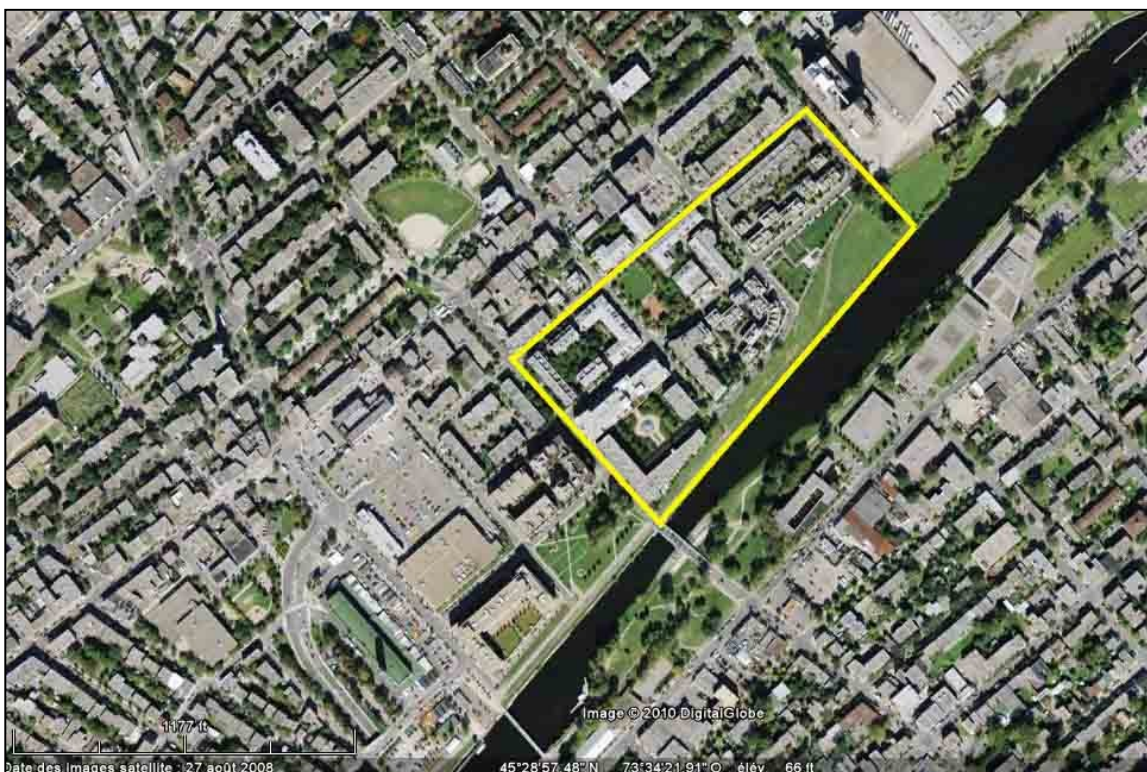
Bonneau, D. (2006). « Griffintown cherche un nouveau souffle », *La Presse*, samedi 4 novembre : Mon Toit10

## Annexe 7 : Reconversion Stelco

### Localisation

Situé sur la rive nord du canal, dans l'ancien village de Sainte-Cunégonde, le projet s'inscrit sur un vaste territoire à l'est de la rue Charlevoix, jusqu'à l'actuel boulevard Georges-Vanier, et au sud de la rue Duvernay. Fondée en 1868, la Montreal Rolling Mills occupa le site jusqu'à son achat par la Steel Company of Canada Ltd en 1909. Celle-ci sera communément appelée par la suite Stelco. Le site comporte aujourd'hui différents ensembles de logements, dont le Cours Charlevoix ainsi que le Cours Dominion.

### Contexte



Source : Google Earth, 2011

Le vaste ensemble industriel fut acquis par la ville de Montréal (SODEMONT) en 1986. Celle-ci lança alors un appel à l'initiative privée afin de recycler les bâtiments en unités d'habitation. C'est la firme de Raouf Boutros, Boutros et Pratte, qui fut retenue par un des promoteurs immobiliers de même que par le jury formé à cette occasion par la ville. Cette firme reçut le prix de l'ordre des architectes en 1990 pour la réalisation du Cours Charlevoix.

Réalisé quelques années avant la vague de transformations qui déferla sur le canal de Lachine, le réaménagement du site de l'usine Stelco fait office de précurseur dans la reconversion de friches industrielles à Montréal. Ce n'est qu'en 1992 que la ville et Parcs



Canada procéderont aux travaux de rénovation à l'embouchure du canal. Le réaménagement du site de la Stelco, tout comme celui des ateliers Angus, constitue l'un des premiers exemples de réhabilitation de friches industrielles à Montréal.

### Description du projet

Le projet de reconversion du site de l'usine Stelco est caractérisé par un léger remaniement des îlots de la partie est du site. Les rues Duvernay et Sainte-Cunégonde ont été poursuivies vers l'est, tandis que la rue Dominion a été poursuivie jusqu'à la nouvelle rue des Éclusiers en bordure du canal. La rue Filford (maintenant Georges-Vanier) a quant à elle été prolongée jusqu'à la rue Ste-Cunégonde. Cela eu pour effet de constituer de nouveaux îlots (entre Vinet et Georges-Vanier), rompant ainsi le méga-îlot de la Montreal Rolling Mills (selon la carte de Pinsonneault 1907). On note également qu'un bassin en cale sèche situé dans l'axe de la rue Georges-Vanier, au sud de Notre-Dame, ainsi qu'un second situé à l'actuel emplacement de Robin Hood, furent remblayés. Ces derniers faisaient partie du chantier naval d'Augustin Cantin (Collectif, 1992 : 18).

La reconversion du site de la Stelco s'est traduite par la création de plusieurs petits ensembles, dont les cours Dominion et Charlevoix.

Le Cours Dominion est circonscrit par la rue Vinet, la rue Duvernay, la rue Dominion ainsi que la rue Sainte-Cunégonde. Cet ensemble composé d'anciennes structures industrielles présente des logements ainsi que des bureaux. Si certaines structures industrielles ont été récupérées, on mentionnera que les schèmes de circulation à travers l'îlot sont restés similaires à ceux de l'époque de la Montreal Rolling Mills. Un parc occupe cependant la partie ouest de l'îlot, là où s'élevaient des résidences ainsi que des ateliers. On notera qu'une ancienne cheminée s'élève sur la partie est de l'îlot, vestige de l'ancienne vocation industrielle du site.



Coursive à l'intérieur du cours Dominion.

Source : Mathieu Payette-Hamelin, 2008

Réalisé par la firme Boutros et Pratte, le cours Charlevoix occupe le site délimité par les rues Charlevoix, Sainte-Cunégonde, Vinet et le canal. Si le site était occupé autrefois par de multiples hangars et de petits ateliers, seuls deux bâtiments furent sauvegardés dans le projet de transformation : le bâtiment longeant la rue Charlevoix, ainsi que la fabrique qui lui est perpendiculaire. Un bâtiment fut construit directement sur la rue Vinet permettant ainsi de fermer la cour intérieure qui située au cœur de l'îlot. Cette cour semi-publique est surmontée d'une fontaine en son centre et est construite au dessus d'un garage souterrain. Une marquise située à l'entrée de la verrière menant à la cour intérieure constitue la porte d'entrée du complexe. On notera qu'un autre bâtiment construit sur la rue Sainte-Cunégonde constitue la quatrième paroi de la cour. Cependant, ce bâtiment ne fait pas partie du cours Charlevoix.



Le cours Charlevoix et sa marquise.

Source : Mathieu Payette-Hamelin, 2009



Le cours Charlevoix vu du parc adjacent.

Source : Mathieu Payette-Hamelin, 2009

## Plans proposés

### Échelle d'intervention

Le projet s'inscrit à l'échelle du voisinage. Constitué d'immeubles à logements multiples, de résidences unifamiliales en rangée, ainsi que de plexs, le projet mise sur la création d'une unité de voisinage. Les espaces publics présents sur le site s'inscrivent dans cette perspective. Ainsi, on notera la présence de cours intérieures ainsi que de coursives piétonnières au sein des îlots. Le parc Stelco témoigne également de cette échelle de voisinage. Bordé de résidences, il apparaît comme un petit parc de quartier plutôt que comme un important lieu de passage.

### Intervention sur l'espace public

Le projet de réaménagement de la Stelco s'appuie sur la constitution d'une typologie d'espaces publics. Celle-ci s'organise à partir de trois types d'espaces :

1. Espaces « privés » constitués par les cours intérieures et les coursives piétonnières situées au sein des îlots.
2. Espaces semi-publics qui sont représentés par le parc de la Stelco. Bien que ce parc soit bordé de résidences et soit caractérisé par une impression de surveillance, sa position centrale dans l'ensemble de la Stelco l'associe à un espace semi-public.
3. Espaces publics. Ces espaces sont ici principalement représentés par les berges du canal. Aucune distinction privé/public ne caractérise le parc qui s'y trouve. Il est intéressant de noter que ce parc s'interrompt à la rue Georges-Vanier, empêchant ainsi toute liaison directe avec l'écluse Saint-Gabriel. Si cette rupture correspond aujourd'hui à la minoterie Robin Hood, elle était autrefois marquée par la présence de deux bassins en cale sèche et du tracé de l'ancien canal. À cet effet, le lien s'établit beaucoup plus facilement avec l'ouest, en direction des installations du Marché Atwater.

## Évaluation du discours sur le patrimoine bâti

### *Quel est le degré d'intérêt patrimonial développé pour la structure des tissus anciens?*

Dans le projet de la Stelco, les promoteurs et la ville ont misé sur l'intérêt patrimonial de l'ensemble du site. Bien que certains bâtiments aient été préservés, c'est l'organisation des circulations ainsi que les modes d'implantation des anciens bâtiments industriels qui ont été préservés. C'est donc davantage la configuration d'ensemble, plutôt qu'un bâtiment comme tel, qui a guidé les intervenants dans la reconversion du site.

***Quels sont les rapports préconisés entre l'ensemble urbain ancien et la ville actuelle?***

Au-delà d'une recherche d'arrimage entre les formes urbaines déployées par l'ensemble de la Stelco et son pourtour immédiat, peu d'intérêt est porté à l'arrimage des vocations. Autrefois caractérisé par une diversité d'activités, le site de la Stelco est aujourd'hui essentiellement composé de résidences et de bureaux liés au secteur tertiaire. Si la rue Vinet constituait la principale artère de développement du village de Sainte-Cunégonde (on y retrouvait notamment une gare ainsi que les principales institutions), celle-ci ne se démarque actuellement pas des rues avoisinantes. Tant par sa vocation, que par les formes bâties qui y sont déployées, l'importance de cette artère dans le développement du site n'est pas soulevée. On notera que le site est bordé de la rue Notre-Dame, la principale artère commerciale du secteur, ainsi que du marché public Atwater et des commerces de grandes surfaces qui lui sont adjacents. Le site de la Stelco est donc principalement desservi par des commerces qui bordent ses limites.

Le choix de convertir le site de l'ancienne industrie en ensemble résidentiel nous apparaît comme tributaire de la vocation récréotouristique du canal. Tant par ses aménagements que par les activités qui y sont préconisées, le réaménagement du site de la Stelco s'inscrit dans le cadre de la transformation récréotouristique qu'a subie le canal depuis le début des années 1980. La reconversion de l'ancien site industriel en lieu de résidences est ici à mettre en relation avec la valorisation du canal et de ses rives comme parc linéaire. La présence de bureaux associés au secteur tertiaire tire également parti du changement de perception et de la récente valorisation du plan d'eau et de ses rives.

***Quels sont les modes de conservation préconisés sur le site?***

Le réaménagement du site de la Stelco mise sur la récupération de certaines structures industrielles. Que ce soit par la reconversion du bâtiment situé sur la rue Charlevoix et celle de la fabrique qui lui est annexée, ou celle de petits ateliers maintenant intégrés dans le cours Dominion, le réaménagement du site témoigne d'une « intégration des principaux vestiges de l'architecture industrielle présente sur le site » (McNichols Tétrault, 2006). Le concept élaboré dans le cadre de la construction du cours Charlevoix vise l'atteinte de trois principaux objectifs (Anonyme, 1989 : 30):

- Préserver le caractère industriel de l'ensemble;
- Concevoir un cadre mettant en valeur la richesse architecturale des bâtiments tant par les aménagements intérieurs qu'extérieurs;
- Bénéficier des caractéristiques physiques des bâtiments.

On mentionnera que la reconversion de ces anciennes structures industrielles est faite conjointement à la création de bâtiments d'accompagnements qui viennent ici compléter les nouveaux ensembles résidentiels.

Comme nous l'avons mentionné précédemment, on favorisa également le maintien d'une cheminée de béton issue de l'ancienne usine sur le site. Cet élément, tout comme le Parc

Stelco constitue aujourd'hui un important symbole de sa reconversion. On notera également le maintien des voies ferrées en bordure du canal

Lors de la reconversion du site, on préconisa aussi le maintien de certains éléments de voirie (ex : îlot Cours Dominion). Ce réseau de circulation, encouragé par l'orientation de certains anciens bâtiments industriels, permet aujourd'hui la création d'espaces semi-publics, et ce notamment par la constitution de cours intérieures au sein de l'îlot.

### **Évaluation des dimensions urbanistiques**

#### ***En quoi le projet témoigne-t-il d'une analyse du tissu urbain environnant?***

L'actuel site de l'usine Stelco témoigne d'une certaine rupture face à son milieu environnant et ce, tant par les formes bâties qui y sont déployées que par les activités s'y déroulant. Si les différents projets misent sur la reconversion d'anciennes structures industrielles, les aménagements qui y ont été préconisés témoignent d'un certain repli. Ce repli est ici engendré par la création d'un certain nombre de cours intérieures, celles-ci s'inscrivant dans un système hiérarchisé d'espaces verts. Ces cours, rendues possibles par l'implantation de bâtiments en bordure d'îlots, desservent les résidents des différents sous-ensembles résidentiels et représentent à cet effet le niveau le plus élevé de privacité dans la typologie d'espaces verts du site.

Comme mentionné précédemment, c'est la partie est du site qui a subi le plus de remaniements depuis la fermeture de l'usine Stelco. Le remblai du bassin en cale sèche ainsi que les prolongements des rues Duvernay, Sainte-Cunégonde, Dominion et Filford ont transformé cette partie du site. Par ailleurs, l'organisation de la partie ouest du site est restée sensiblement la même. Bien qu'il y ait eu depuis consolidation du cadre bâti, on retrouve au début du XX<sup>e</sup> siècle la même structure de voirie ainsi qu'un espace libre correspondant à l'actuel Parc Stelco.

C'est donc à partir de la structure préexistante qu'a été conçu le projet de reconversion du site de la Stelco. S'il y a eu remaniement de lots dans la partie est, c'est en poursuivant la trame de rue existante qu'ont été redéfinis les nouveaux îlots.

#### ***En quoi les nouvelles vocations des espaces créés s'inscrivent-elles dans leur milieu et comment celles-ci s'adaptent aux formes urbaines et architecturales déployées?***

La rupture entre l'actuel site de la Stelco et son milieu urbain limitrophe apparaît alimentée par la vocation et les activités des lieux, de même que par certains de ses aménagements. Tout d'abord, le caractère monofonctionnel résidentiel de l'ensemble contribue à cette impression de rupture. Si la rue Notre-Dame constitue une importante artère commerciale, et la rue Charlevoix une voie d'accès privilégiée vers le côté sud du canal, l'ensemble apparaît comme une importante enclave résidentielle. Cet ensemble est ainsi circonscrit par les espaces commerciaux de la rue Notre-Dame et du marché

Atwater, ainsi que des commerces à grande surface qui lui sont adjacents. Ces lieux correspondent tous à d'importants espaces de destination commerciale pour le quartier.

C'est également par ses aménagements que le projet de la Stelco apparaît en rupture face aux quartiers urbains limitrophes. On notera l'orientation de l'ensemble vers le canal, celle-ci étant servie par la présence d'un important parc. Ce parc, qui longe le canal, constitue un lien privilégié pour les habitants de l'ensemble de Stelco vers le marché Atwater. De même, si la rue Vinet constituait la principale artère de développement de l'ancien village de Sainte-Cunégonde, aucun traitement ne la distingue aujourd'hui des autres rues dans le projet, si ce n'est la présence du parc Stelco, un parc réservé à l'usage des riverains. L'absence de continuité commerciale ainsi que d'aménagements distincts sur la rue Vinet contribue à cette impression de rupture avec les milieux urbains situés plus au nord. Pour l'ensemble de ces raisons, nous pouvons dire que le site de la Stelco apparaît aujourd'hui davantage en lien avec le canal et les aménagements du marché Atwater qu'avec les milieux urbains qui lui sont directement limitrophes au nord.

#### Références (en ordre chronologique)

Communauté urbaine de Montréal (1984), *Répertoire d'architecture traditionnelle : architecture industrielle*, Montréal, CUM : 322 p.

Anonyme (1989). « Le second souffle des usines Stelco », *Bâtiment* vol. 64(no. 5) : pp. 29-31.

Collectif (1992) *Regards sur un paysage industriel : Le canal de Lachine*, Montréal, Centre canadien d'architecture : 43 p.

McNichols Tétrault, G. (2006). « L'enseigne Farine Five Roses: Émotions autour du patrimoine industriel », *Le Devoir*, Montréal, jeudi 17 août : A7

Ville de Montréal (2010), *Fiche : Montreal Rolling Mills*, page consultée le 8 juillet 2010, adresse URL : [www.vieux.montreal.qc.ca/inventaire/fiches/fiche\\_gro.php?id=139](http://www.vieux.montreal.qc.ca/inventaire/fiches/fiche_gro.php?id=139)

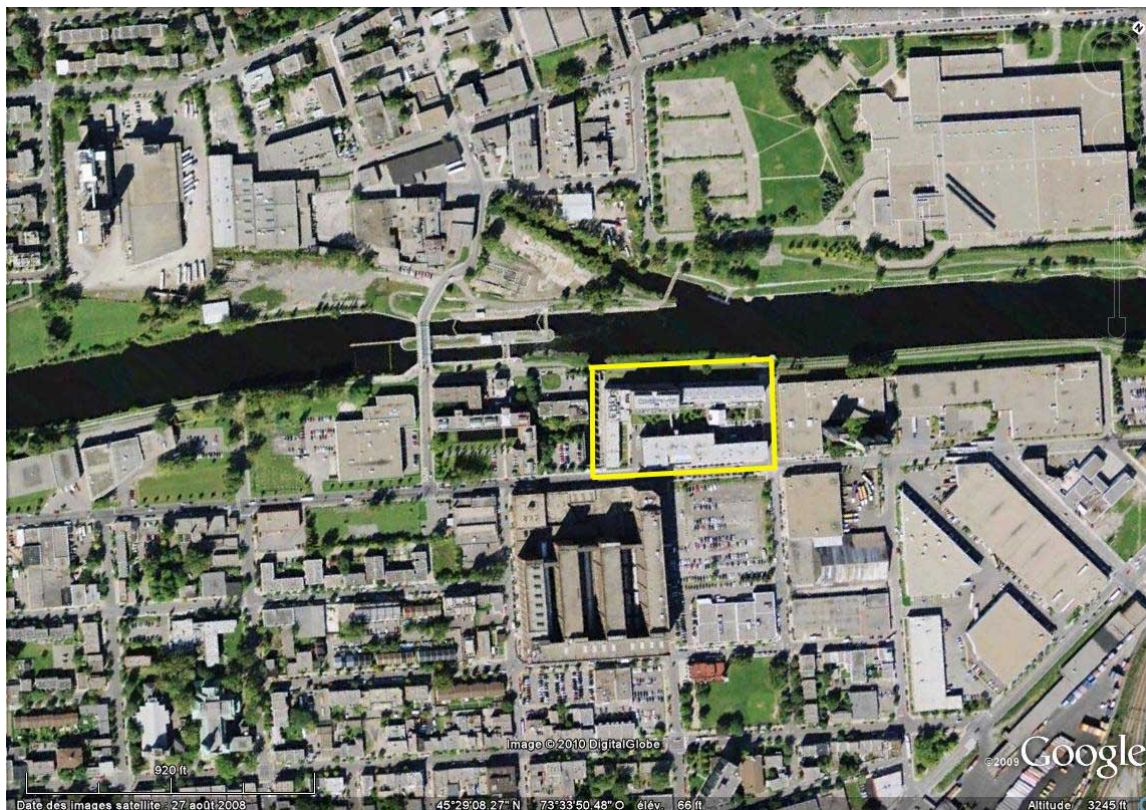


## Annexe 8 : Redpath

### Localisation

Située sur la rive sud du canal de Lachine, au 1720 rue du Canal (ancienne voie directement en bordure du canal qui disparue au début du XX<sup>e</sup> siècle), l'usine Redpath a été construite en 1854 par Milne & Milne ingénieurs. Elle est située à proximité de l'écluse Saint-Gabriel. Cet ensemble industriel est à l'époque composé de la raffinerie, de deux entrepôts et d'un bâtiment abritant divers services. Au moment de sa reconversion, il ne reste plus que les édifices de l'îlot central.

La raffinerie est l'une des premières industries à s'installer le long du canal de Lachine. Rappelons que John Redpath a participé activement aux travaux d'élargissement du canal et au lotissement de ses abords. Elle forme avec les bâtiments de la Northern Electric Co et de la Belding, Paul Co. un important ensemble industriel.



Source : Google Earth, 2011

### Contexte

Abandonnée depuis le départ de l'entreprise en 1979, la société immobilière Guemard appuyée de Cardinal Hardy architectes a entrepris entre 2001 et 2006 la transformation de

l'ensemble. Sur les huit bâtiments, deux furent démolis parce que jugés irrécupérables, et six ont été conservés et recyclés.

Avant ce projet de reconversion, le site était utilisé occasionnellement pour des tournages cinématographiques. La chaîne de magasins Jacob a également songé à s'y installer mais y a finalement renoncé. Le ministère du patrimoine canadien a eu pour projet, à la fin des années 1990, d'y créer un centre d'interprétation de l'histoire du canal. Ce projet reprit vie sous l'égide de l'agence fédérale Parcs Canada au moment de la reconversion du site par Cardinal Hardy, mais ne fut jamais réalisé. On prétextait un manque de budget.

Le projet de reconversion de l'usine Redpath prend place à un moment d'effervescence de la transformation récréotouristique du canal. Au début des années 2000, la Ville de Montréal, Parcs Canada, ainsi que le secteur privé, y investissent plus de 250 millions de dollars. L'excavation du bassin Peel, en 2001, ainsi que la remise en l'état des écluses et des murs de soutènement, mèneront à la réouverture complète du canal à la navigation de plaisance en 2002.

### Description du projet

Le projet de reconversion comprend 120 unités de logements en copropriétés. Six des anciens bâtiments du site ont été reconvertis (sept aujourd'hui) au coût de 40 millions de dollars, dont plus de 3 millions proviennent de subventions municipales (restauration d'anciens bâtiments, décontamination ainsi que revitalisation de quartier).

C'est en deux phases que s'est fait le projet de reconversion d'anciennes structures industrielles en habitations et en commerces. Les premiers bâtiments à avoir été convertis sont ceux directement situés sur le canal. Par la suite, la société Gueymard entreprit la transformation de l'ancien entrepôt en stationnements ainsi qu'en centre de conditionnement physique, de même que celle de deux bâtiments situés sur la rue Saint-Patrick.



L'ensemble de la Redpath vu du côté nord du canal de Lachine

Source : Mathieu Payette-Hamelin, 2008



Le projet se caractérise par la remise en l'état du bassin des prêtres contigu à l'ensemble. Les quais qui y sont installés sont réservés aux différents propriétaires du projet.



Passerelle métallique de coursive vue à partir de la cour située du côté de la rue Saint-Patrick

Source : Mathieu Payette-Hamelin, 2008

### Évaluation du discours sur le patrimoine bâti

**Quel est le degré d'intérêt patrimonial développé pour la structure des tissus anciens?**

La reconversion du site de la Redpath s'appuie essentiellement sur le maintien d'éléments architecturaux autonome comme vecteur de conservation patrimoniale.

Le projet préconise à cet effet la conservation des masses d'origine, l'organisation sur cour, ainsi que le caractère d'origine des bâtiments situés côté canal. La conservation du bâtiment d'Ostell constitue la pièce maîtresse. Afin de garder les mêmes proportions, on a privilégié la construction d'un niveau en retrait sur ce bâtiment. Bien que la construction d'échafaudages de coursives métalliques forme un contraste, elles ont pour objet d'opposer les façades côté cour de celles situées côté ville.

Bien que certains bâtiments furent démolis à cause de leur état de dégradation avancée, on a repris leurs dimensions, leurs revêtements, ainsi que leurs formes de toit, pour les reconstruire (2 bâtiments le long du bassin des prêtres). Dans les autres bâtiments, les matériaux d'origine des structures ainsi que les revêtements de façades ont été conservés et un effort a été fait pour les rendre visibles au sein des espaces habités.

La remise en l'état du bassin des prêtres participe également au maintien de l'identité des lieux. Sa présence permet d'assurer une certaine continuité historique des formes urbaines.

Dans une certaine mesure la commercialisation de la cour ainsi que son ouverture au public permet d'assurer un certain dynamisme à l'ensemble. Le caractère public de certains espaces permet une accessibilité à l'ancien ensemble industriel.

On mentionnera également que la découverte de vestiges archéologiques enfouis a nécessité leur conservation *in situ*.

### **Quels sont les rapports préconisés entre le projet et son milieu?**

Bien que le projet comprenne quelques commerces de restauration, dans la partie ouest donnant directement sur le bassin des prêtres, ceux-ci semblent s'adresser surtout aux travailleurs de l'ensemble voisin du Nordelec ainsi qu'au résidents du complexe de la Redpath. La proximité avec la rue centre, principale artère commerciale de Pointe-Saint-Charles, n'est ici pas soulignée.

La transformation de l'ancien ensemble industriel de la Redpath en complexe d'habitations tire profit de la valorisation du canal comme espace récréotouristique. La remise en état ainsi que la privation du bassin des prêtres en témoignent. De plus, la proximité avec le plan d'eau, ainsi qu'avec son parc linéaire, de même que les vues vers le centre-ville de Montréal, constituent d'importants arguments de vente des unités résidentielles (voir à cet effet le débat entourant la création des bassins du Nouveau Havre et le risque d'obstruction de la vue vers le centre-ville) de l'ensemble. Si l'ancienne présence industrielle constituait un rempart au canal, la reconversion du site en ensemble d'habitations ne semble pas en favoriser davantage l'accessibilité.

Par le caractère résidentiel dominant de l'ensemble et du traitement de qui est fait de l'espace bordant le canal, dont le bassin des prêtres, l'ensemble est marqué par une forte impression de privacité. Peu d'espaces semblent adaptés pour accueillir les visiteurs. On mentionnera que les quelques commerces présents sur le site s'adressent principalement aux travailleurs des bureaux voisins, notamment ceux du Nordelec, et semblent peu adaptés aux milieux riverains plutôt modestes

### **Évaluation des dimensions urbanistiques**

Bien que «l'ensemble historique ne donne pas l'impression d'être un vestige encombrant mais le véritable moteur de la planification générale» (Lachappelle, 2005 : 17), le projet de reconversion de l'usine Redpath apparaît davantage en relation avec la bande riveraine qu'avec les milieux situés au sud de la rue Saint-Patrick. Si le projet présente certains espaces à vocation commerciale, aucun échange n'est envisagé avec les milieux résidentiels limitrophes ou avec la rue centre, principale artère commerciale du nord de Pt-Saint-Charles.

L'absence de relation avec la partie sud de la rue Saint-Patrick peut s'expliquer par l'importance de la circulation de transit de cette artère. Constituant aujourd'hui la principale voie d'accès aux industries encore présentes et une importante voie de

pénétration vers les quartiers environnants, cette artère se caractérise par une importante circulation automobile et de camionnage.

Tant par les formes qu'il déploie que par la répartition des activités et les vocations de ses espaces, l'ensemble de la Redpath constitue un rempart le long du canal. Les principaux éléments qui contribuent à cette impression sont :

- L'organisation des volumes sur eux-mêmes, c'est-à-dire autour d'une cour intérieure, ainsi que leur implantation directement en bordure du canal. La fermeture de ces volumes apparaît ici comme un important élément de mitigation face aux nuisances causées par l'importante circulation de la rue Saint-Patrick.

- L'organisation des espaces publics et privés. La rive, espace public, n'est accessible qu'à partir du parc linéaire et de la rue de Montmorency qui ne présente aucun traitement particulier. Le bassin des prêtres constitue un espace privé. Même si des commerces prennent place dans la cour intérieure, un espace semi-public, son encadrement ainsi que l'absence de liens formels avec le parc linéaire en fait un espace davantage privé que public.

- La constitution d'un effet d'ensemble avec la Belding Corticelli dont le bassin de prêtres ne serait que le ciment. Il y a présence d'une voie d'accès en bordure du canal qui mène jusqu'au bassin des prêtres.

### Références (en ordre chronologique)

Centre canadien d'architecture (1992). *Regards sur un paysage industriel : le canal de Lachine, du 14 juillet au 25 octobre 1992*. Montréal, Centre canadien d'architecture : 43 p.

Turgeon, D. (2002). « Renaissance du canal de Lachine », *La Presse*, samedi, 16 février : J11

Clavel, L. (2004). « Un bateau dans sa cour », *Le Devoir*, samedi 22 mai : H1

Déom, C. (2004) « Canal Lachine: La réutilisation inespérée d'un ensemble industriel patrimonial », *Le Devoir*, Cahier spécial, samedi 25 septembre

Marsolais, C.-V. (2004). « Recyclage immobilier réussi », *La Presse*, samedi, 23 octobre : Mon Toit10

Lachapelle, J. (2005) « Révéler la mémoire: à propos des projets soumis dans la catégorie conservation, restauration et conversion, prix d'excellence 2005 », *ARQ* (no. 132) : pp. 16-20.

Anonyme (2008). « Cardinal Hardy et associés Architectes: Lofts Redpath, Montreal », *L'Arca*,(no. 235): pp. 39-35.

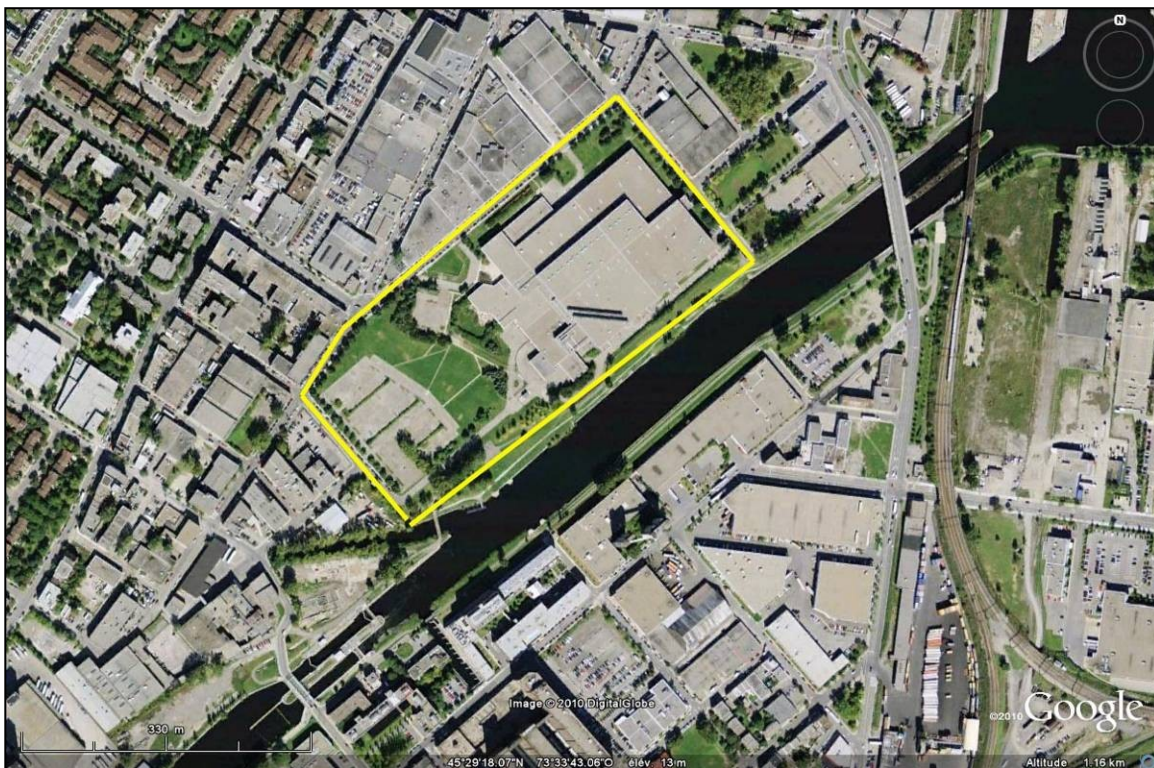
Groupe Cardinal Hardy, Arrondissement du Sud-Ouest (2010). *Le canal de Lachine, une vision actualisée*. Montréal, Ville de Montréal: 28 p.

## Annexe 9 : Centre de tri postal

### Localisation

Désaffecté depuis quelques années, le site de l'ancien centre de tri postal est situé dans l'arrondissement du sud-ouest, dans le quartier de Griffintown, entre les rues Ottawa, du séminaire et Richmond, et le canal de Lachine.

Il est situé à proximité du site archéologique de la Pointe-des-Seigneurs, de l'écluse Saint-Gabriel, ainsi que de la Belding Corticelli et de la Redpath. Le site de 9,6 ha anciennement occupé par le centre de tri postal est également situé juste à de Griffintown pour lequel la ville a réalisé un Plan particulier d'urbanisme. Notons que ce PPU exclut le site du centre de tri postal.



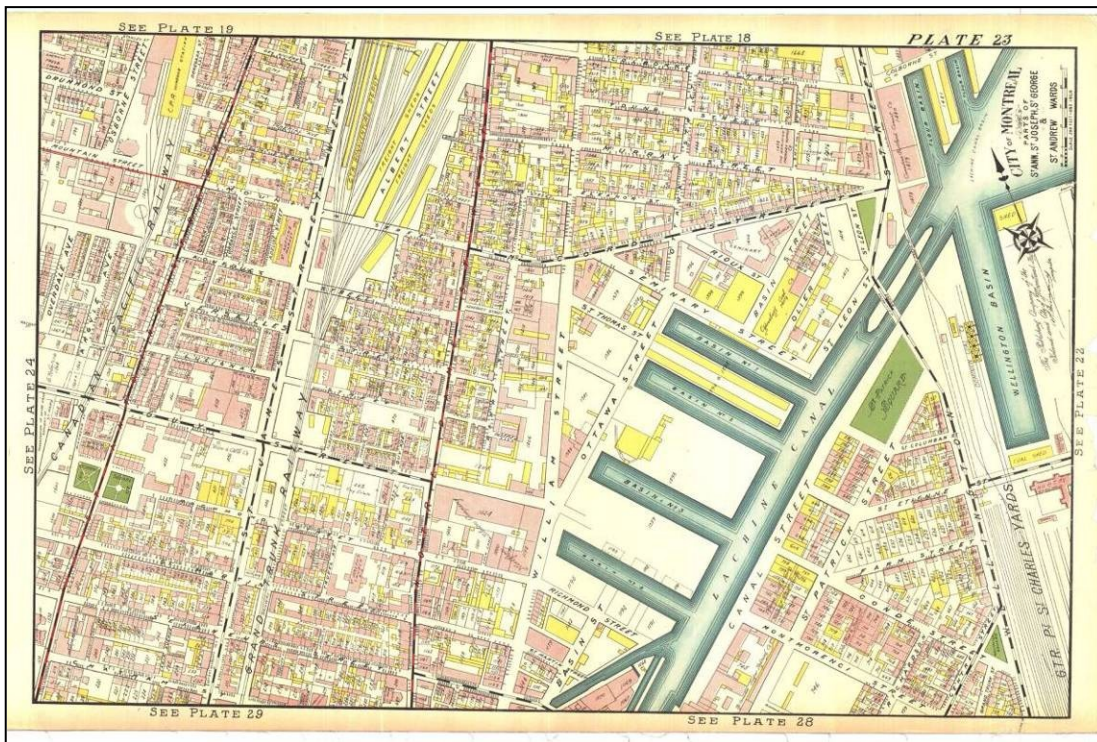
Source : Google Earth, 2011

### Contexte

Le centre de tri postal fut construit en 1978 par Postes Canada sur quatre anciens bassins. Deux de ces derniers, les bassins no. 1 et 2, furent construits en 1875 tandis que les deux autres, les bassins no. 3 et 4, furent creusés en 1883. Ces quatre bassins furent remblayés entre 1965 et 1970 par les matériaux excavés lors de la construction du métro de Montréal.



C'est en 2007, soit 4 ans après le déménagement des activités de Postes Canada, que la Société immobilière du Canada (SIC), actuel propriétaire du site, acquit le terrain et les installations du site. La SIC proposa en 2008 un projet de réaménagement nommé les Bassins du Nouveau Havre. Faisant suite à une consultation publique, les travaux de démolition de l'ancien centre de tri postal ont débuté à l'été 2009 et se sont terminés en 2010. Les travaux de construction des Bassins du Nouveau Havre devraient s'échelonner sur plus de 10 ans.



Plan illustrant les 4 bassins présents sur l'emplacement actuel du centre de tri postal.  
Source : Carte historique de Pinsonneault, 1907, planche 23, BANQ

### Description du projet

Inscris dans le lieu historique national du Canal-de-Lachine, ce projet proposé par la SIC se divise en quatre secteurs (d'est en ouest sur le plan du site). Le premier, à usage résidentiel, se distingue par trois tours de 20 étages et deux bassins d'eau. Le second comprend des immeubles de huit étages, une aire de jeux et des jardins d'eau. Le troisième, à usages mixtes, inclut des commerces au rez-de-chaussée de résidences, une place publique et des parcs. Le dernier secteur est strictement commercial avec des ateliers et des bureaux. Au total quelque 2 000 unités de logements sont envisagées, incluant 30 % de logements sociaux. La circulation véhiculaire à l'intérieur du projet sera limitée à la seule rue transversale, le prolongement de la rue Bassin.



Plan d'ensemble du projet les Bassins du Nouveau Havre

Source : SIC, *Les Bassins du Nouveau Havre : Plan directeur*, Montréal SIC : p.44

Selon la SIC, les orientations d'aménagement pour ce site visent à (SIC, 2009 :36) :

- Mettre en valeur la riche histoire du site, le génie du lieu;
- Ouvrir le quartier sur le canal;
- Créer des liens conviviaux et sécuritaires entre le site, le quartier, le Havre et le centre-ville pour ouvrir le site sur les milieux de vie qui le bordent;
- Développer une programmation du site en équilibre avec les activités et les besoins actuels, ainsi que futurs du quartier;
- Favoriser une occupation du site optimale pour offrir des espaces publics généreux;
- Offrir une diversité de typologies résidentielles permettant d'accueillir des familles avec enfants;
- Miser sur une certification LEED-ND platine, afin de réaliser un projet innovateur et exemplaire en termes de protection de l'environnement, d'amélioration de la qualité de vie, d'économie des ressources naturelles et collectives

### Évaluation du discours sur le patrimoine bâti

Le site du centre de tri postal est compris dans les limites du lieu historique du Canal-de-Lachine. Il est également identifié au plan d'urbanisme comme secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle et comme secteur à fort potentiel archéologique.

Bien que le projet proposé par la SIC ne porte pas vraiment sur la mise en valeur d'un ensemble urbain ancien, il fait une place à la question patrimoniale. C'est essentiellement en articulant les bâtiments du projet et ses espaces libres, bleus et verts, aux bassins hérités du XIX<sup>e</sup> siècle que se concrétise cet intérêt pour la question patrimoniale. Le projet récrée la rue Bassin telle qu'elle se prolongeait au XIX<sup>e</sup> siècle, avant l'implantation des bassins. Les bassins 3 et 4 conservent leur emprise, les bassins 1 et 2 prennent une forme semblable à leur configuration initiale, et la rue Bassin vient relier les composantes du nouvel ensemble aux quartiers connexes. Combinant les divers moments de l'époque d'or du canal de Lachine, ces aménagements jouent un rôle important dans la commémoration du rôle du site comme port intérieur au XIX<sup>e</sup> et au début du XX<sup>e</sup> siècle (voir avis du Conseil du Patrimoine de Montréal).

Le projet des Bassins du Nouveau Havre propose la réintroduction d'habitations dans un milieu essentiellement industriel. D'ailleurs, la ville adopta en 1963 un règlement de zonage qui consacrait cette vocation. Si le projet propose le retour d'habitations, le projet de transformation de Griffintown s'appuie également sur ce changement d'activités.

Bien que la désignation de lieu historique nationale par le gouvernement fédéral ne s'accompagne pas de mesures de conservation à proprement dites, le projet devra se soumettre au règlement sur les PIIA de l'arrondissement du Sud-ouest. Si une des orientations d'aménagement du projet souligne la mise en valeur de l'historicité du plan d'eau ainsi que des traits dominants des éléments du paysage urbain de grande valeur patrimoniale implantés en bordure du canal, différents liens avec le canal seront préconisés, tout comme avec le parc Archéologique de la Pointe-des-Seigneurs. Un effort devra également être fait quant à l'intégration architecturale des nouvelles constructions aux bâtiments industriels de valeur patrimoniale implantés sur la rive sud du canal de Lachine (Redpath, Switch and Spring, Belding Corticelli) (Ville de Montréal-Arrondissement Sud-ouest, 2003 :11)

### Évaluation des dimensions urbanistiques

#### *En quoi ce projet témoigne-t-il d'une analyse du tissu urbain environnant?*

Le projet des Bassins du Nouveau Havre cherche à s'inscrire dans son milieu en favorisant d'une part l'accès au canal de Lachine et en voulant, d'autre part, retisser la trame urbaine du secteur. L'excavation d'anciens bassins sert ici ce premier objectif qui est d'ouvrir le quartier sur le canal, tandis que le percement de la rue bassin et l'implantation de promenades piétonnes le long des quais se veulent un effort pour retisser le tissu urbain.

C'est la présence des anciens bassins qui constitue le plus important élément de continuité historique avec les aménagements précédents. On mentionnera que le prolongement de la rue bassin d'est en ouest, seul axe routier du projet, favorise l'arrimage du projet aux quartiers environnants. Cependant, on constate que peu de liens nord-sud sont envisagés. Les nouvelles rues créées ne sont pas connectées aux rues



actuellement présentes au nord du site, dont les rues Saint-Thomas et la rue Guy. Par le maintien de la piste cyclable en bordure du canal ainsi que par le percement de la rue Bassin, ce sont les liens est-ouest qui sont préconisés.

Ainsi, c'est par l'excavation des anciens bassins que le projet s'inscrit dans la morphogénèse des lieux. S'il mise sur ces derniers, leur creusement permet à un plus grand nombre d'unités résidentielles d'avoir directement accès à l'eau.

***En quoi les vocations du projet s'inscrivent dans leur milieu et comment celles-ci s'adaptent aux formes urbaines et architecturales déployées?***

Par ses activités et son ampleur, le projet favorise une certaine redensification du secteur. Les trois quais créés entre les bassins excavés seront notamment constitués de bâtiments résidentiels de grands gabarits avec cours intérieures. Tous les bâtiments auront entre sept et huit étages. Seules trois tours ayant 20 étages seront situées le long du bassin 1, celui le plus à l'est.

Autrefois industriel, ce secteur connaîtra avec ce nouveau projet une nouvelle mixité. La présence de bâtiments de grands gabarits s'explique ici par la valeur foncière du terrain de la SIC situé en bordure du parc linéaire du canal de Lachine. Comme plusieurs autres projets situés le long du canal dont le Quai des Éclusiers, les Cours du Marché, les Jardins du Canal, la Belding Corticelli et la Redpath, ce projet immobilier compte tirer profit de sa proximité avec le plan d'eau.

Bien que le projet soit à dominante résidentielle, la partie ouest du projet donnant sur le bassin no. 4 sera réservée à une activité commerciale. Mentionnons que la principale artère commerciale du secteur, la rue Notre-Dame, se trouve quelques rues plus au nord. D'autres commerces sont également envisagés dans le secteur : il s'agit de ceux proposés dans le cadre du projet révisé du « District Griffin ». S'il est fait mention par la SIC de liens avec le projet voisin de Griffintown qui lui est directement adjacent (SIC, 2009 : 22), aucun lien n'est mentionné avec la rue des Seigneurs, la plus proche artère permettant de traverser vers la rive sud du canal.

Une place publique prévue à l'angle des rues William et Guy constitue la porte d'entrée du projet. Si celle-ci constitue « le lieu de rencontre quotidien pour les gens du quartier et ceux qui habitent le projet » (SIC, 2009 : 48), c'est dans la partie sud du projet que sont dirigés les visiteurs, les quais étant surtout occupés par des espaces semi-privés constitués de cours intérieures. Le réseau de circulation piétonnier et cyclable mis en place à l'intérieur du projet mène à la piste cyclable du canal qui est maintenue dans la partie sud du projet. À cet effet, on mentionne l'aménagement d'aires de repos et d'installations réservés aux cyclistes (SIC, 2009 : 48). Ainsi, c'est donc la perméabilité est-ouest du site qui est préconisée, celle-ci facilitant l'accès des visiteurs à partir de la piste cyclable du canal et facilitant le transit par vélo des résidents du projet vers le centre-ville.

Il est intéressant de noter que cette perméabilité est-ouest tire profit du parc linéaire préexistant. En favorisant le raccordement de la piste cyclable au détriment des liens avec

les quartiers limitrophes, notamment ceux situés plus au nord, le projet semble plus en phase avec le couloir récréotouristique du canal qu'avec les quartiers qui le bordent.

### Références (en ordre chronologique)

Baillargeon, S. (2010). « Développement immobilier dans le Sud-Ouest : les résidants des Lofts Redpath protestent », *Le Devoir*, Montréal, mardi 10 mars : A4

Anonyme (2009). « Le Nouveau Havre peut aller de l'avant », *Le Devoir*, Montréal, Samedi le 5 septembre : A7

Office de consultation publique de Montréal (2009). *Rapport de consultation publique : Projet de réaménagement du 1500, rue Ottawa-Les Bassins du Nouveau Havre*, Montréal, OCPM : 93 p.

Société Immobilière du Canada (2009). *Atelier 2 : Concept d'aménagement et intégration au Quartier*, présentation faite à l'Office de consultation publique de Montréal le 19 février, Montréal, SIC : 26 p.

Société Immobilière du Canada (2009). *Atelier 1 : Design écologique du milieu urbain*, présentation faite à l'Office de consultation publique de Montréal le 18 février, Montréal, SIC : 26 p.

Société Immobilière du Canada (2009). *Les Bassin du Nouveau Havre*, présentation faite à l'Office de consultation publique de Montréal le 17 février, Montréal, SIC : 32 p.

Société Immobilière du Canada (2009). *Les Bassins du Nouveau Havre : Plan directeur*, Montréal, SIC: 74 p.

Société Immobilière du Canada (2009). *Inventaire archéologique, Bassin 1, 2 et 3: Canal de Lachine, site 612G*, Montréal, Société d'Archéomatique Chronogramme-Lauberbec, 195 p

Conseil du patrimoine de Montréal (2008). *Avis du Conseil du patrimoine de Montréal : Centre de tri postal*, Montréal, Ville de Montréal : 6 p.

Clément, É. (2008) « Les Bassins du Noueveau Havre : un projet de 2000 logements dans le Sud-ouest », *La Presse*, Montréal, jeudi 13 novembre : A5

Groupe Gauthier, Biancabano, Bolduc (2003) *Document d'encadrement pour le développement du terrain de Postes Canada 1470-1500 rue Ottawa*, Montréal, Ville de Montréal-Arrondissement du Sud-ouest : 14 p.



finalement le canal en 1978 dans le cadre du programme ARC (Accords sur la Récréation et la Conservation).

Au cours de cette même année 1978, Parcs Canada publia un premier document portant sur la mise en valeur du canal de Lachine. Ce document synthèse intitulé *Le Canal de Lachine : esquisse de réaménagement* servi de base au premier plan directeur de 1979. Les deux documents insistent sur l'importance du canal comme élément précurseur de la révolution des transports au Canada et sur le rôle de ce dernier dans le développement industriel et commercial de Montréal, notamment comme source importante d'approvisionnement en énergie hydraulique. Si l'intérêt patrimonial du canal était jusqu'alors essentiellement porté par son appartenance au réseau pancanadien de canaux, il s'agissait là de nouveaux éléments de considération. Bien que le canal ne soit plus à ce moment opérationnel, on le reconnaît comme « une aire privilégiée du patrimoine canadien, témoin de l'évolution technologique, commerciale et urbaine de sa zone limitrophe » (Parcs Canada, 1979 : 5). Les objectifs de mise en valeur du site tels que mentionnés dans le premier plan directeur portent à partir de ce moment sur « la conservation des éléments les plus significatifs, leur appréciation par des mécanismes d'interprétation et de réhabilitation appropriés » (Parcs Canada, 1979: 6).

En 1996, la Commission des lieux et monuments historiques du Canada reconnaît le canal comme lieu historique national. Elle juge alors que la diversité et la qualité des ressources industrielles *in situ* justifient que l'on y commémore l'industrialisation du pays, émettant même le souhait qu'une entente à frais partagés voie le jour avec la ville de Montréal afin de sauvegarder l'ancien ensemble industriel de la Redpath.

Dans le plan directeur de 2004, les enjeux et les orientations des interventions de l'agence fédérale au canal de Lachine sont élargis à la conservation et à la mise en valeur du « paysage significatif » du canal, soulignant ainsi son importance dans le développement de ses abords. À partir de ce plan, « les enjeux et les orientations touchant l'avenir du lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine sont étroitement liés à l'objectif d'assurer l'intégrité commémorative du lieu tout en favorisant son intégration à la trame urbaine » (Parcs Canada, 2004: 57).

### **Description des interventions**

C'est à partir de la création d'un lien continu parsemé d'espaces soutenant « l'intérêt, la diversité et la pluralité des fonctions tout au long du parcours » (Parcs Canada, 1979: 25) que Parcs Canada prône à partir du début des années 1980 la mise en valeur du site. Le concept d'intervention qui est alors préconisé s'appuie sur la constitution d'un couloir récréatif ponctué de zones d'activités reliant les deux pôles historiques de Lachine et du Vieux-Montréal. Il s'articule sur la consolidation d'activités linéaires qui permettraient aux visiteurs d'accéder aux ressources patrimoniales et aux différents foyers d'intérêt situés le long du canal. À cet effet, Parcs Canada propose la mise en place d'un « corridor d'activités terrestres et aquatiques » (Parcs Canada, 1979). Ce concept sera d'ailleurs repris par l'agence fédérale dans le plan directeur du lieu historique national en 2004.

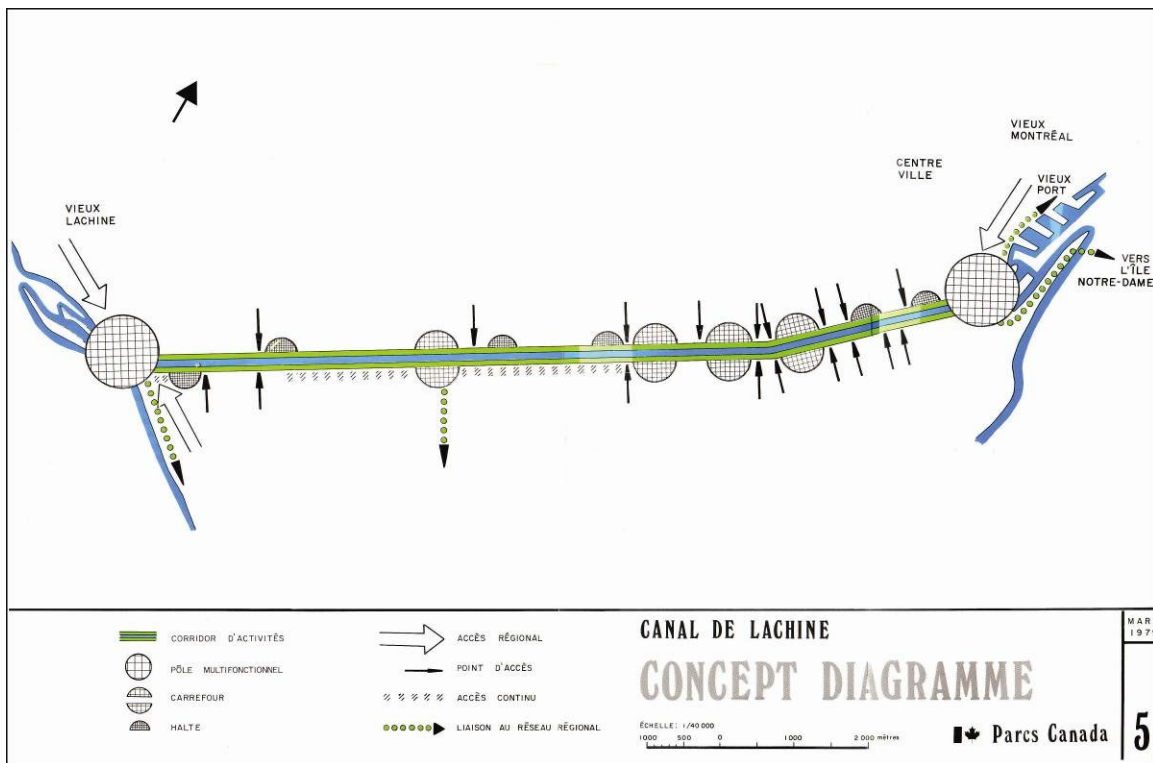
Le volet aquatique du projet de corridor d'activités s'appuie sur la réouverture du canal à la navigation de plaisance. Si la mise en valeur des structures, leur conservation et leur interprétation sont à la source du mandat de Parcs Canada, sa réouverture constitue un important élément du projet de mise en valeur du lieu historique national. Cependant, il faudra attendre 2002 avant que la navigation de plaisance ne soit réintroduite sur le canal, nécessitant pour cela la réfection de toutes les écluses ainsi que le rehaussement de certains ponts.

Le corridor d'activités terrestres s'organise quant à lui à partir de la constitution d'une typologie de zones thématiques<sup>51</sup>. Selon le plan directeur de 2004, celle-ci est d'abord constituée de six « pôles » d'activités et de services (Lachine, Vieux-Port, bassin Peel, Saint-Gabriel, Atwater et Gadbois). Ces pôles visent à « exploiter de façon optimale les qualités des lieux déjà existantes et, d'autre part, à renforcer les liens fonctionnels entre le canal et la ville » (Parcs Canada, 2004 : 74). C'est par une vocation à la fois distincte et complémentaire que ces lieux, présentés à la fois comme espaces de concentration d'éléments d'intérêt et secteurs de jonction privilégiés entre le canal et ses abords, offrent aux visiteurs une expérience diversifiée.

Dans un deuxième temps, on proposa dans le plan directeur de 2004 l'aménagement de trois « haltes ». Ces haltes correspondent aux points d'intérêt situés le long de la propriété de Parcs Canada. Elles offrent un intérêt particulier au plan patrimonial, comme la halte Notre-Dame/Lasalle-Coke avec sa grue servant jadis au déchargement de charbon, ou récréatif, comme les haltes LaSalle et Gauron. Elles ont pour fonction de signaler les éléments d'interprétation historiques, biophysiques ou industriels, et marquer des points d'arrêt et des aires de repos. Parcs Canada proposa de les mettre en valeur à des fins d'interprétation, de détente ou de services. Les aménagements qui y sont préconisés visent à faciliter l'accès au canal en provenance de la zone urbaine ainsi qu'à appuyer par des installations (kiosques d'interprétation, pavillons de services, éléments de signalétique, aire de repos, etc.) les activités qui y sont mises en place.

---

<sup>51</sup> Les ensembles historiques de Lachine et du Vieux-Montréal sont considérés comme les portes d'entrée du couloir du canal et de ses abords. Ils sont principalement axés sur des fonctions d'accueil, d'orientation et d'interprétation pour l'ensemble du corridor. Le pôle du bassin Peel est, quant à lui, orienté vers les activités nautiques et l'appréciation des ouvrages d'art associés à la construction et à l'opération du canal. Le pôle Saint-Gabriel est axé sur « l'interprétation du patrimoine en relation avec l'histoire de l'utilisation de l'énergie hydraulique et de l'industrialisation » (Parcs Canada, 2004: 75), tandis que le pôle Atwater est orienté vers les services et les activités commerciales, et que le pôle Gadbois est axé vers la récréation. La halte Notre-Dame/Lasalle-Coke sert à des fins d'interprétation, tandis que les haltes LaSalle et Gauron sont orientées vers la détente. Finalement, les deux carrefours, des Trinitaires et Sir-Georges-Étienne-Cartier, sont conçus comme des points d'accès au parc linéaire.



Plan conceptuel du couloir du canal de Lachine tel que propose en 1979.

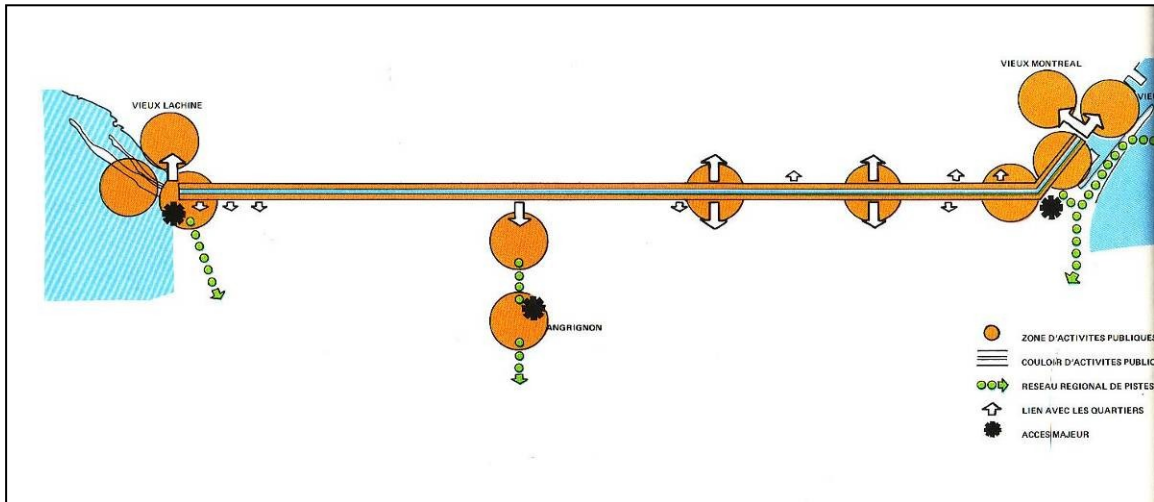
Source : Parcs Canada, *Canal-de-Lachine, Plan directeur*, Ottawa, Publications Parcs Canada, 1979.

Finalement, Parcs Canada proposa l'aménagement de deux « carrefours » situés à la rencontre du canal et du boulevard des Trinitaires ainsi qu'à proximité de la place Sir-Georges-Étienne-Cartier. Envisagés comme les lieux privilégiés d'intégration et de liens avec le milieu environnant, ils apparaissent tributaires des interventions urbaines réalisées dans la zone limitrophe du canal. Les aménagements proposés à ces « carrefours » sont conçus de façon à favoriser un lien physique entre le couloir du canal proprement dit et les sites d'intérêt situés en périphérie. Ils portent sur l'accès au canal, l'amélioration des liens piétons et cyclables, ainsi que sur une halte pour les navettes fluviales.

Ainsi, si c'est à la fin des années 1970 que Parcs Canada amorce par l'implantation d'une piste cyclable la transformation du canal de Lachine en un corridor récréatif, le concept et le parti d'intervention proposés dans le plan directeur de 1979 apparaissent aujourd'hui toujours de mise. Conçue comme un « lien dynamique et continu, parsemé d'espaces soutenant l'intérêt, la diversité et la pluralité des fonctions tout au long de son parcours » (Parcs Canada, 1979 : 25), la mise en valeur du canal est envisagée à partir de la création d'un couloir récréatif d'activités terrestres et aquatiques. Cette approche permet selon Parcs Canada « d'exploiter l'unicité du canal en tant que structure historique traversant la trame urbaine et d'en faire un lieu privilégié du milieu dont il fait partie ». (Parcs Canada, 1979 : 25) C'est, d'une part, par la multiplication de points d'intégration aux lieux de contact du couloir récréatif et des quartiers résidentiels, et d'autre part, par la présence de

points d'accès situés aux endroits jugés les plus stratégiques, dont les points de raccordement au réseau de pistes cyclables régional, qu'est favorisée l'accessibilité au lieu historique national.

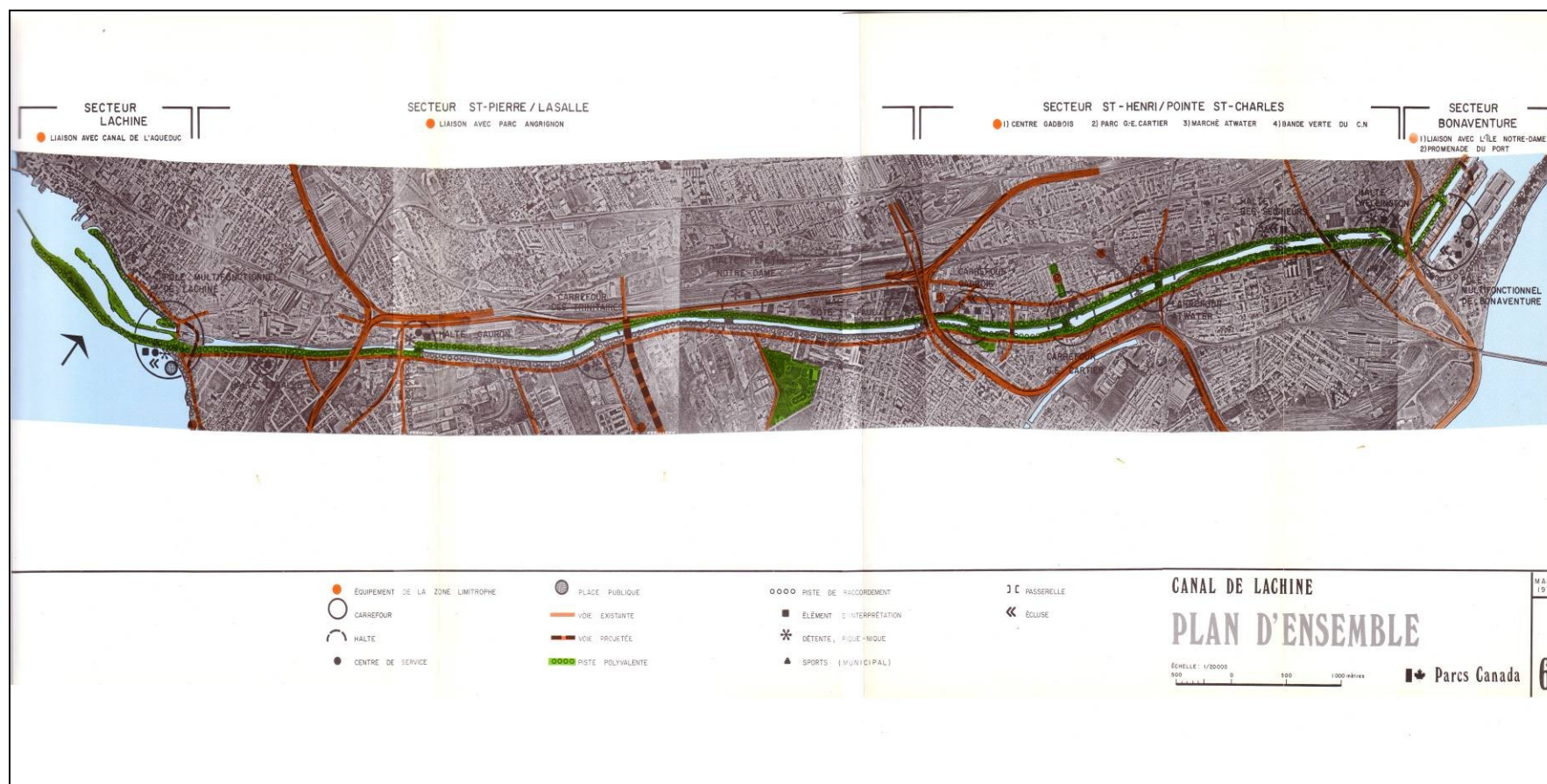
### Plans proposés



Concept d'aménagement tel que proposé en 1977.

Source : Parcs Canada (1977), *Le canal de Lachine : esquisse de réaménagement*, Ottawa, Publications Parc Canada : p. 18





Plan d'ensemble tel que proposé en 1979.

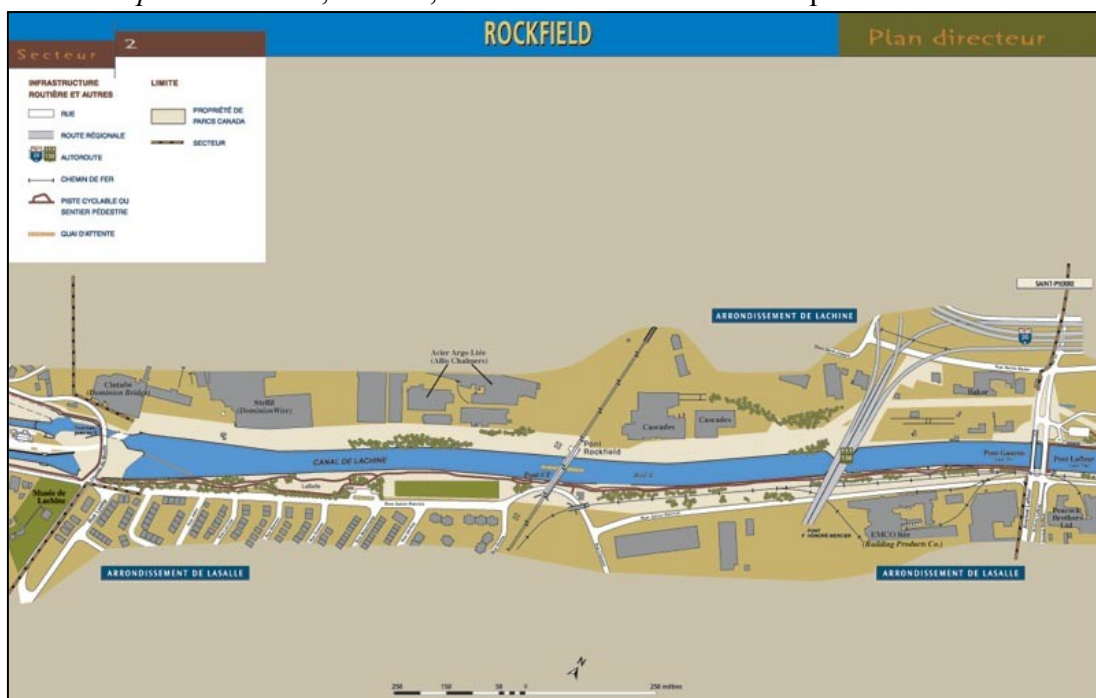
Source : Parcs Canada-Service de la planification (1979). *Plan directeur, Canal de Lachine*, Ottawa, Parcs Canada : p.31





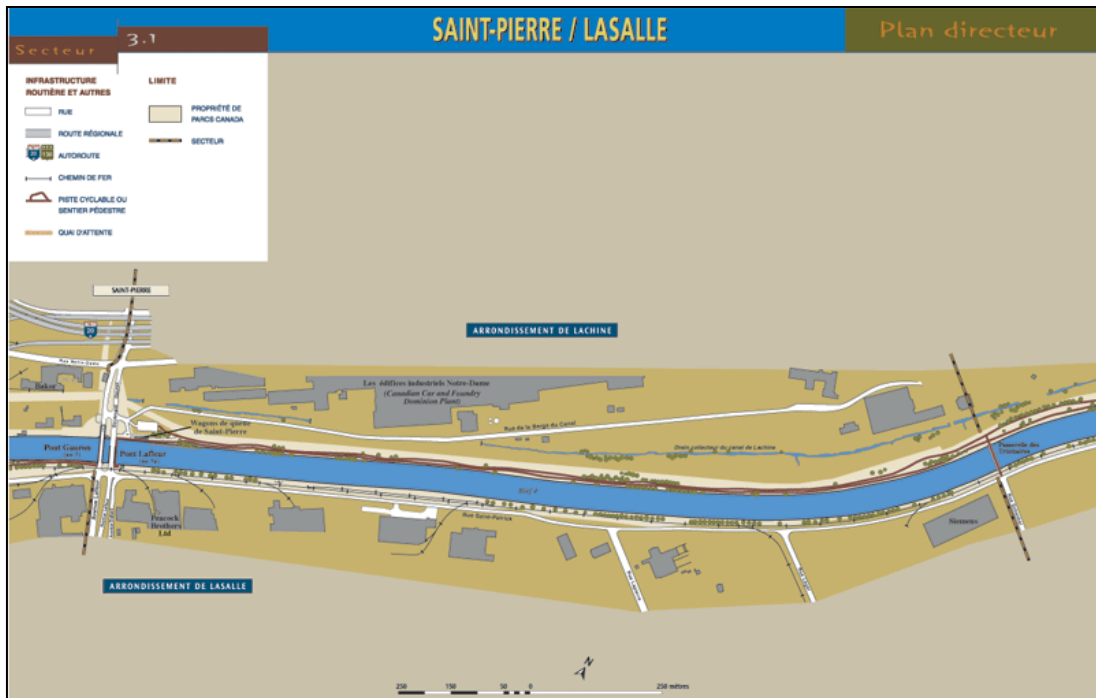
Plan directeur secteur Lachine

Source : Parcs Canada (2004), *Lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine : plan directeur*, Ottawa, Publications Parcs Canada : p. 40



Plan directeur secteur Rockfield

Source : Parcs Canada (2004), *Lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine : plan directeur*, Ottawa, Publications Parcs Canada : p. 41



Plan directeur secteur Saint-Pierre/LaSalle

Source : Parcs Canada (2004), *Lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine : plan directeur*, Ottawa, Publications Parcs Canada : p. 42



Plan directeur secteur Saint-Pierre/LaSalle

Source : Parcs Canada (2004), *Lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine : plan directeur*, Ottawa, Publications Parcs Canada : p. 43



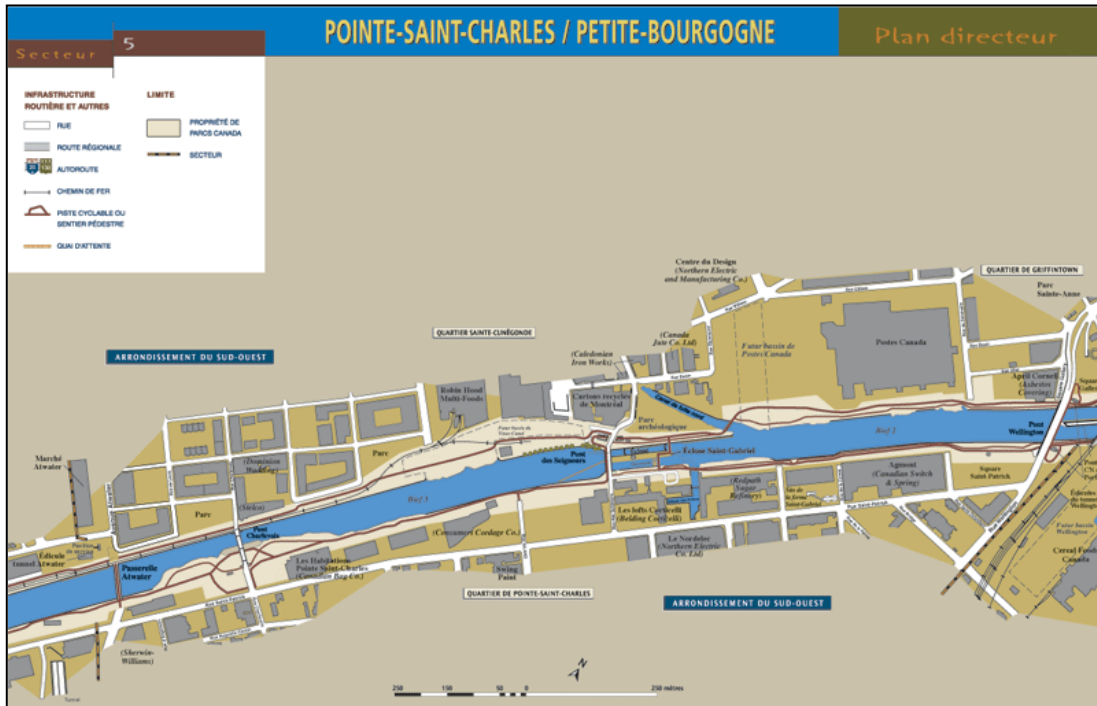
Plan directeur secteur Saint-Pierre/LaSalle

Source : Parcs Canada (2004), *Lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine : plan directeur*, Ottawa, Publications Parcs Canada : p. 44



Plan directeur secteur Saint-Henri/Côte Saint-Paul

Source : Parcs Canada (2004), *Lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine : plan directeur*, Ottawa, Publications Parcs Canada : p. 45



Plan directeur secteur Pointe-Saint-Charles/Petite-Bourgogne  
 Source : Parcs Canada (2004), *Lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine : plan directeur*, Ottawa, Publications Parcs Canada : p. 46



Plan directeur secteur Vieux-Port de Montréal  
 Source : Parcs Canada (2004), *Lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine : plan directeur*, Ottawa, Publications Parcs Canada : p. 47

<b>Objectifs et orientations en termes de conservation</b>
--

**Plan directeur de 1979**

Les objectifs de mise en valeur viseront la conservation des éléments les plus significatifs, leur appréciation par des mécanismes d'interprétation et de réhabilitation appropriés. Les activités de loisir et de détente seront intégrées aux équipements déjà en place dans la zone limitrophe selon la répartition des points d'accès, de la clientèle et du potentiel intrinsèque de la voie d'eau et de l'espace disponible sur les berges (Parcs Canada, 1979 : 6).

Quatre critères marquent cet objectif de mise en valeur : 1) les objectifs particuliers de Parcs Canada, 2) l'accessibilité, 3) le réseau d'activités, 4) l'intégration aux priorités et infrastructures de la zone limitrophe.

- 1) Les objectifs poursuivis par Parcs Canada visent essentiellement la préservation de la ressource patrimoniale et sa mise en valeur par l'aménagement d'espaces et d'équipements publics à des fins culturelles, sociales et récréatives.
- 2) L'accessibilité au site devra tenir compte de la clientèle immédiate au canal et régionale et le concept devra faciliter l'accessibilité physique, visuelle et psychologique compte tenu des barrières limitatives.
- 3) Étant donné le rôle prépondérant des municipalités dans le domaine des loisirs organisés, le type d'activité implanté par le maître d'œuvre s'adressera plutôt à la récréation passive, individuelle et non organisée et à l'interprétation des caractéristiques historiques et industrielles d'intérêt.
- 4) À cause de la localisation particulière du canal de Lachine en milieu fortement urbanisé et industriel, traversant cinq municipalités et du nombre possible de liaisons avec des équipements municipaux et d'autres projets des différents gouvernements, Parcs Canada devra composer avec les priorités et les infrastructures existantes ou projetées des autres intervenants.

La problématique de mise en valeur s'appuie donc en grande partie sur un effort d'intégration et de coopération. (Parcs Canada, 1979 : 22)

La vocation du canal de Lachine, inspirée des thèmes et objectifs de la problématique, se définit par la protection du corridor historique et sa mise en valeur en favorisant son accessibilité et son intégration au milieu limitrophe par la disponibilité d'équipements et l'implantation d'activités qui seront complémentaires au réseau municipal (Parcs Canada, 1979 : 23).

**Plan directeur de 2004**

Pour Parcs Canada, les enjeux et les orientations touchant l'avenir du lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine sont étroitement liés à l'objectif d'assurer l'intégrité commémorative du lieu tout en favorisant son intégration à la trame urbaine. Dans cette optique, Parcs Canada privilégiera les actions et les activités qui concernent les ressources liées à l'objectif de commémoration du lieu, telles qu'identifiées dans l'énoncé d'intégrité commémorative du canal de Lachine.

Parcs Canada entend jouer un rôle de premier plan en matière de leadership et d'exemplarité dans le cadre des interventions axées sur la conservation et la mise en valeur du caractère patrimonial de ce lieu.

Dans cette perspective, l'expérience à caractère patrimonial qui sera offerte aux visiteurs au cœur de l'île de Montréal devrait ainsi prendre assise sur la préservation des ressources culturelles d'importance nationale et la découverte de l'histoire du lieu à travers la lecture et l'appréciation du paysage urbain.

Le développement d'activités et de services le long du canal à des fins d'utilisation nautique et riveraine sera toujours planifié de manière à ne pas nuire à la conservation du patrimoine culturel in situ. Sauf exception, la protection des ressources culturelles aura préséance sur toute autre intervention (Parcs Canada, 2004 : 57).

En collaboration avec les divers intervenants du milieu environnant, les orientations s'énoncent comme suit (Parcs Canada, 2004 : 58) :

- Donner priorité aux aménagements qui contribuent à mettre en valeur la dimension patrimoniale du canal; s'assurer que les aménagements à venir tiennent compte de l'organisation spatiale historique du lieu et respectent son caractère patrimonial.
- Reconnaître le corridor du canal de Lachine comme paysage témoin du développement de la navigation intérieure et de l'industrialisation au Canada et contribuer à la valorisation de l'identité de ce paysage.
- Respecter le caractère linéaire du corridor de même que les éléments physiques qui contribuent à le définir.
- Respecter les éléments structurants transversaux significatifs qui témoignent de l'insertion du canal dans la trame urbaine.
- Respecter les liens visuels entre les différentes composantes du paysage significatif du lieu.
- Respecter les liens visuels entre le lieu historique national et les secteurs urbains environnants.



- Mettre en valeur l'identité spécifique de chacun des secteurs du canal en accord avec leur signification historique.

### **Échelle d'intervention et gestes sur l'espace public**

C'est l'aménagement par parcs Canada d'une première piste cyclable sur les rives du canal en 1977 qui marque le début de la vocation récréative du site. Celle-ci culmine au début des années 2000 avec la réouverture du canal à la navigation de plaisance. Si cette vocation est appuyée à partir du début des années 1980 par un projet de couloir d'activités terrestres et aquatiques reliant les ensembles historiques du Vieux-Montréal et de Lachine, la mise en place d'un tel corridor s'inscrit dans la perspective d'une fréquentation touristique. C'est la présence d'éléments de patrimoine - anciens bassins, écluses et autres infrastructures reliées au passé industriel - qui motive la définition d'une typologie de zones thématiques créées le long du canal. Ce sont ces mêmes éléments de patrimoine qui justifient selon l'agence fédérale la vocation récréative des lieux. Plutôt que de miser sur les relations entre ces éléments et leur milieu, on choisit de les constituer en un ensemble récréotouristique. Cette vocation est ici alimentée par la réouverture du canal à la navigation de plaisance et par l'arrimage de ses pistes cyclables à un réseau métropolitain d'espaces récréatifs.

Bien que projetée dès 1979, la réouverture récente du canal à la navigation de plaisance permet aux plaisanciers de découvrir les éléments patrimoniaux présents le long des berges du canal. Avec les canaux de Sainte-Anne-de-Bellevue, de Carillon, de Saint-Ours, de Chambly et de Rideau, le canal de Lachine s'inscrit maintenant dans un ensemble de canaux historiques navigables. Il s'arrime avec ces derniers à un réseau nord-américain de voies navigables, ce qui favorise ainsi sa fréquentation touristique durant la belle saison.

Le développement des voies cyclables le long des berges entre le Vieux-Port et Lachine témoigne également de la consolidation de cette vocation récréotouristique. Conçues à l'origine comme un itinéraire privilégié entre les différents points d'intérêts situés le long du canal, dont les deux ensembles historiques du vieux Montréal et de Lachine, ces pistes cyclables sont aujourd'hui fréquentées par une diversité d'utilisateurs. Cependant, si c'est moins la découverte des différents points d'intérêt qui motive leur utilisation, elles constituent un important corridor de déplacement actif vers les quartiers du sud-ouest de Montréal.

### **Autres acteurs impliqués**

« Depuis les années 1980, les abords du canal ont par ailleurs attiré de nouveaux promoteurs industriels, commerciaux et résidentiels; la présence de nombreux espaces ouverts et bâtiments anciens le long du corridor du canal offre un potentiel d'accueil pour de nouvelles activités.

Durant la même période, les deux extrémités du canal ont également fait l'objet de travaux majeurs. De fait, la Ville de Lachine (maintenant fusionnée avec Montréal) a réalisé l'aménagement des jetées médianes (marina de Lachine) et extérieures (parc René-Lévesque) à l'entrée ouest du canal, pendant que la Société du Vieux-Port de Montréal s'est acquittée de la réfection des écluses et de l'aménagement des berges qui sont sous sa responsabilité à l'entrée est du canal. Enfin, la Ville de Montréal a procédé à d'importants travaux de réhabilitation urbaine de part et d'autre de la voie navigable.

En 2001, la fréquentation estimée des berges du canal de Lachine s'est élevée à un peu plus de 600 000 visites estivales provenant de la région de Montréal.

Pour la Ville de Montréal, la mise en valeur économique et touristique de ce couloir demeure un objectif majeur relié à l'aménagement et au développement de son territoire. À cet égard, dans son plan d'urbanisme de l'arrondissement du Sud-Ouest (1992), la Ville de Montréal proposait des orientations stratégiques ainsi que des objectifs et des orientations d'aménagement qui s'appuient sur le potentiel que l'on reconnaît au canal de Lachine, notamment pour soutenir les efforts de relance économique du sud-ouest de Montréal. » (Parcs Canada, 2004 :14)

### **Arrondissement de Lachine**

Depuis la fin des années 1930, la ville de Lachine s'est beaucoup souciee de l'aménagement des espaces riverains du canal et du lac Saint-Louis. L'ancienne municipalité a contribué au projet de revitalisation pour plus d'un million de dollars par l'aménagement de l'aire de l'écluse no 5, où elle a notamment construit un nouveau pont donnant accès à la Marina et au Centre de services aux visiteurs de Lachine.

### **Arrondissement de LaSalle**

En plus de développer le secteur industriel qui longe la berge sud du canal, l'arrondissement de LaSalle s'intéresse aux activités récréotouristiques, particulièrement nautiques, susceptibles d'entraîner des retombées sur le plan de la construction résidentielle et de l'implantation de nouvelles entreprises de services. Le parc Dollier-de-Casson pourrait, avec le projet, trouver une nouvelle vocation.

### **Arrondissement du Sud-Ouest**

Ici, les interventions de la ville de Montréal s'inscrivent dans le cadre plus général du Grand Montréal Bleu. Développement commercial, industriel et résidentiel ne sont que quelques-uns des objectifs poursuivis dans les quartiers limitrophes du canal. L'aménagement du parc Gédéon-de-Catalogne au pied du square Sir-George-Étienne-Cartier, le percement de la rue Peel vers le nouveau bassin Peel et la mise en valeur des abords du Marché Atwater ne représentent que les réalisations les plus visibles d'un vaste programme de travaux touchant cinq secteurs riverains.



## Arrondissement de Verdun

Même si elle n'est pas traversée par le canal, l'arrondissement de Verdun s'efforce de promouvoir, de développer et de gérer les activités récréotouristiques et patrimoniales à l'échelle de tout le Sud-Ouest de l'île. La municipalité, qui participe activement au Pôle des Rapides, voit dans la réouverture du canal un attrait global pour l'ensemble de la région.

### Le projet est-il contextualisé?

L'effort est ici mis sur la transformation du canal en un espace récréotouristique métropolitain. Il est de fait conçu comme un parc linéaire reliant deux pôles touristiques d'importances : le Vieux-Port et le Vieux Lachine. Les haltes mises en place le long du parcours ne s'adressent pas aux résidents des secteurs limitrophes mais aux utilisateurs du couloir récréotouristique.

Par les aménagements proposés (kiosques, installations légères, etc.) ces haltes constituent des points de ponctuation du parcours. L'intégration au réseau municipal dont fait mention le document de 1979 fait davantage référence à un réseau récréotouristique métropolitain. De fait, la linéarité du parc ainsi que les installations proposées illustrent davantage cette vocation.

Peu de liens sont proposés avec les autres espaces verts des quartiers environnants. On mentionnera que l'arrondissement du Sud-Ouest a récemment lancé, à l'automne 2010, son plan directeur des parcs et des espaces verts. Celui-ci insiste sur l'intégration du parc linéaire au réseau de parcs de l'arrondissement.

### Quelle est sa dimension d'analyse du contexte urbain environnant?

Le projet aborde le contexte urbain à une échelle qui est davantage régionale que locale. Il s'inscrit dans un ensemble récréotouristique métropolitain.

Peu d'intérêt est marqué pour l'intégration aux quartiers limitrophes.

- Absence d'équipements pour une population locale
- Absence de considération pour la morphologie des ensembles urbains riverains (ex : ancien tracé rue du Canal)

### Quelles sont ses intentions en termes de conservation?

Dans le cas du canal de Lachine comme pour tous les autres lieux historiques nationaux, Parcs Canada élabore un énoncé d'intégrité commémorative. Cet énoncé expose les

significations du concept d'intégrité commémorative pour un lieu historique national donné et sert à cet effet de cadre de référence dans la planification, la gestion et l'exploitation de ce site. « Il décrit le lieu, ses ressources, valeurs, objectifs et messages d'une façon qui reflète la richesse du lieu historique national » (Parcs Canada, 2009 : 1,2). Dans le cas du canal de Lachine, cet énoncé insiste sur : le rôle du canal comme élément d'un réseau de canaux permettant de relier l'intérieur du continent à l'océan Atlantique; l'importance du canal comme source d'énergie hydraulique; ainsi que sur son rôle dans le développement de l'industrie manufacturière canadienne (Parcs Canada, 2004: 32).

L'énoncé d'intégrité commémorative met l'accent sur la sauvegarde des valeurs d'historicité, d'intégrité et d'authenticité associées aux ressources patrimoniales d'un lieu historique. Comme le mentionne la *Politique sur la gestion des ressources culturelles* de Parcs Canada, les ressources culturelles mises en valeur par l'agence fédérale sont celles dont on reconnaît la valeur historique (Parcs Canada, 2009). Si les interventions préconisées par Parcs Canada visent le maintien de l'intégrité commémorative d'un lieu, elles s'appuient sur des modes de conservation qui valorise la mise en réserve et l'isolement de celui-ci.

Bien que le canal de Lachine soit reconnu dès 1929 comme lieu d'importance nationale et déclaré lieu historique national du Canada en 1996, la constitution du canal et de ses abords immédiats en couloir récréatif aura permis d'assurer le maintien des bâtiments et des infrastructures associées à l'histoire de l'industrialisation canadienne. Cependant, sa consolidation en un tout dont les différentes parties apparaissent indifférenciées aura eu pour effet d'empêcher le rôle de catalyseur d'activités publiques que peut jouer un tel espace ainsi que d'annihiler l'effet structurant qu'il pourrait avoir sur les tissus environnants.

### **Mandat de Parcs Canada**

À titre d'agence du gouvernement fédéral responsable de préserver et de mettre en valeur le patrimoine historique et culturel du pays, Parcs Canada a notamment pour mandat :

- de favoriser la connaissance et l'appréciation de l'histoire du Canada grâce à un programme national de commémoration historique;
- d'assurer l'intégrité commémorative des lieux historiques nationaux administrés par Parcs Canada et à cette fin, de les protéger et de les mettre en valeur pour le bénéfice, l'éducation et la jouissance des générations actuelles et futures, avec tous les égards que mérite l'héritage précieux et irremplaçable que représentent ces lieux et leurs ressources;
- d'encourager et d'appuyer les initiatives visant la protection et la mise en valeur de lieux reconnus d'importance historique nationale qui ne sont pas administrés par Parcs Canada.

L'intégrité commémorative d'un lieu historique national figure donc parmi les objectifs fondamentaux de Parcs Canada. L'énoncé d'intégrité commémorative sert de guide dans la planification et la gestion de ces lieux. Il s'adresse à tous les intervenants impliqués dans la protection, la gestion et la mise en valeur d'un lieu.

### **Comment Parcs Canada concrétise cette volonté au canal de Lachine?**

1929 : Désignation comme lieu d'importance nationale par la Commission des Lieux et monuments historiques nationaux nouvellement créée.

1931 : Installation d'une plaque commémorative par la Commission des Lieux et monuments historiques nationaux près de la 6<sup>ème</sup> avenue à Lachine.

1981 : Installation d'une nouvelle plaque commémorative soulignant l'élargissement de l'intérêt patrimonial du canal à son rôle dans le développement industriel et commercial de Montréal, notamment comme source importante d'approvisionnement en énergie hydraulique.

1996 : Devient lieu historique national du Canada. Parcs Canada a pour volonté de restaurer l'ancien bâtiment Redpath et d'y intégrer un centre d'interprétation consacrée au complexe industriel du corridor, à son rôle dans l'industrialisation du pays, à celle de l'énergie hydraulique, de même qu'à l'histoire du canal proprement dit. Ce projet ne verra jamais le jour.

### **Références (en ordre chronologique)**

Dimension Environnement Ltd. (1978). *Canal de Lachine, concept d'interprétation*, Montréal, Dimension Environnement Ltd.

Parcs Canada (1978). *Le canal de Lachine, Esquisse de réaménagement*, Ottawa, Parcs Canada : 40 p.

Parcs Canada (1979). Service de la planification, *Plan directeur, Canal de Lachine*, Ottawa, Parcs Canada : 57 p.

Parcs Canada- Service de la planification (1980). *Thèmes et objectifs, les Canaux du Saint-Laurent*, Ottawa, Parcs Canada : 14 p.

Parcs Canada- Service de la planification (1981). *Orientation thématique, Les Canaux historiques du Québec*, Ottawa, Parcs Canada : 14 p.

Environnement Canada (1981). *Ligne directrice de gestion 5.4.1, désignation et avenir des ponts historiques*, Ottawa, Environnements Canada

Ville de Montréal (1991). *Le plan des abords du Canal de Lachine*, Montréal, Service de l'habitation et du développement urbain : 123 p.

Ville de Montréal (1992), *Plan directeur, arrondissement du Sud-Ouest, Plan d'urbanisme*, Montréal, Ville de Montréal : 65 p.

Ville de Montréal (1993), *Plan des abords du Canal de Lachine*, Montréal, Service de l'habitation et du développement urbain-Module de la planification urbaine

Centre canadien d'architecture (1992) *Regards sur un paysage industriel : le canal de Lachine, du 14 juillet au 25 octobre 1992*. Montréal, Centre canadien d'architecture : 43 p.

Bodson, G., Chantal, H. (1995) *Le canal de Lachine, Zonage et principes d'aménagement de ses abords*, Préliminaire, Ville de Montréal, Service de l'urbanisme : 41 p.

Marsolais, C.-V. (1996). « Le Montréal bleu sera bientôt une réalité annonce la ville », *La Presse*, Métro, mardi 1<sup>er</sup> octobre : A9

Parcs Canada (1996). *L'avenir du lieu historique national du Canal-de-Lachine*, Document de consultation publique : 61 p.

London, M. (1998). "Tourism and the Lachine Canal [Montreal]", *Plan Canada*, vol. 38(no. 1): pp. 14-18

London, M. (2003). "Heritage preservation and the Lachine Canal Revitalization Project", *Plan Canada*, vol. 43( no.2) : pp. 33-35.

Parc Canada (2004). *Lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine : plan directeur*, Ottawa, Parcs Canada : 95 p.

Ville de Montréal (2005). *Étude typomorphologique de l'arrondissement du Sud-Ouest: Rapport de synthèse*. Montréal, Montréal, Arrondissement Sud-ouest : 41 p.

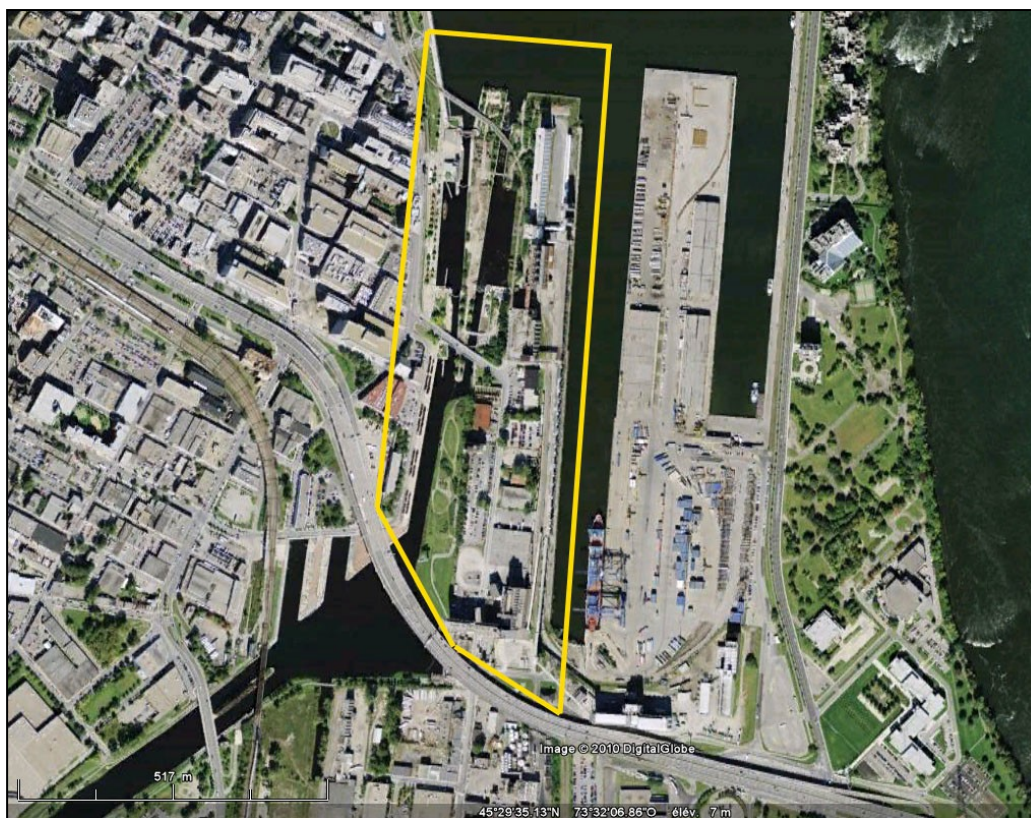
Ville de Montréal (2010). *Plan directeur des parcs et espaces verts*, Montréal, Arrondissement du Sud-Ouest : 24 p.

## Annexe 11 : Écluses Vieux-Port (no.1 et no. 2)

### Localisation

Situé à l'embouchure est du canal de Lachine, ce secteur comprend deux écluses. La première (no. 1) est située à l'intersection des rues McGill et de la Commune, tandis que la seconde (no.2) est située à proximité du pont de la rue Mills. Si on y comptait 3 écluses jusqu'en 1825, on en retrouve deux depuis l'agrandissement du canal de 1848.

Bordé par l'autoroute Bonaventure à l'ouest, l'esplanade du Vieux-Port à l'est, le silo à grain no. 5 au sud et le centre-ville au nord, ce secteur, bien qu'appartenant à Travaux publics et services gouvernementaux Canada, était géré jusqu'à tout récemment par la Société du Vieux-Port de Montréal. Depuis novembre 2009, ces terrains de 41 acres ont entièrement été transférés à la société municipale. Cependant, Parcs Canada est depuis responsable de l'opération des 5 écluses toujours en activités du canal.



Source: Google Earth, 2011

## Contexte

### Historique

1971 : Fermeture complète du canal à la navigation.

1984 : Reconversion en logements des bâtiments de l'ancienne industrie Belding Corticelli.

1990-1992 : Réfection des 2 premières écluses situées dans le Vieux-Port de Montréal.

1995 : Agrandissement du périmètre de l'arrondissement historique du Vieux-Montréal.

1997: Annonce d'un programme de revitalisation par Parcs Canada et la Ville de Montréal en vue de la réouverture du canal à la navigation de plaisance, incluant la réfection de l'écluse Saint-Gabriel.

2000-2006 : Reconversion de la Redpath.

2002 : Réouverture du canal à la navigation de plaisance.

Les travaux de réfection des écluses no. 1 et 2 du Vieux-Port de Montréal sont en mettre en relation avec le projet de réaménagement du Vieux-Port qui fut réalisé au début des années 1990. Devant la désuétude des installations portuaires et leur faible utilisation, les autorités fédérales ont entrepris à la fin des années 1970 un processus de réflexion sur le réaménagement du Vieux-Port de Montréal. Bien qu'il soit rouvert aux visiteurs depuis le début des années 1980, c'est au tournant des années 1990 qu'une vocation publique fut formellement retenue pour le site.

C'est durant les années 1990 que débuta le réaménagement du Vieux-Port de Montréal. Le plan d'aménagement insistait alors sur son intérêt récréotouristique. Trois secteurs d'intervention furent définis : le secteur est, le secteur des activités récréatives; le secteur centre, la place maritime; ainsi que le secteur ouest, le parc des écluses. On notera que le périmètre de l'arrondissement historique du Vieux-Montréal est élargi en 1995 pour englober l'ensemble du Vieux-Port. Cependant, ce nouveau périmètre délimité par la rue Saint-Antoine au nord, le fleuve Saint-Laurent au sud, Saint-Hubert et Saint-André à l'est, et McGill à l'ouest ne comprend pas le secteur des écluses.

C'est à l'occasion du 350<sup>ème</sup> anniversaire de la fondation de Montréal, en 1992, que les travaux de réfection des écluses no.1 et 2 ont été réalisés. Ces derniers s'inscrivaient dans le projet de réouverture du canal de Lachine à la navigation de plaisance alors mis de l'avant par le gouvernement fédéral et la ville de Montréal.

## Description des interventions

Les principales interventions à avoir été réalisées consistent à recréer l'embouchure du canal de Lachine tel qu'il se dessinait à l'apogée du port et à remettre en état les deux écluses. Ces travaux ont impliqué le déblaiement des écluses ainsi que la relocalisation la voie ferrée. On procéda également à la création du Bassin Bonsecours et de son « île » en excavant quelque 150 000 mètres cubes de remblai. Différents aménagements paysagers

furent également réalisés. On construisit des passerelles permettant de traverser le canal et de regarder le fonctionnement des écluses. De même, on procéda à la construction de la maison des Éclusiers en 1993, qui est à la fois un point d'accueil, un restaurant-terrasse ainsi qu'un centre d'interprétation. On pourra noter également que le silo no. 5 qui borde les écluses a fait l'objet, il y a quelques années, d'un plan de mise en lumière.

### Évaluation du discours sur le patrimoine bâti

C'est avec l'objectif de faire du Vieux-Port de Montréal une destination touristique que la Société du Vieux-Port de Montréal a rédigé en 1984 le document intitulé *Le Vieux-Port de Montréal : Projet d'aménagement*. Ce document fait état de l'objectif explicite de « faire du Vieux-Port une destination qui tire au maximum parti de la présence du fleuve et du caractère portuaire du site, tout en se reliant au patrimoine immobilier des quartiers environnants » (Société du Vieux-Port de Montréal, 1984 : 2). Comme il est mentionné, le respect de la mise en valeur du patrimoine immobilier des quartiers environnants passe par « l'agencement des relations » entre le Vieux-Port et les quartiers limitrophes que sont le Vieux-Montréal, Centre-Sud ainsi que le Faubourg des Récollets, de même que par la « participation à la préservation et à la mise en valeur des éléments historiques situés sur le site ou à proximité et qui présentent un potentiel d'intégration aux activités du site, et par l'encouragement des projets de rénovation urbaine à proximité du site (Société du Vieux-Port de Montréal, 1984 : 3).

Comme le mentionne Sabine Courcier : « C'est la dimension espace public polyvalent qui domine le site au détriment de son caractère portuaire et historique » (Courcier, 2002 : 401). Bien que l'administration de la Société du Vieux-Port mentionne le désir de favoriser les relations du site avec les quartiers environnants, c'est au nom de la transformation récréotouristique du site que sont mis en valeur les éléments patrimoniaux du Vieux-Port. On mentionnera que l'esplanade de la Commune, bordée par le secteur historique du Vieux-Montréal est ici considérée comme le fil qui relie toutes les parties du Vieux-Port et non comme un accès au quartier historique.

Dans le secteur du Vieux-Port qui nous intéresse plus particulièrement, la restauration de l'entrée du canal, ainsi que des deux écluses, s'adressent avant tout aux plaisanciers. Les aménagements qui ont été réalisés servent davantage la vocation récréotouristique du site que « l'agencement des relations » entre le Vieux-Port et les quartiers voisins ainsi que la mise en valeur de leur patrimoine immobilier. C'est sur la réfection des écluses ainsi que sur la réouverture de l'embouchure est du canal que porte l'essentiel de l'intérêt patrimonial des autorités responsables du projet.

À cet effet, la nouvelle vocation récréotouristique du site ne favorise pas explicitement la mise en relations des quartiers voisins. Aucun élément n'est spécifié dans le projet d'aménagement quant à l'arrimage de vocations et d'activités entre les ensembles du Vieux-Montréal, de Centre-Sud et du Faubourg des Récollets. Il est à noter que le secteur

est désigné comme secteur de valeur patrimoniale exceptionnel. À cet effet, il est soumis à un règlement sur les Plans d'intégration et d'implantation architecturale (PIIA) adopté par l'arrondissement Ville-Marie. Notons également que le secteur des écluses du Vieux-Port est bordé à l'est par l'arrondissement historique du Vieux-Montréal, et à l'ouest par le secteur d'application du Programme particulier d'urbanisme (PPU) Peel-Wellington.

### **Évaluation des dimensions urbanistiques**

La remise en service en service des écluses no.1 et 2, ainsi que le creusement du bassin Bonsecours, sont à mettre en relation avec le vaste projet de réaménagement du Vieux-Port de Montréal qui fut réalisé au début des années 1990.

Ce projet de mise en valeur d'un front de mer avait pour but de dégager les vues vers le fleuve, de supprimer les barrières entre le Vieux-Montréal et l'ancien port, ainsi que de redonner accès à l'eau. C'est par la réalisation d'un vaste espace public que se concrétisa ce projet. On valorisa la création d'espaces polyvalents favorisant la promenade ainsi que la tenue de toutes sortes d'activités culturelles, récréatives ou commerciales.

Bien qu'un des objectifs du projet fût de relier le Vieux-Port aux milieux environnants (Société du Vieux-Port de Montréal, 1984 : 2), le réaménagement de l'embouchure du canal de Lachine ne mise pas sur la création de liens vers les quartiers voisins. C'est davantage vers le Silo no. 5 ainsi que le parc qui le borde que sont créés les liens. Des passerelles permettent de traverser le plan d'eau vers les anciennes structures industrielles. On mentionnera que c'est sur la bande riveraine du canal que se concentrent les interventions. La Maison des éclusiers, seule construction du secteur, ainsi que les nouvelles infrastructures et les aménagements créés se situent tous en bordure du canal témoignant ainsi de bien peu d'intérêt pour le faubourg des Récollets. Certes, l'autoroute Bonaventure marque une importante rupture dans le secteur, mais aucun traitement particulier ne favorise les liens avec Griffintown. C'est sur les formes anciennes du canal que misent les aménagements de ce secteur.

Comme nous l'avons mentionné, c'est dans une perspective récréotouristique que furent conçus ces aménagements. La réfection des écluses ainsi que le creusement du bassin Bonsecours s'inscrivent dans le cadre de la réouverture du canal à la navigation de plaisance. Si ces écluses furent restaurées avant les autres, c'est que l'administration du Vieux-Port, alors gestionnaire des écluses no.1 et 2, entrepris leur réfection quelques années avant que Parcs Canada n'entreprenne ses travaux sur le reste du canal. Bien que l'aménagement de l'embouchure du canal fût réalisé dans le cadre du réaménagement du Vieux-Port, la réfection de la partie ouest du Vieux-Port s'inscrit davantage dans le cadre de la mise en valeur du canal comme couloir récréotouristique que comme un espace public d'accès au Fleuve.



**Références (en ordre chronologique)**

Société du Vieux-Port de Montréal (1984). *Le Vieux-Port de Montréal : projet d'aménagement*, Montréal, Société du Vieux-Port de Montréal : 32 p.

Pinard, G. (1991). « Après 17 ans d'attente, le secteur reprend vie », *La Presse*, samedi le 8 juin : B4

Courcier, S. (2002). *De l'évaluation de l'effet structurant d'un projet urbain à l'analyse des congruences entre stratégies d'acteurs: le réaménagement du Vieux-Port de Montréal*, Faculté de l'aménagement, Université de Montréal, Ph.D. : 466 p.

Parcs Canada (2004). *Lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine : plan directeur*, Ottawa, Publications Parcs Canada : 95 p.

Bélaïr-Cirino, M. (2009). « Parcs Canada prend le contrôle des écluses », *Le Devoir*, vendredi 31 juillet : A2

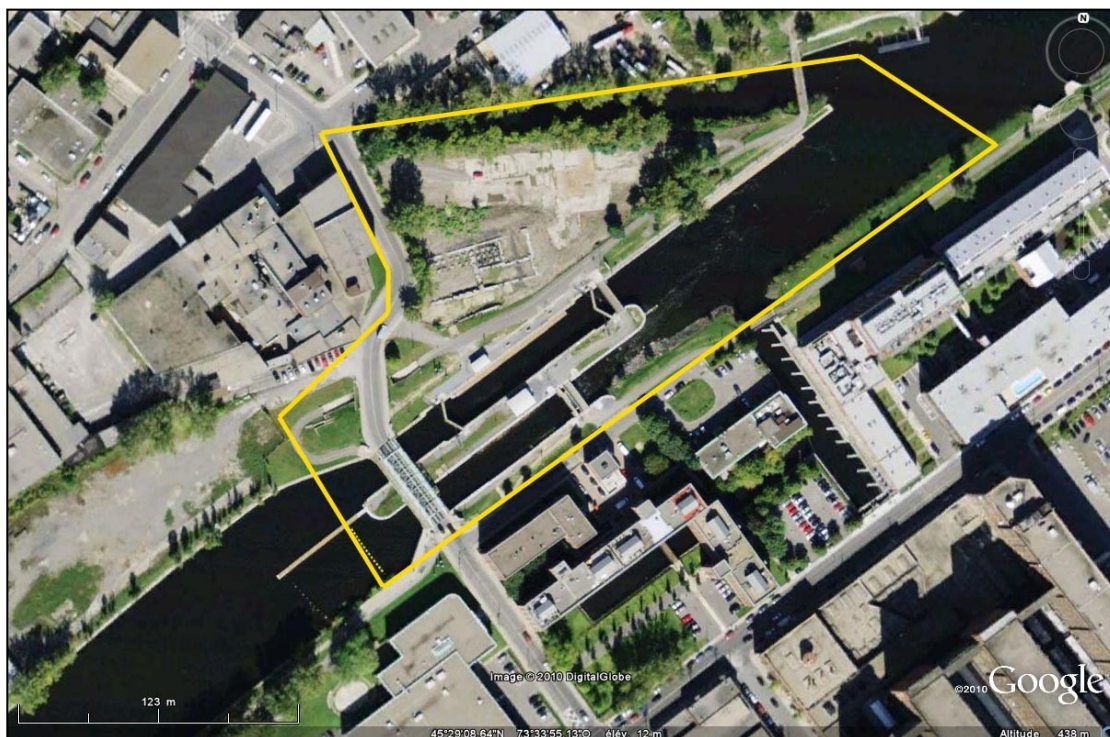
## Annexe 12 : Écluse Saint-Gabriel (no.3) et parc archéologique de la Pointe-des-Seigneurs

### Localisation

Le secteur de l'écluse Saint-Gabriel et du parc archéologique de la Pointe-des-Seigneurs est situé dans l'arrondissement sud-ouest, à proximité de la rue des Seigneurs. Ce secteur du canal est l'un des premiers à s'industrialiser avec la zone du bassin no.2, situé dans l'actuel Vieux-Port de Montréal, et la zone de Côte-Saint-Paul. C'est au cours des premiers travaux d'élargissement du canal de 1843 à 1848 que furent construits les premières écluses et les premiers bassins.

Aujourd'hui, on retrouve dans ce secteur une importante concentration de bâtiments industriels de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle dont ceux de la Belding Corticelli, de la Redpath Sugar Refinery, et de la Northern Electric Company (Nordelec). On y retrouve également certains ouvrages associés au canal comme des canaux de fuite ou des ouvrages d'art, tels des ponts.

Située immédiatement au nord du complexe de l'écluse Saint-Gabriel et de la piste cyclable du canal Lachine, la Pointe-des-Seigneurs est propriété de la Ville de Montréal. L'écluse Saint-Gabriel comme toutes celles situées le long du canal est quant à elle de propriété fédérale (Parcs Canada).



Source: Google Earth, 2011

## Contexte

### Historique

1971 : Fermeture complète du canal à la navigation.

1984 : Reconversion en logements des bâtiments de l'ancienne industrie Belding Corticelli.

1990-1992 : Réfection des 2 premières écluses situées dans le Vieux-Port de Montréal.

1995 : Lancement du Grand Montréal Bleu.

1997: Annonce d'un programme de revitalisation par Parcs Canada et la Ville de Mtl en vue de la réouverture du canal à la navigation de plaisance, incluant la réfection de l'écluse Saint-Gabriel (no.3), celle de Côte-Saint-Paul (no.4), ainsi que celle de Lachine (no.5).

2000-2006 : Reconversion de la Redpath.

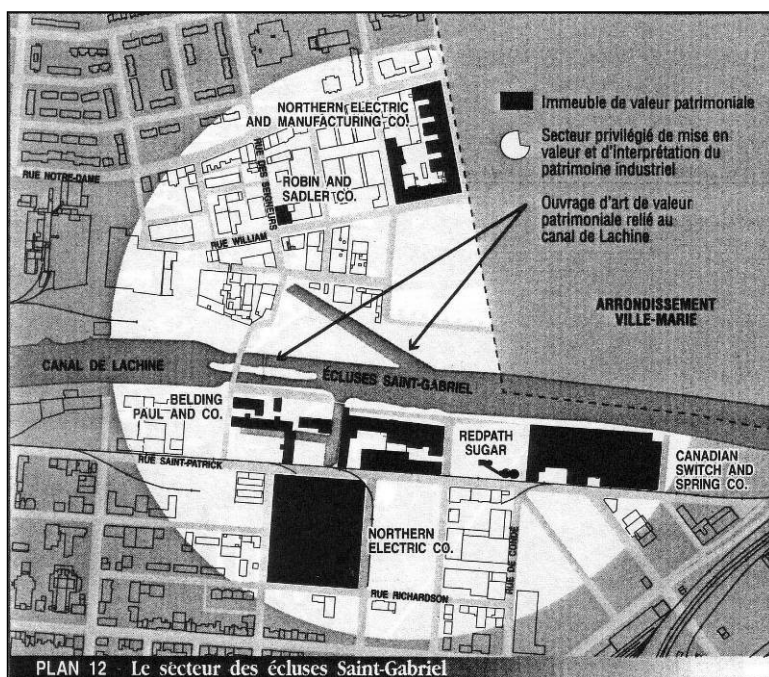
2002 : Réouverture du canal à la navigation de plaisance.

2000 : Découverte de vestiges archéologiques à la Pointe-des-Seigneurs.

2002 : La Pointe-des-Seigneurs devient un parc accessible pour le public.

2009 : Investissement du Fond Bleu pour la reprise des fouilles ainsi que leur mise en valeur *in situ*.

En raison de la présence de nombreux bâtiments industriels de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, ainsi que de la présence d'ouvrages d'art associés au canal, les autorités fédérales et provinciales, ainsi que certains organismes indépendants comme Héritage Montréal, ont voulu au début des années 1980 reconnaître le « potentiel historique » de ce secteur. À cet effet, le *Plan des abords du canal de Lachine* rédigé par la Ville de Montréal en 1993 voulait confirmer l'ensemble du secteur des écluses Saint-Gabriel comme lieu d'interprétation privilégié du patrimoine industriel montréalais et canadien (Ville de Montréal, 1993 : 34).

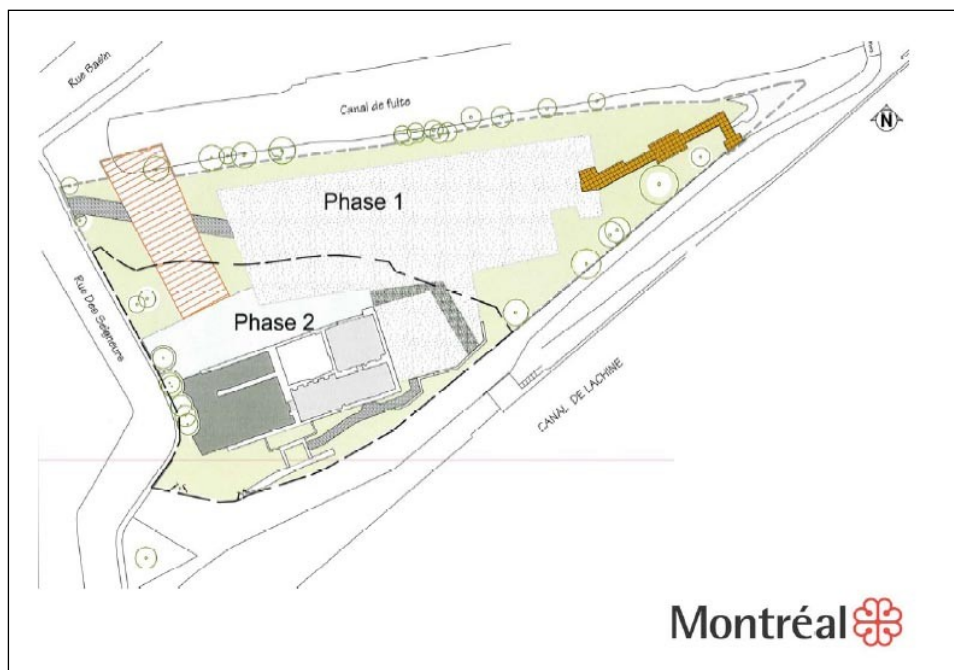


Le secteur de l'écluse Saint-Gabriel (no.3).

Source : Ville de Montréal, *Plan des abords du canal de Lachine*, 1993, p.34

C'est dans le but de rouvrir le canal de Lachine à la navigation de plaisance que Parc Canada, propriétaire du canal, annonça en 1997 la rénovation des installations du canal. Bien que la ville ait déjà entrepris entre 1990 et 1992 la réfection des deux premières écluses (no. 1 et no. 2), les travaux de réfection visaient alors à permettre la mise en marche de ces équipements. On procéda à la reconstruction des écluses 3, 4 et 5, on restaura les murs de soutènement, tout comme on suréleva certains ponts jugés trop bas pour permettre la circulation de bateaux. De même, on procéda à l'excavation de l'ancien bassin de retournement, le bassin Wellington.

En plus de ces travaux réalisés par Parcs Canada, la Ville de Montréal joua un rôle tout aussi important dans l'aménagement des espaces riverains au canal. Mentionnons, le raccordement de la rue Peel à la rue de la commune, le réaménagement des abords du marché Atwater, de même que la mise en valeur *in situ* des vestiges de l'ancienne église Sainte-Anne à Griffintown. En plus de ces interventions, la ville fut responsable d'un programme de fouilles archéologiques sur le site de la Pointe-des-Seigneurs. C'est en 2000, lorsque l'on découvrit des vestiges d'un ancien moulin, ainsi que d'un ancien bassin, que l'on arrêta la construction d'une industrie à proximité de l'écluse no. 3. Jusqu'en 2009, le site fut accessible au public. Depuis 2009, l'arrondissement Sud-ouest bénéficie d'une subvention accordée dans le cadre du Fond bleu de la Communauté métropolitaine de Montréal pour mettre en valeur le site archéologique de la Pointe-des-Seigneurs. Financés par la CMM, le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, de même que par la ville, ces travaux (phase 1) qui ont notamment permis jusqu'à ce jour de découvrir une ancienne turbine servant à actionner et à alimenter les anciennes industries en énergie, s'inscrivent dans le cadre d'efforts faits par la ville pour mettre en valeur le potentiel de développement récréotouristique du canal.



#### Parc archéologique de la Pointe-des-Seigneurs

Source : Bélanger, F. (2008). « Conservation et diffusion du patrimoine archéologique montréalais », présentation faite au colloque : *L'intervention urbaine dans le contexte des nouveaux enjeux pour la conservation du patrimoine*, Montréal, Conseil du patrimoine de Montréal, 18 avril 2008



## Description des interventions

### Écluses Saint-Gabriel



C'est à la fin des années 1990 que le gouvernement fédéral annonce, de concert avec la ville, un programme de restauration du canal de Lachine et de ses abords devant mener à sa réouverture à la navigation de plaisance. Propriétaire des installations, Parcs Canada entreprend alors la reconstruction des écluses 3,4 et 5.

Vue de l'écluse Saint-Gabriel et de la Redpath  
Source : Mathieu Payette-Hamelin, 2011

### Pointe-des-Seigneurs



Vue partielle du site archéologique de la Pointe-des-Seigneurs

Source : Mathieu Payette-Hamelin, 2008

Interdit pour le moment au public, le site archéologique de la Pointe-des-Seigneurs fait toujours l'objet de fouilles archéologiques de la part de la Ville de Montréal. Cependant, les visiteurs peuvent voir les différents éléments mis à jour, dont les fondations d'un ancien moulin. Témoin de l'industrialisation du canal de Lachine au milieu du XIXe siècle, ce site est localisé à proximité des écluses Saint-Gabriel dont le dénivelé servait à actionner et alimenter les industries en énergie hydraulique.

L'aménagement du parc repose sur la conservation *in situ* des ressources archéologiques, la mise en valeur des vestiges architecturaux, un rappel au sol de certaines aires d'activités, ainsi que la présence de panneaux interprétatifs liés à l'activité industrielle qui s'y déroulait.

### Évaluation du discours sur le patrimoine bâti

C'est en raison de la concentration de bâtiments témoins de l'âge d'or de la période industrielle du canal de Lachine que les principaux acteurs responsables de ce secteur, Parcs Canada et la Ville de Montréal, ont voulu faire des abords de l'écluse Saint-Gabriel un lieu d'interprétation et de commémoration de l'évolution industrielle du canal. À cet effet, la carte du secteur de l'écluse Saint-Gabriel présentée dans le document *Plan des abords du canal de Lachine* rédigé par la Ville de Montréal en 1993 mentionne la présence des bâtiments suivant : Northern Electric and Manufacturing Company, Robin and Sadler Company, Belding Corticelli, Repath, Northern Electric Company (Nordelec), ainsi que la Canadian Switch and Spring Company aujourd'hui disparue. Dans le but de commémorer ce passé industriel, Parcs Canada envisagea, au début des années 2000, d'implanter un centre d'interprétation historique dans l'ensemble de la Redpath. Cependant, celui-ci ne vu jamais le jour.

C'est dans ce contexte de mise en valeur du patrimoine industriel que s'inscrivent les travaux de reconstruction de l'écluse Saint-Gabriel et des fouilles archéologiques de la Pointe-des-Seigneurs. Comme le mentionne Parcs Canada, le développement du pôle Saint-Gabriel est principalement axé sur l'interprétation des éléments historiques relevant de l'utilisation de l'énergie hydraulique et de l'industrialisation du canal (Parcs Canada, 2004 : 75). C'est par l'installation d'équipements d'interprétation, tels des panneaux, et une mise en valeur *in situ* des différents éléments associés à l'histoire industrielle du canal qu'est interprété ce passé.

Afin d'encadrer de façon plus adéquate la construction de nouveaux bâtiments et les rénovations extérieures des immeubles existants, l'arrondissement du Sud-ouest a adopté en 2008 un règlement sur les Plans d'implantation et d'intégration architecturale, communément appelé PIIA. Ce règlement présente, sur la base d'une étude typomorphologique réalisée en 2005, les principales caractéristiques architecturales des secteurs visés.

C'est sur la base de la présence de nombreux témoins de la période industrielle du canal que se base l'intérêt patrimonial de ce secteur. Si nombre d'anciennes industries sont aujourd'hui transformées en résidences ou en bureaux, le PIIA émis par l'arrondissement du Sud-ouest permet d'encadrer les travaux de modifications ou de constructions de bâtiments aux abords du canal.

### Évaluation des dimensions urbanistiques

Les projets de reconstruction de l'écluse Saint-Gabriel et de mise en valeur du site archéologique de la Pointe-des-Seigneurs ne constituent pas des projets urbanistiques. Ils constituent davantage des projets de valorisation du patrimoine. À cet effet, ils s'inscrivent dans le cadre d'un projet de transformation du canal de Lachine en espace récréotouristique, l'interprétation du passé industriel apparaissant comme l'un des éléments motivant sa fréquentation. C'est en raison de la concentration de bâtiments industriels que le gouvernement fédéral et la ville de Montréal ont voulu confirmer ce secteur comme un lieu privilégié d'interprétation du patrimoine industriel du canal.

La réfection de l'écluse no.3 s'inscrit dans le cadre du projet de réouverture du canal à la navigation de plaisance. Celle-ci s'inscrit comme un maillon important du parcours récréotouristique créé le long du canal. La mise en valeur *in situ* des vestiges archéologiques de la Pointe-des-Seigneurs sert quant à elle la vocation du pôle Saint-Gabriel qui est orientée vers l'interprétation du patrimoine industriel.

Ces deux projets n'entretiennent pas de liens avec leurs milieux limitrophes. Ils ne s'inscrivent que dans le cadre de l'établissement d'un parcours récréotouristique le long du canal. Ils ne sont accessibles qu'à partir du parc linéaire qui longe ce dernier.

### Références (en ordre chronologique)

Ville de Montréal (1993). *Plan des abords du canal Lachine*, Montréal, Ville de Montréal : 39 p

London, M. (1998). « Tourism and the Lachine Canal », *Plan Canada*, vol. 38(no.1): pp.14-18

London, M. (2003). « Heritage Preservation and the Lachine Canal Revitalization Project », *Plan Canada*, vol. 42(no. 2): pp.33-35

Parcs Canada (2004). *Lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine : plan directeur*, Ottawa, Publications Parcs Canada : 95 p.

Bélanger, F. (2008). « Conservation et diffusion du patrimoine archéologique montréalais », présentation faite au colloque : *L'intervention urbaine dans le contexte des nouveaux enjeux pour la conservation du patrimoine*, Montréal, Conseil du patrimoine de Montréal, 18 avril 2008

Ville de Montréal (2009). *Communiqué : Troisième plan d'action pour l'accessibilité aux rives et aux plans d'eau du Grand Montréal Bleu: Investissement de 588 318\$ à l'arrondissement du Sud-ouest de la Ville de Montréal pour l'aménagement du parc archéologique de la Pointe-des-Seigneurs*, Montréal, Arrondissement du Sud-ouest : 2 p.

Communauté métropolitaine de Montréal (2011) *Protection et mise en valeur des espaces bleus et verts*, page consultée le 3 juin 2011, adresse URL : <http://cmm.qc.ca/index.php?id=bleusverts>



## Annexe 13 : Vieux-Canal et écluse de Lachine (no.5)

### Localisation

Le Vieux-Canal, également nommé Petit Canal, et l'écluse de Lachine font partie de l'ensemble historique du Vieux-Lachine situé à l'embouchure ouest du canal de Lachine. Cet ensemble est polarisé par le boulevard Saint-Joseph, la principale artère de développement qui longe la rive de l'ancien canal. Si le Vieux-Canal constitue le dernier témoin de la canalisation de 1824, on peut toujours voir à proximité les traces des élargissements successifs de 1843-1848 et de 1875-1883. L'écluse actuellement en fonction est d'ailleurs située sur le tracé du deuxième élargissement, du côté nord de la place publique créée à l'ouest du pont Huit.



Source: Google Earth, 2011

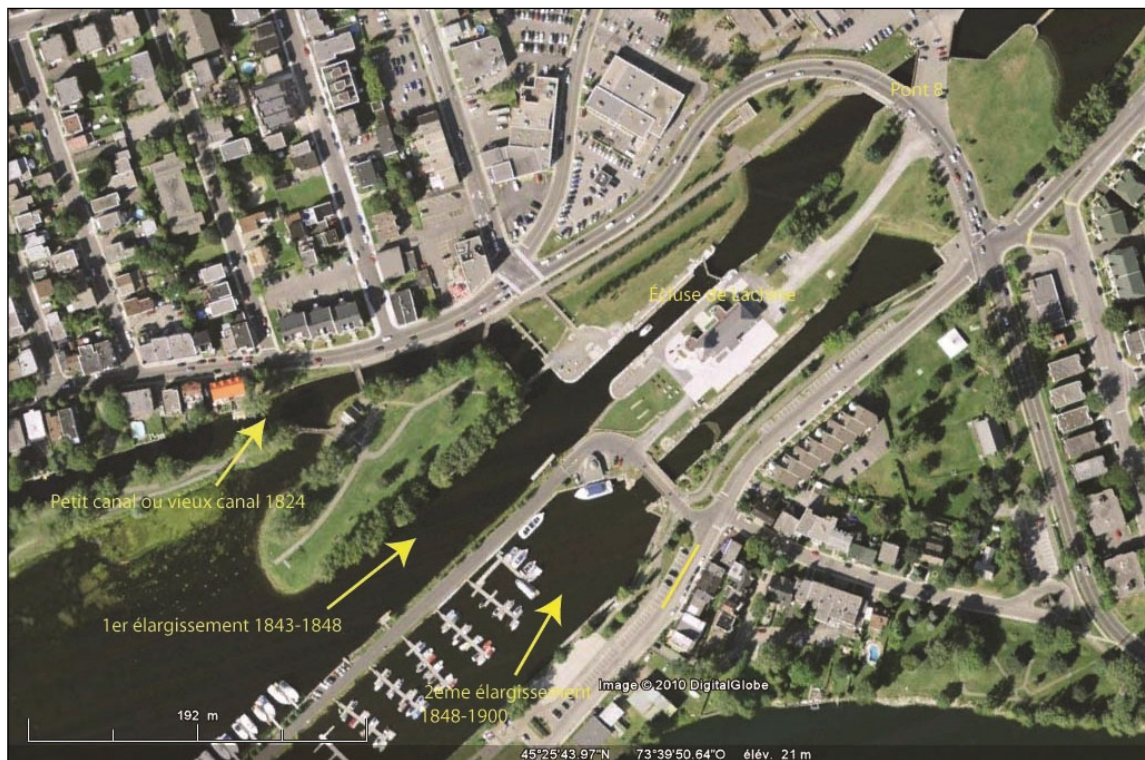
### Contexte

C'est à la suite de la fermeture du canal à la navigation que les premiers projets de reconversion de l'embouchure ouest du canal sont envisagés. Dès 1973, la ville de Lachine « a décidé de réagir et de mettre fin à cette désintégration en restituant au petit Canal

(Vieux-Canal) et au quartier qu'il longe leur caractère historique et esthétique et en développant tout le potentiel existant au point de vue social, culturel et artistique. » (Pierre Larouche et associés, 1976 : 4). Un premier projet de reconversion est alors élaboré pour le Vieux-Lachine nommé quartier Rémy. Cependant, il faudra attendre le début des années 1980 avant que ne s'amorce la transformation de ce secteur sous l'égide du gouvernement fédéral, alors propriétaire de l'ensemble du canal.

C'est dans le but de rendre certaines de ses parties disponibles à des fins récréatives que plusieurs travaux de consolidation des berges et d'écluses sont entrepris à la fin des années 1970 par Travaux Canada. Appuyé par les municipalités limitrophes, le ministère aménagea en 1977 une première piste cyclable sur les berges et procéda à l'installation d'abris et d'aménagements paysagers marquant le début de la vocation récréative du couloir du canal.

La vision développée dans le document synthèse, *Le Canal de Lachine : esquisse de réaménagement*, ainsi que dans le premier plan directeur de 1979, mise sur la consolidation de cette nouvelle vocation. Le concept d'intervention préconisé s'appuie sur la constitution d'un couloir récréatif ponctué de zones d'activités reliant les deux pôles historiques de Lachine et du Vieux-Montréal. On propose à cet effet une mise en valeur du canal qui s'appuierait sur l'aménagement d'espaces et d'équipements publics réservés à des fins culturelles, sociales et récréatives. Ce sont ces propositions qui guideront les travaux réalisés à l'embouchure ouest du canal.



Les traces des deux élargissements du canal de Lachine

Source : Google Earth, modifié par Mathieu Payette-Hamelin, 2011

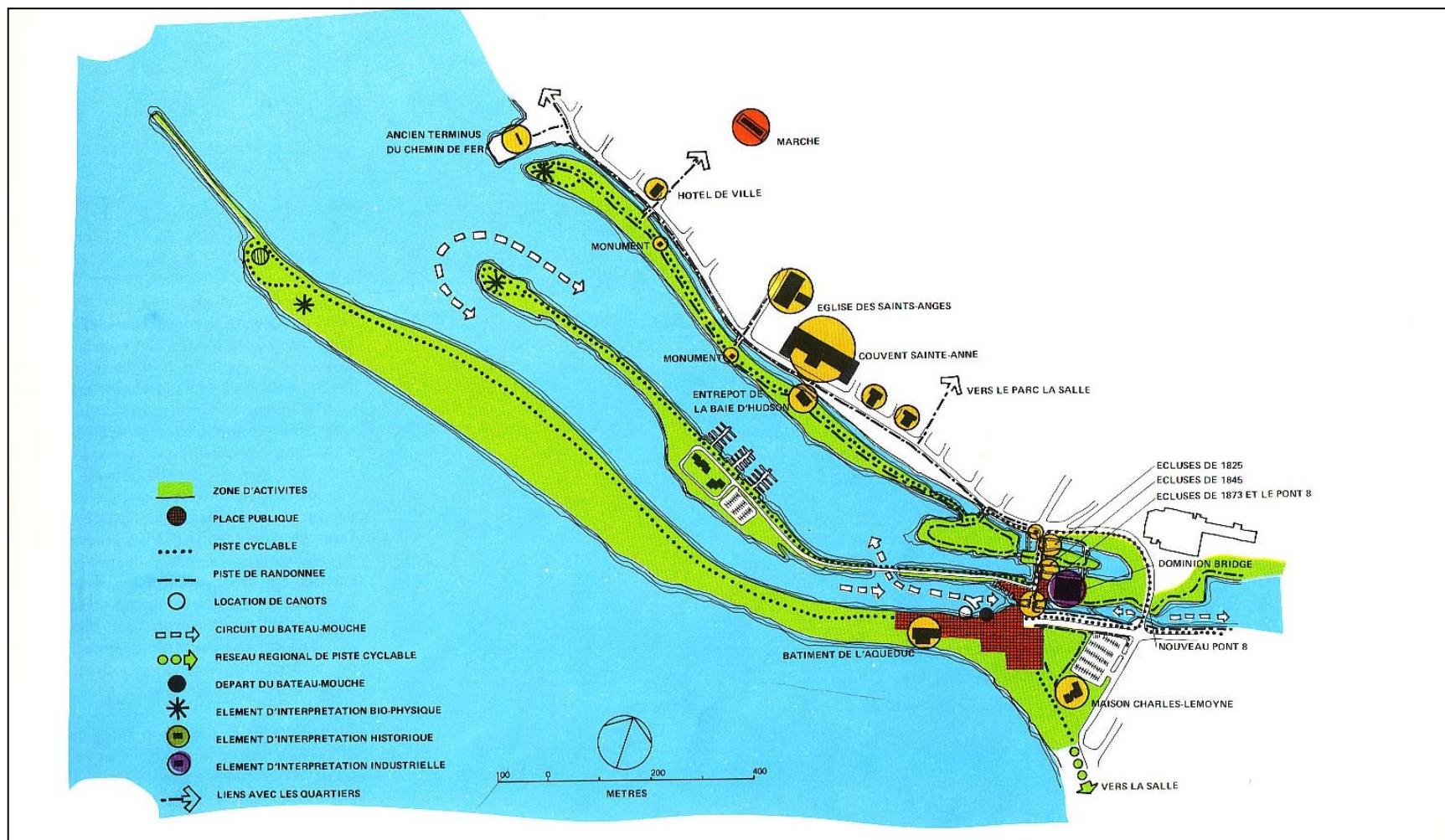
<b>Description des interventions</b>
--------------------------------------

Dès 1977, Parcs Canada veut relier les deux pôles historiques du Vieux-Montréal et du Vieux-Lachine. Pour ce faire, l'agence fédérale préconise l'établissement d'une importante zone récréative le long du canal.

La proposition d'aménagement pour le secteur de Lachine porte alors sur la relocalisation et la reconstruction du pont Huit en aval de celui existant, ainsi que sur la création d'une place publique à proximité du nouveau pont (Parcs Canada, 1977). Cette place publique est alors considérée par Parcs Canada comme le nœud des activités de ce secteur. Elle veut réunir des fonctions culturelles ainsi que d'interprétation historique et industrielle. À cet effet, on prévoit déjà y installer des structures d'accueil et d'interprétation du site.

En ce qui à trait aux trois jetées, l'agence fédérale préconise trois vocations spécifiques pour chacune d'entre elles. La première, juxtaposée au vieux canal, conserve une vocation locale. Elle est marquée par la présence d'une piste cyclable et de randonnée qui relie des aires de détente et de repos qui sont ponctuées d'espaces d'interprétation historique. La seconde est réservée à l'installation d'une marina publique. Les activités qui y sont préconisées sont orientées vers la navigation de plaisance. La troisième revêt une vocation régionale. On y préconise l'implantation d'une place publique qui rejoindrait l'ancien aqueduc converti en lieu historique. Cette dernière jetée apparaît plutôt comme un espace de découverte du Lac Saint-Louis.





Plan d'intervention-secteur Lachine tel que proposé en 1977

Source : Parcs Canada (1977), *Le canal de Lachine : esquisse de réaménagement*, Ottawa, Publications Parc Canada : p. 23

## Plan directeur de 1979

« La présence des jetées, des écluses, du Vieux-Lachine, de même que d'autres éléments d'intérêt historique dont l'Entrepôt de la Baie d'Hudson, le voisinage du lac Saint-Louis, de même que la facilité d'accès au site pour la population métropolitaine, définissent au secteur de Lachine une vocation de pôle multifonctionnel, regroupant autour d'une place publique de caractère régional des fonctions liées à la mise en valeur, à la protection et à la conservation des éléments historiques et naturels d'intérêt, à l'ouverture du canal sur le lac Saint-Louis, au développement d'infrastructures destinées à intensifier le caractère nautique du site, et à l'exploitation du potentiel d'interprétation des activités industrielles voisines » (Parcs Canada, 1979 : 33).

Propositions d'aménagement (Parcs Canada, 1979) :

### Place publique

- Faire de la place publique située au début de chacune des trois jetées, le lieu principal d'accueil en y intégrant des éléments d'interprétation historique et industrielle;
- Faire de cette place publique le lieu de convergence des réseaux de circulation terrestres des jetées ainsi que du reste du canal.

### Berge rue Saint-Joseph

- À cause de son étroitesse, faire de la berge qui longe le boulevard Saint-Joseph un lieu de passage. Trois passerelles (près de la 7<sup>ème</sup>, la 15<sup>ème</sup> et la 18<sup>ème</sup> rue) assurent le lien avec la promenade Marquette, vestige du premier canal.

### Petit canal et promenade Marquette

- Assurer la préservation du caractère local et de voisinage de la promenade et du petit canal;
- Développer des activités liées à l'interprétation historique des éléments d'intérêts situés à proximité et à l'interprétation de phénomènes naturels;
- Ponctuer le site sera d'aires de repos, de détente et de pique-nique.

### La jetée médiane

- Regrouper les activités à caractère nautique;
- Installer des points d'observation et des aires de repos pour les usagers;
- Rassembler sur cette jetée les principaux services nécessaires à la navigation de plaisance.

### La jetée extérieure

- Installer de grands espaces verts polyvalents voués à la détente ainsi que des aires de pique-nique situées à proximité du nœud d'activités de la place publique;
- Créer des aires d'observation et de repos qui permettraient de faire découvrir les vues sur le Vieux-Lachine et le Lac Saint-Louis;

- Installer des éléments d'interprétation du milieu naturel.

Circulation :

- Créer un réseau de circulation pour piétons et cyclistes qui relierait les aires d'activités à la place publique et au reste du canal.

### **Plan directeur de 2004**

Le secteur de Lachine correspond à l'un des six pôles d'activités et de services proposés dans le plan directeur de 2004. Ces pôles visent d'une part, à exploiter de façon optimale les qualités des lieux déjà existants et, d'autre part, à renforcer les liens fonctionnels entre le canal et la ville. Ils apparaissent comme des lieux de concentration d'éléments d'intérêt le long du corridor du canal, en même temps que secteurs de jonction privilégiés entre le canal proprement dit et ses abords

Les pôles de Lachine et du Vieux-Port, localisés à chacune des extrémités du corridor, sont considérés comme les portes d'entrée au couloir du canal et de ses abords et seront axés prioritairement sur des fonctions d'accueil, d'orientation et d'interprétation (centres d'accueil et d'information, visites guidées, guides de visite...) pour l'ensemble du corridor.

Des services complémentaires (ex. : location d'équipement) et des installations de support pourront également y être offerts en relation avec les ressources patrimoniales *in situ* (ex. : complexe des écluses de Lachine) (Parcs Canada, 2004 :74).

Un chalet d'accueil construit au début des années 2000 marque aujourd'hui la jonction des jetées et du pont Huit (voir article de Gironnay, S. (2002). « La mocheté de la semaine », La Presse, mardi 21 mai : B7)

Pour le secteur de Lachine, les principes d'interventions présentés dans le plan directeur de 2004 sont (Parcs Canad, 2004 : 81) :

- Maintenir l'ambiance de parc des jetés en accord avec le caractère villageois du Vieux-Lachine et la présence marquée du fleuve et du lac Saint-Louis.
- Mettre en valeur le site des écluses par un traitement patrimonial et urbain du secteur.



Plan directeur-secteur Lachine tel que présenté en 2004

Source : Parcs Canada (2004), *Lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine : plan directeur*, Ottawa, Publications Parcs Canada : p. 40

### Évaluation du discours sur le patrimoine bâti

Bien que les premiers projets de transformation développés par la ville de Lachine en 1976 aient eu pour objectif de favoriser le dynamisme du Vieux-Lachine, les travaux qui ont été réalisés sous l'égide de Parcs Canada à partir du début des années 1980 portent essentiellement sur la mise en valeur du canal et de ses écluses, tout comme de ses rives immédiates.

Cependant, on peut mentionner quelques éléments d'interprétation sur lesquelles porte cette mise en valeur. Ceux-ci sont identifiés dans le document *Le canal de Lachine : esquisse de réaménagement* comme étant : l'ancien terminus de chemin de fer, l'Hôtel de Ville, l'église des Saints-Anges, le couvent Sainte-Anne, l'entrepôt de la Baie d'Hudson, le bâtiment de l'aqueduc, la maison Charles-Leber-Lemoyne, les trois écluses, ainsi que différents monuments érigés le long du petit canal et de la promenade Marquette.

Par ailleurs, les documents ultérieurs insistent sur une mise en valeur qui prendrait en compte le caractère villageois du Vieux-Lachine. Bien que cela soit clairement mentionné, il semble que seuls les ensembles urbains de la rue Saint-Joseph et celui situé au point de ralliement des trois jetées aient été considérés. Si la rue Saint-Joseph est marquée par une importante activité commerciale, Parcs Canada a voulu conférer à la bande riveraine ainsi qu'à la promenade Marquette un caractère local. La présence de passerelles ainsi que de la piste cyclable et de circuits piétonniers favorise ici les échanges avec la rue Saint-Joseph et les commerces qui la bordent. Situé à l'extrémité est des trois jetées, l'îlot de la Maison Charles-Leber-Lemoyne constitue le point d'entrée du Parc René-Lévesque. Ce parc situé sur la jetée extérieure revêt une vocation régionale par son importance comme lieu de découverte du Lac Saint-Louis. On mentionnera que la Maison Charles-Leber-Lemoyne accueille aujourd'hui le Musée de Lachine, un centre d'interprétation sur le Vieux-Lachine.

Comme le mentionne le chapitre de l'arrondissement de Lachine du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, c'est tout d'abord en acquérant certains bâtiments jugés d'intérêt que la ville compte assurer la conservation et la mise en valeur du parcours riverain. L'élaboration d'un plan d'intégration et d'implantation architecturale est également envisagée afin d'assurer une intégration harmonieuse des projets de constructions et de rénovation. Finalement, c'est en rehaussant la qualité de l'espace public que l'administration municipale entend maintenir et améliorer l'image du parcours riverain (Ville de Montréal, 2005 : 42).

### Évaluation des dimensions urbanistiques du projet

Comme nous l'avons précédemment mentionné, c'est en 1977 qu'ont débuté les travaux de réfection de l'entrée ouest du canal de Lachine. Ces travaux qui avaient pour objectif d'affirmer la vocation récréative des lieux se sont réalisés en plusieurs phases.



La première débute à la fin des années 1970 avec la relocalisation du Pont Huit à l'est du chemin LaSalle. Cette relocalisation du pont permet la création d'une place publique sur laquelle on retrouve une structure d'accueil et d'interprétation à l'usage des visiteurs. C'est à cette époque que les autorités fédérales attribuent aux trois jetées des vocations spécifiques qui perdureront encore jusqu'à aujourd'hui.

Sur la première jetée, voisine du boulevard Saint-Joseph, on privilégia une vocation locale. Cette vocation est alimentée par la présence d'une piste cyclable ainsi que d'aires de repos et d'interprétation historique. À cet effet, la première jetée se présente comme un prolongement de la bande riveraine située directement en bordure du petit canal. La présence d'activités commerciales sur le boulevard Saint-Joseph ainsi que la proximité avec les milieux résidentiels du Vieux-Lachine apparaissent comme les principaux éléments ayant motivé sa vocation locale.

C'est également à la fin des années 1970 que la seconde jetée acquit sa vocation spécifique de marina. La réouverture du canal à la navigation de plaisance viendra d'ailleurs confirmer ce choix puisque l'on choisira de procéder à la réfection de la deuxième écluse de Lachine celle-ci situé en aval de cette jetée.

La troisième jetée, la dernière à avoir été construite, s'est vue conférer une vocation régionale. C'est sur cette dernière que l'on a implanté un parc régional permettant de découvrir le Lac Saint-Louis et le Vieux-Lachine par de nombreux points de vue. D'ailleurs, dans le but de favoriser la diversité des usages, ont préconisa l'installation de grands espaces verts polyvalents.

Tout comme les deux autres, cette troisième jetée est desservie par la place publique créée là où était jadis situé l'ancien pont Huit. C'est à l'entrée de cette jetée qu'eut lieu le plus important remembrement d'îlots. Bien que l'on voulut à la fin des années 1970 remembrer l'îlot de la pointe sud-ouest du canal pour y aménager un vaste stationnement, on préféra dans les années 1980 maintenir le tracé de l'ancien chemin de LaSalle même si celui-ci forme maintenant un cul-de-sac situé à proximité de la nouvelle voie desservant le pont Huit, le chemin du Musée. Cette voie, qui fut percée durant les années 1980 permet maintenant de desservir le Musée de Lachine et d'accéder au boulevard LaSalle à partir de la rive-nord du canal.

Ainsi, si les vocations des différentes jetées apparaissent déterminées par leur degré de proximité avec les quartiers résidentiels du Vieux-Lachine, c'est dans le but de favoriser l'accès aux installations récréatives que l'on aménagea différents espaces publics et que l'on envisagea la création d'un vaste stationnement à la rencontre des trois jetées. Le déménagement du pont Huit permit à cet effet la création d'une place publique vouée à l'accueil des visiteurs sur laquelle est aujourd'hui situé le pavillon d'accueil de Parcs Canada. De même, le percement du chemin du Musée permet aujourd'hui de desservir l'ancienne Maison Charles-Leber-Lemoyne qui abrite maintenant l'actuel Musée de Lachine.

<b>Références (en ordre chronologique)</b>
--

Anonyme (1974). *Étude de restauration du Vieux Lachine*, Lachine, Ville de Lachine : 65 p.

Parcs Canada (1977). *Le canal de Lachine : esquisse de réaménagement*, Ottawa, Publications Parc Canada : 40 p.

Parcs Canada (1979). *Canal-de-Lachine, Plan directeur*, Ottawa, Publications Parcs Canada : 57 p.

Guy, C. (2001). « Traitement de canal; l'histoire a rendez-vous à l'Écluse de Lachine », *La Presse*, jeudi 15 juin : D13

Gironnay, S. (2002). « Malheur d'occasion », *La Presse*, mardi 21 mai : B7

Parcs Canada (2004). *Lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine : plan directeur*, Ottawa, Publications Parcs Canada : 95 p.

Ville de Montréal (2005). *Évaluation du patrimoine urbain : arrondissement de Lachine*, Montréal, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine : 65 p.

Ville de Montréal (2005). *Plan d'urbanisme de Montréal, Partie II : chapitre 9-Arrondissement de Lachine*, Montréal, Arrondissement de Lachine : 44 p.