



Société du Havre de Montréal

Le havre de Montréal L'ÉTAT DES LIEUX

La ville et son fleuve — Analyse du territoire et enjeux d'aménagement





Société du Havre de Montréal
303, rue Notre-Dame Est
Bureau 3.100
Montréal (Qc)
H2Y 3Y8

www.havremontreal.qc.ca





Société du Havre de Montréal

Le havre de Montréal **L'ÉTAT DES LIEUX**

La ville et son fleuve - Analyse du territoire et enjeux d'aménagement



Mot du Président-Directeur général



D'énormes progrès ont été réalisés au cours des vingt-cinq dernières années, avant même la création de la Société du Havre de Montréal, en vue de ramener la ville de Montréal vers son fleuve : l'aménagement du Vieux-Port, la revitalisation du Vieux-Montréal et la réouverture du canal de Lachine n'en sont que les exemples les plus éloquentes. Il reste cependant un bon bout de chemin à parcourir pour que les Montréalais puissent enfin profiter pleinement de l'emplacement exceptionnel de leur ville sur le Saint-Laurent.

L'objectif de ce premier rapport de la Société sur *L'État des lieux* est justement d'établir les balises qui permettent de tracer les grandes lignes d'un plan intégré d'aménagement du havre au cours du prochain quart de siècle.

Ce rapport retrace l'ensemble de la démarche accomplie par notre équipe au cours de son premier mandat : analyse de terrain, recension d'études, consultations auprès des nombreux intervenants intéressés à l'avenir du havre. Comme le passé est garant de l'avenir, le présent rapport prend la peine d'explorer les grandes étapes du développement du havre. Il décrit le territoire et en dessine le profil socio-économique. Il dresse enfin le portrait de la situation avec ses contraintes et ses potentiels de développement et d'aménagement. Il contient en fait tous les éléments indispensables à l'élaboration de la *Vision 2025* présentée dans un document distinct.

J'aimerais remercier tous ceux et celles qui, de près ou de loin, ont contribué à la réalisation de cette analyse et à l'identification des grandes lignes de la vision pour le développement du havre : les nombreux groupes ou simples citoyens qui se sont donné la peine de nous faire part de leurs commentaires et

suggestions; nos partenaires qui nous ont assistés dans l'évaluation de nombreux éléments techniques nécessaires à notre analyse; nos consultants qui nous ont aidés dans l'exploration de divers scénarios; les participants à nos quatre tables de concertation qui ont validé certaines de nos hypothèses de travail, mais nous ont également rappelés à l'ordre sur d'autres points en nous signalant leurs préoccupations; enfin, les membres de notre conseil d'administration qui ont su, tout au cours du processus, nous maintenir sur le droit chemin.

Je dois signaler tout particulièrement le soutien constant de nos deux coprésidents, messieurs Lucien Bouchard et Bernard Shapiro, ainsi que leur intérêt soutenu, tout comme celui des autres membres de notre comité exécutif, tout au long du processus. Sans eux, nous n'aurions certainement pas pu en arriver aux mêmes résultats. Enfin, toute ma reconnaissance à mon équipe de collaborateurs dévoués, les principaux responsables des deux rapports sur *L'État des lieux* et la *Vision 2025* : Richard Arteau, à qui on doit la rédaction de ce premier rapport, Pierre Malo, Danielle Dionne, Terry Liston, Gisèle Delorme, Michelle Nadeau, et nos trois stagiaires, Annie Laurin, Philippe Roy et Marilou Hébert.

Je vous invite donc à consulter attentivement ce document en parallèle avec celui qui présente la *Vision 2025* et à suivre de près les futurs travaux de la Société du Havre de Montréal.

Jacques Coté

Président-Directeur général
Société du Havre de Montréal

Réalisation

Société du Havre de Montréal :
Jacques Coté, directeur général;
Richard Arteau et Pierre Malo, chargés de projet;
Gisèle Delorme et Michelle Nadeau, secrétaires de direction;
Danielle Dionne, chargée de communication;
Marilou Hébert, Annie Laurin et Philippe Roy, stagiaires.

Recherche et rédaction

Richard Arteau

En collaboration avec :

François Rémillard (*Historique du havre ancien de Montréal*),
Annie Laurin et Philippe Roy (*Annexe 1*),
Chantal Langelier et Benoît Van de Walle (*Annexe 2*)

Conseillère scientifique

Marie Lessard, professeure titulaire, Institut d'urbanisme,
Faculté de l'aménagement, Université de Montréal

Révision linguistique

Suzanne Famelart
Michel Roche

Correction d'épreuves

Suzanne Famelart

Plans thématiques

Société du Havre de Montréal
Christian Thiffault, Architectes

Photographies

Société du Havre de Montréal
(à moins d'indication contraire)

Conception et réalisation graphiques

Yves Côté, Multiconcept graphisme inc.
Annie Laurin, Société du Havre de Montréal

Société du Havre de Montréal
303, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec) H2Y 3Y8

www.havremontreal.qc.ca

ISBN 2-9808478-2-8
Dépôt légal - Bibliothèque nationale du Québec, 2004
Dépôt légal - Bibliothèque nationale du Canada, 2004

© Société du Havre de Montréal

Table des matières

Mot du Président-Directeur général	II
Table des matières	III
Liste des tableaux et principales figures	IV
Introduction : Cadre d'intervention	1
a) Un seul grand territoire ou plusieurs sous-ensembles territoriaux ?	2
b) Un dénominateur commun : le fleuve	3
c) Le havre de Montréal : une vocation internationale, régionale ou locale?	3
d) Pour un modèle de développement urbain durable	4
e) Grands axes stratégiques d'intervention (ramener la ville vers son fleuve)	5
f) Un premier diagnostic sur les enjeux d'aménagement et les potentiels du havre de Montréal	5
Chapitre 1 : Historique du havre ancien de Montréal	7
Introduction	8
1.1 Le havre, berceau de Montréal : 1535-1700	9
1.2 Guerre et paix dans le havre : 1701-1820	10
1.3 Le creuset de la révolution industrielle canadienne : 1821-1860	14
1.4 Le havre, au cœur de la métropole du Canada : 1861-1967	19
1.5 La restructuration du havre ancien : de 1968 à aujourd'hui	26
Bibliographie	27
Chapitre 2 : Territoire du havre de Montréal	29
2.1 Délimitation du territoire du havre de Montréal	30
2.2 Le havre dans son contexte fluvial : le fleuve Saint-Laurent et les Grands Lacs	31
2.3 Le littoral naturel fortement altéré du havre : l'importance des remblais	32
Chapitre 3 : Profil socio-économique sommaire de la population du havre	35
3.1 Secteur d'analyse	36
3.2 La population du havre de Montréal de 1991 à 2001	37
3.3 Les données socio-économiques	38
Conclusion	39

Chapitre 4 : L'activité économique dans le havre... et autour	41
4.1 Évolution de l'emploi dans la région métropolitaine de Montréal	42
4.2 Désindustrialisation ou restructuration économique?	43
4.3 Les emplois et les établissements dans le havre de Montréal	45
4.4 Les quatre principaux secteurs d'activités du havre	47
Conclusion	52
Chapitre 5 : Problèmes urbanistiques : un portrait de la situation	53
5.1 Les fractures urbaines et leurs effets sur le territoire du havre	54
5.2 Le mouvement de requalification urbaine amorcé depuis 25 ans	60
5.3 Les problèmes d'accessibilité terrestre du havre	65
5.4 L'accessibilité au fleuve et à ses berges	74
Chapitre 6 : Contraintes et potentiels de développement dans le havre de Montréal	81
6.1 Les contraintes de développement et d'aménagement	82
6.2 Les potentiels de développement et d'aménagement : la mise en valeur du patrimoine et des paysages du havre	89
Conclusion	104
Propos d'étape : Principaux commentaires des intervenants durant le processus de concertation	105
A. Le processus de concertation	106
B. Recadrage de la démarche analytique	107
C. Principaux commentaires des intervenants sur l'énoncé d'orientation	108
D. Les six axes d'intervention	109
Conclusion	114
Annexes	115
Annexe 1 : Projets innovateurs de requalification urbaine	115
Annexe 2 : Profil socio-économique du havre	179

Liste des tableaux et principales figures (plans thématiques, graphiques)

Tableaux

Tableau 3.1	Les groupes d'âge dans le havre de Montréal, variations en % (1991-2001)
Tableau 4.1	Établissements et emplois sur le territoire de la Société du Havre, en nombre, 2000
Tableau 4.2	Établissements et emplois sur le territoire de la Société du Havre, en %, 2000
Tableau 4.3	Concentration de l'emploi dans six secteurs de l'industrie tertiaire, en %, 2000
Tableau 4.4	Liste de certains événements et activités se déroulant dans le Vieux-Montréal/Vieux-Port - achalandage
Tableau 4.5	Répartition spatiale de l'achalandage aux événements et activités dans le Vieux-Montréal/Vieux-Port
Tableau 4.6	Événements et attraits au parc Jean-Drapeau en 2003
Tableau 4.7	Emplois et entreprises dans la production cinématographique et télévisuelle
Tableau 6.1	Sites et bâtiments classés, cités ou reconnus en vertu de la Loi sur les biens culturels dans le territoire d'intervention de la Société du Havre de Montréal

Figures

Figure 1.5	Effets de la mise en œuvre du plan des Commissaires de 1804	Figure 5.32	Accessibilité
Figure 2.1	Limites et sous-secteurs du territoire d'intervention	Figure 5.33	Courbe d'achalandage dans le Vieux-Montréal et le Vieux-Port en 2001
Figure 2.10	Rivage original	Figure 5.34	Courbe d'achalandage au parc Jean-Drapeau en 2000
Figure 3.1	Le havre et les secteurs de recensement (2001)	Figure 5.37	Rayons de 500 et de 700 mètres aux abords des stations de métro du Vieux-Montréal
Figure 3.2	Population du havre de Montréal (2001)	Figure 5.38	Entrants mensuels aux stations de métro Champ-de-Mars et Place-d'Armes, 2001
Figure 3.3	Croissance de la population, en %, 1991-2001	Figure 5.39	Moyenne quotidienne des entrants selon la saison à la station Champ-de-Mars, 2001
Figure 3.4	Revenu moyen des ménages dans les zones de diffusion du havre et des secteurs limitrophes en 2001	Figure 5.40	Moyenne quotidienne des entrants selon la saison à la station Place-d'Armes, 2001
Figure 4.1	Évolution de l'emploi et du taux de chômage dans la RMR de Montréal, 1991-2003	Figure 5.41	Moyenne quotidienne des entrants selon la saison à la station Square-Victoria, 2001
Figure 4.2	Secteurs ayant subi de fortes pertes d'emplois : RMR de Montréal, 1981-1996	Figure 5.42	Moyenne quotidienne des entrants selon la saison à la station Jean-Drapeau, 2000
Figure 4.3	Secteurs à forte croissance de l'emploi : RMR de Montréal, 1981-1996	Figure 5.46	Réseau cyclable de Montréal
Figure 4.4	Répartition de l'emploi pour les secteurs est et ouest du havre de Montréal, 2000	Figure 5.55	Accessibilité aux berges et au fleuve
Figure 4.6	Évolution du trafic maritime de marchandises dans le port de Montréal, en millions de tonnes métriques, 1993-2003	Figure 6.3	Contraintes de développement
Figure 4.8	Principaux pôles économiques	Figure 6.7	Emplacements des parcs de stationnement du parc Jean-Drapeau
Figure 5.3	Situation devant laquelle se trouvaient les Commissaires en 1801	Figure 6.15	Potentiels d'aménagement
Figure 5.4	Situation au milieu des années 1990 : le même problème, 200 ans après, deux îlots plus loin	Figure 6.23	Patrimoine bâti et archéologique
Figure 5.5	Fractures urbaines	Figure 6.35	Répartition des propriétés publiques dans le havre de Montréal
Figure 5.10	Secteurs déstructurés	Figure C.1	Pôle d'attraction pour nouveaux résidents
Figure 5.11	Répartition des terrains vacants dans le havre	Figure C.2	Pôle d'attraction récréoculturel et tourisme d'affaires
Figure 5.17	Secteurs requalifiés au cours des 20 dernières années	Figure C.3	Accessibilité aux berges et au fleuve, corridor de l'autoroute Bonaventure
Figure 5.31	Axe Bonaventure et principaux liens est-ouest à mettre en valeur	Figure C.4	Accessibilité terrestre et transport collectif
		Figure C.5	Activités industrielles en mutation

INTRODUCTION

C a d r e d ' i n t e r v e n t i o n



«Nul lieu sur le fleuve, après la situation militaire de Québec, n'était plus propre que l'île de Montréal, à l'établissement d'une colonie et d'une grande ville, dont l'avenir ne pouvait être douteux. Situé à la limite de la navigation transatlantique, Montréal pouvait offrir aux vaisseaux de mers un port spacieux et d'un accès facile, s'ouvrant à la jonction de l'Ottawa avec la Grande rivière du Canada : commandant par ces deux puissantes artères les immenses vallées de la rivière des Outaouais, du Saint-Laurent et des mers douces du Haut-Canada; pénétrant jusque dans la vallée du Mississippi, et par le Champlain et l'Hudson se reliant au vaste port de New York.»¹

ROUSSEAU, Pierre (P.S.).
*Histoire de M. Paul de Chomedey, sieur de Maisonneuve, fondateur et premier gouverneur de Ville-Marie, 1640-1676, Librairie Saint-Joseph, 1886, 290 pages.*¹

Ce passage, tiré d'un ouvrage sur la fondation de Ville-Marie et écrit en 1886 par un père sulpicien, est évocateur de l'importance du havre de Montréal, à la fois comme porte d'entrée de l'Amérique du Nord à partir de l'Europe et comme site privilégié d'un développement économique et urbain s'inscrivant très tôt dans une dynamique continentale.

Le havre, c'est le site fondateur de Montréal. Lieu de passage, de commerce et d'établissements anciens, il conserve les traces laissées par les occupations amérindiennes successives qui remontent dans le temps à plus de 4000 ans. Après un passage de Jacques Cartier en 1535 (découverte du village amérindien d'Hochelaga)² et une tentative de Samuel de Champlain (1609-1611) d'y établir un poste avancé pour les expéditions françaises vers le cœur du continent, c'est dans ces lieux que Ville-Marie s'est développée comme colonie de peuplement à partir de 1642. Devenu, à partir du milieu du XIX^e siècle, le creuset de la révolution industrielle au sein de la colonie et du dominion britannique du Canada, le havre fut également, pendant plus

d'un siècle, la tête de pont d'un commerce triangulaire entre le Royaume-Uni, les États-Unis et le Canada.³

Son histoire, parfois tumultueuse, les phases successives de son développement, les mutations économiques et sociales qu'il a subies, en particulier au cours du dernier demi-siècle, font du havre de Montréal une entité territoriale d'une grande complexité, mais à la fois riche en diversité et en potentialité.

Peut-on aujourd'hui, pour demain, concevoir une vision de l'aménagement et du développement du havre de Montréal et de son fleuve majestueux, qui soit à la hauteur de sa signification historique et de son potentiel fantastique? Comment peut-on repenser aujourd'hui les relations entre le fleuve et sa ville pour recréer des rapports mutuellement plus avantageux, plus intimes?

a) Un seul grand territoire ou plusieurs sous-ensembles territoriaux?

Parmi les enjeux importants que soulèvent ces questions sur l'avenir du havre, il en est un premier amené par plusieurs intervenants, lors des journées de concertation organisées par la Société du Havre de Montréal avec le milieu universitaire et divers représentants d'organismes socio-économiques en novembre et décembre 2003 : à quelle échelle territoriale doit-on tout d'abord concevoir le havre de Montréal? Constitue-t-il un seul grand ensemble territorial ou une somme d'entités territoriales distinctes?

À plus d'un titre, les réalités du terrain (réalités politiques, économiques et sociales) nous font voir le territoire du havre comme plusieurs sous-ensembles territoriaux qui recouvrent autant d'enjeux d'aménagement et de développement. Concevoir le havre comme un tout se révèle, à l'heure actuelle, un grand défi à l'imagination.

Les différents quartiers et secteurs de la ville qui bordent le fleuve ou qui lui sont limitrophes affichent une grande diversité, tant du point de vue de l'activité économique qui s'y déroule que du point de vue de la qualité des milieux de vie et de la composition de la population qui y vit ou qui y travaille.

Par ailleurs, une multiplicité d'acteurs socio-économiques, de grandes entreprises et d'institutions ou agences gouvernementales des juridictions fédérale, provinciale et municipale y possèdent des intérêts et, parfois, de grandes propriétés foncières, et y mènent des activités de nature très diversifiée qui cohabitent tant bien que mal.

- Les agences fédérales ou sous juridiction fédérale, comme le l'Administration du port de Montréal, la Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain, la Société du Vieux-Port de Montréal, Parcs Canada et le Canadien National, détient de vastes propriétés au sein du territoire d'intervention de la Société du Havre de Montréal.

- Divers ministères ou agences du gouvernement du Québec, dont le ministère de la Culture et des Communications, le ministère des Transports, le ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir, Loto-Québec et Hydro-Québec agissent, réglementent et investissent sur le territoire du havre.

- La Ville de Montréal (dont les arrondissements Ville-Marie, Sud-Ouest et Verdun, les services corporatifs, la Société de développement de Montréal et la Société du parc des Îles) agit dans le cadre de ses domaines de juridiction ou possède des propriétés immobilières dans le havre.



Figure 1.1
Fenêtre sur le fleuve.



Figure 1.2
Secteur industriel aux abords du fleuve, près du pont Jacques-Cartier.



Figure 1.3
La Cité Multimédia, dans le faubourg des Récollets.

1. Cité par LEBLOND de BRUMATH, A., *Histoire populaire de Montréal*, éd. Granger Frères Libraires, Montréal, 1890, 454 pages, page 1.
2. Les historiens n'ont toujours pas pu documenter l'endroit exact où Jacques Cartier se serait arrêté sur le fleuve ou sur la rivière des Prairies et où se trouvait le village d'Hochelaga et dont Champlain n'a jamais retrouvé les traces lors de ses propres expéditions 75 ans plus tard.
3. BREBNER, John B., *North Atlantic Triangle. The Interplay of Canada, The United States and Great Britain*, Yale University Press, New Haven, 1945, 386 pages.

Au moment où la Société du Havre de Montréal a entamé ses travaux, au début de 2003, plusieurs acteurs institutionnels importants implantés dans le havre étaient à mettre à jour leur plan directeur, à élaborer un plan d'affaires, ou encore, à planifier des interventions majeures sur le territoire qui concerne la Société.

Ainsi en est-il par exemple :

- de la Ville de Montréal avec la confection de son nouveau plan d'urbanisme;
- de la Société du Vieux-Port de Montréal et de son prochain plan directeur;
- de la Société du parc des Îles qui procède au même exercice;
- de l'Administration du port de Montréal qui introduisait, au début de 2003, de nouvelles activités de manutention de conteneurs dans le secteur Bickerdike;
- du Casino de Montréal qui élaborait son projet d'agrandissement et de modernisation sur l'île Notre-Dame, incluant la mise en service d'un monorail reliant son stationnement projeté dans le secteur de l'Autostade au Casino proprement dit;
- de l'Agence métropolitaine de transport qui poursuivait ses travaux pour l'implantation d'un système léger sur rail (SLR) entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal dont le tracé envisagé traverse tout le secteur ouest du havre;
- du projet à l'étude de reconstruction partielle ou complète, voire de démolition et de mise à terre de la partie de l'autoroute Bonaventure sous juridiction de la Ville de Montréal, entre le bassin Peel et la rue Notre-Dame;
- de la fermeture des ateliers d'Alstom sur les vastes terrains du CN à Pointe-Saint-Charles et de l'avenir de l'immense propriété de Postes Canada dans le secteur William (rue Ottawa) qui ont déjà commencé à faire l'objet de débats sur leur réutilisation future parmi les intervenants socio-économiques et promoteurs immobiliers.

Dans cet univers complexe, le premier défi de la Société du Havre de Montréal est de tenter de rapprocher tous ces acteurs et le plus grand nombre possible d'intervenants de la société civile concernés pour en arriver à élaborer une vision cohérente et à long terme du développement et de l'aménagement du territoire.

b) Un dénominateur commun : le fleuve

S'il est, au cœur même du havre de Montréal, un dénominateur commun susceptible de fédérer tous ces intervenants, c'est le fleuve Saint-Laurent lui-même. Insulaires qui s'ignorent le plus souvent, les Montréalais, notamment ceux des quartiers centraux de Montréal, n'entretiennent que des rapports lointains avec leur fleuve. Mais il est vrai que, dans la plupart des secteurs qui intéressent la Société du Havre de Montréal, le fleuve et ses berges sont physiquement inaccessibles ou très difficiles d'accès.

L'accessibilité au fleuve Saint-Laurent et à ses berges constitue le grand défi et le rêve qui ont motivé, et motivent encore aujourd'hui, les visionnaires qu'ont été les responsables et artisans de l'Expo 67, ceux de la *fenêtre sur le fleuve* avec l'aménagement du Vieux-Port en 1992, ceux qui ont pensé et réalisé la réouverture du canal de Lachine en 2002 et ont contribué à la requalification de ses quartiers limitrophes, ceux du grand projet du Montréal Bleu en cours d'élaboration.

Le projet de la Société du Havre de Montréal doit s'inscrire en continuité avec ces grandes idées et poursuivre l'effort qui vise à rapprocher la ville et ses citoyens de leur fleuve, de son environnement, de ses paysages magnifiques.

c) Le havre de Montréal : une vocation internationale, régionale ou locale?

Le projet à élaborer doit reposer sur un certain nombre de valeurs bien identifiées et sur une lecture partagée des enjeux d'aménagement et de développement. C'est là un principe de base qui ressort de nos travaux autant que des consultations menées tout au long de la première phase de notre mandat.

Dans l'ensemble, ces travaux et consultations entrepris en 2003 révèlent des ambitions d'échelles diverses :

- le havre de Montréal comme modèle exemplaire de développement et destination récréotouristique et de tourisme d'affaires internationale;
- le havre comme pôle économique et destination récréoculturelle pour la grande région métropolitaine de Montréal;
- les quartiers du havre comme milieu de vie complet, lieu de travail et habitat urbain de qualité pour les résidents actuels et futurs de toutes catégories sociales ou provenances.

Dans une métropole aussi riche, plurielle et vivante que Montréal, ces ambitions doivent cohabiter harmonieusement. C'est particulièrement le cas dans le havre, qui est un secteur central de la ville, le cœur historique de la métropole avec son port international, son ancien Centre des affaires, son quartier international, son arrondissement historique et ses faubourgs, des anciens villages qui s'imbriquent aujourd'hui dans une trame urbaine complexe avec son lot de fractures physiques et sociales.

Ces échelles d'ambitions doivent toutefois cohabiter sans se tourner mutuellement le dos. Le projet du havre de Montréal, s'il en est un, doit être un projet *urbain*. Justement, cette urbanité se caractérise fondamentalement par la diversité des fonctions urbaines et des populations qui doivent vivre et se développer ensemble sur un même territoire. Une ville qui fonctionne, où il fait bon vivre et où on se sent confortable et en sécurité est une ville où il y

a de multiples raisons de se trouver à un endroit particulier (rue, parc, place, artère commerciale, équipement collectif, etc.) à toute heure de la journée. En ce sens, l'urbain est l'antithèse de la monofonctionnalité.⁴

Ce caractère monofonctionnel a été, durant la période d'industrialisation intensive de Montréal, un attribut du havre. À son apogée industriel dans les années 1950, le port de Montréal (le Vieux-Port d'aujourd'hui et les bassins Windmill, Bickerdike et Wellington) constituait une immense machine de transport, de transbordement et de manutention de marchandises, surtout des matières premières ou semi-transformées. Cette machine impressionnante, grande source de prospérité pour Montréal, opérait néanmoins selon sa logique propre et, en tant que telle, s'imposait à l'espace physique de la vieille ville, tout en la coupant littéralement, ainsi que le centre-ville, de son fleuve.

Mais la relocalisation de l'essentiel des activités portuaires dans l'est de Montréal, en même temps que le virage technologique vers l'intermodalité et le transport par conteneurs, ont permis, après plus de vingt ans de débats et de travaux, une réappropriation partielle du fleuve et des quais, ainsi qu'un retour progressif de la population dans l'arrondissement historique du Vieux-Montréal et dans ses faubourgs.⁵

Figure 1.4
La rue des
Commissaires et le port en
1912 : la ville coupée
de son fleuve.



Source : Bibliothèque nationale du Québec, collection E.-Z. Massicotte.

4. Lire JACOBS, Jane, *Death and Life of Great American Cities*, Vintage Books (Random House), New York, 1961, 458 pages.
5. Lire à ce sujet COURCIER, Sabine, *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*, Thèse de doctorat, Faculté de l'aménagement, Université de Montréal, août 2002, 466 pages.

La Société du Havre de Montréal, au terme d'une première année de consultations, de travaux et d'analyses, va vouloir s'inscrire dans ce grand mouvement, en s'assurant que la vision du havre à développer sera un geste d'intégration à la ville plutôt qu'un geste de dissociation.

Dans cette perspective, le havre en devenir ne doit pas être conçu uniquement comme un pôle monofonctionnel, comme il l'a déjà été il n'y a pas si longtemps. Ce serait retomber dans un piège que de concevoir le havre, à la base, comme un pôle récréotouristique, une sorte de *Disneyland* montréalais, où l'affluence de visiteurs se concentrerait sur une saison de trois ou quatre mois durant l'été et qui en ferait un désert le reste de l'année.

Pour que le développement du havre de Montréal soit un projet viable à long terme, pour que le havre devienne un milieu urbain animé tout au long de l'année, il y a lieu de poursuivre les efforts collectifs consentis depuis près de vingt-cinq ans à l'échelle du Vieux-Montréal et du canal de Lachine, en donnant priorité à la consolidation et au développement de l'habitat urbain. Parmi tous les enjeux d'aménagement et de développement discutés lors des quatre rencontres de concertation tenues à la fin de l'automne 2003, c'est ce dernier enjeu qui est le plus fortement ressorti.

d) Pour un modèle de développement urbain durable

Le redéveloppement du havre de Montréal et la requalification des espaces urbains qui l'entourent constituent un grand effort, un projet de longue durée qui se réalisera progressivement au cours des vingt-cinq ou trente prochaines années, et cela, en continuité des gestes importants déjà posés depuis vingt-cinq ans. En ce sens, le projet du havre est un projet concevable et réalisable sur cinquante ans.

Même si l'expression *développement durable* peut résonner aujourd'hui comme un slogan publicitaire, il n'en demeure pas moins indispensable de penser le modèle de développement du havre de Montréal en fonction d'un certain nombre de valeurs essentielles qui doivent encadrer le processus à long terme et justifier des investissements importants. Faire le choix d'un modèle de développement urbain durable, c'est s'inscrire dans la durée, tout autant que dans l'histoire.

Dans cette optique, nos travaux et consultations de la dernière année nous amènent à présenter d'entrée de jeu trois valeurs fondamentales qui devront présider aux analyses et aux recommandations contenues dans les chapitres du présent document :

- une gestion environnementale responsable et efficiente,
- la conservation et la mise en valeur du patrimoine,
- la mixité urbaine et sociale.

Une gestion environnementale responsable et efficiente

Cette première valeur consiste à faire en sorte de mieux réconcilier les impacts de l'activité humaine sur un environnement urbanisé de longue date. Le milieu de vie de qualité que nous souhaitons voir se développer doit reposer sur une saine gestion environnementale, notamment en ce qui a trait à la qualité des sols, de l'eau et de l'air, et au bruit.

La qualité des sols

D'une part, l'urbanisation a transformé radicalement le littoral du havre. Ainsi, les berges naturelles n'existent plus et le littoral actuel est essentiellement constitué de remblais. Ces remblais peuvent être contaminés à divers degrés. Le cas du campus du Technoparc du Sud-Ouest, ancien dépotier municipal, est un cas bien documenté qui pose divers problèmes, le plus aigu étant sans aucun doute celui des écoulements d'hydrocarbures dans le fleuve.

L'expérience nous démontre que les coûts du développement sur des sols contaminés au-delà des critères établis par le ministère de l'Environnement pour un type d'activité donnée peuvent devenir prohibitifs dans certains cas. On ne peut par conséquent envisager n'importe quel type de développement sur ces sites, soit pour des questions de coûts, soit pour des questions relatives à la santé publique.

En outre, une approche environnementale responsable et efficiente de la gestion des sols devrait favoriser, lorsque cela est possible, une gestion *in situ* des problèmes (*i.e.* gestion du risque ou encore régénération ou nettoyage des sols sur les sites mêmes) et une affectation du sol appropriée, plutôt que de favoriser systématiquement le transport des matières contaminées

vers d'autres sites. Cette dernière option reviendrait, somme toute, à transporter les problèmes du havre chez ses voisins.

La qualité de l'air, le bruit, l'achalandage automobile et les milieux de vie

Par ailleurs, une desserte inadéquate en transport en commun à l'intérieur du territoire du havre, entre le havre et le centre-ville, le reste de l'île et la région, notamment la Rive-Sud, renforce la préférence pour l'automobile (et engendre les besoins en stationnement qui s'ensuivent) chez les Montréalais et leurs voisins des banlieues, lorsque ceux-ci viennent y travailler ou s'y récréer.

Si ce problème existe à longueur d'année, il devient particulièrement aigu pendant la saison touristique de mai à septembre où l'on constate un achalandage automobile de plus en plus massif dans le Vieux-Montréal et vers le parc Jean-Drapeau et le Casino. Les pressions énormes que ce phénomène exerce sur le milieu urbain (pollution de l'air, pollution sonore, circulation pénible et maraudage incessant pour trouver un stationnement), sur les résidents et sur les espaces verts sont devenues telles qu'on ne peut plus fermer les yeux.

Bien que ce problème dépasse largement le territoire du havre, nos travaux et consultations nous amènent à faire de cet enjeu des déplacements à destination du havre un des enjeux d'aménagement les plus importants pour la Société du Havre de Montréal et à proposer l'élaboration d'une stratégie efficiente de gestion des déplacements dans le havre en mettant en place une série de mesures et en misant sur le développement du transport collectif.

La conservation et la mise en valeur du patrimoine

La mise en valeur du patrimoine constitue un autre enjeu de grande importance pour une démarche de planification qui prétend s'inscrire dans la perspective du développement durable. Cet enjeu est d'autant plus important qu'il concerne l'identité même des lieux. Ce patrimoine identitaire comporte trois composantes essentielles :

- le patrimoine naturel,
- le patrimoine archéologique et historique,
- le patrimoine architectural.

C'est à l'issue des séances de concertation de l'automne 2003 que la Société du Havre de Montréal a fait sienne cette nomenclature plus complète de la notion de patrimoine.

A priori, pour les citoyens que nous sommes, la notion de patrimoine naturel peut paraître lointaine ou étrangère. En milieu urbain, l'idée de *conserver la nature* et les écosystèmes peut sembler incongrue. Pourtant, même s'ils n'apparaissent pas à première vue, ces milieux naturels existent bel et bien dans le havre de Montréal.

Le plus imposant de ces milieux est sans conteste le fleuve Saint-Laurent lui-même, y compris toute la faune et toute la flore qu'il abrite et nourrit. Est-il utile de préciser que c'est à cette source que la population de Montréal s'approvisionne en eau? Il importe donc de développer une approche qui mette en valeur le fleuve et ses berges comme écosystème à protéger tout en trouvant les moyens de le rendre plus accessible pour les Montréalais.

Par ailleurs, le havre doit également être mis en valeur comme lieu de mémoire et comme grand ensemble patrimonial. Si on fait exception des terres remblayées qui ont pris le pas sur le fleuve durant les XIX^e et XX^e siècles, il n'existe pas un seul terrain en son sein qui ne représente un potentiel ou une découverte archéologique ou historique documentée. L'intégration de ces dimensions dans la démarche de planification et de développement devient dès lors incontournable.

Les diverses législations et réglementations en vigueur sur le territoire, de même que les programmes de recherches archéologiques et historiques réalisés ou à venir, devront contribuer à mettre en valeur et à commémorer les lieux et les époques qui se superposent un peu partout au sein de notre territoire d'intervention.

Enfin, ce qui caractérise en grande partie le territoire d'intervention de la Société du Havre de Montréal, c'est sa trame urbaine ancienne (le Vieux-Montréal, ses faubourgs et anciens villages limitrophes) et son patrimoine bâti (industriel, commercial et résidentiel) d'une grande valeur historique. L'arrondissement historique du Vieux-Montréal, le Vieux-Port et le lieu historique national du Canal-de-Lachine constituent, avec la partie historique de l'île Sainte-Hélène, de grands ensembles patrimoniaux à protéger et à mettre en valeur. Les aménagements et les développements à venir doivent tirer parti de ce patrimoine historique en contribuant à le rendre vivant.

Dans cette perspective, la rénovation, la restauration et le recyclage du patrimoine architectural, plutôt que sa démolition ou sa dénaturation, devraient constituer une approche à privilégier. De même, tout nouveau projet de développement devrait être conçu de façon à s'intégrer harmonieusement à cette trame urbaine ancienne, tout en recherchant une qualité architecturale contemporaine qui participe de l'esprit des lieux.

Comme cela a été souligné en séance de concertation par les experts du domaine, ces grands ensembles patrimoniaux (patrimoine naturel, archéologique, historique et architectural) offrent tout le potentiel pour faire du havre de Montréal une destination internationale de prestige, à condition de les préserver et de les mettre en valeur.

La mixité urbaine, économique et sociale

Un troisième principe à établir et qui s'inscrit dans la perspective d'un développement urbain durable est de promouvoir ou de préserver à l'échelle du havre une saine mixité urbaine et sociale.

Le territoire du havre borde le centre-ville et des quartiers centraux de Montréal, tels que Verdun, Pointe-Saint-Charles et le Centre-Sud. Pour qu'elles soient porteuses d'avenir, la vision du havre de Montréal et la définition de ses différentes composantes doivent s'incarner dans ce qui caractérise les quartiers centraux d'une métropole comme Montréal, tout en cherchant à établir des rapports plus étroits et plus conviviaux avec le fleuve.

Ce qui caractérise les quartiers centraux de Montréal, c'est la très grande diversité et la mixité des activités qui s'y déroulent, ainsi que la cohabitation entre les fonctions liées à l'habitat urbain (c'est-à-dire un milieu de vie composé d'habitations avec ses services commerciaux, communautaires et institutionnels et ses lieux de travail), les activités culturelles et ludiques et les activités économiques. Cette réalité s'oppose à une vision monofonctionnelle du développement du havre. Une saine mixité urbaine suppose une cohabitation harmonieuse entre des activités de diverses natures. En somme, il s'agit de reconstruire la ville à proximité de son fleuve.

Une autre caractéristique des quartiers centraux, c'est la diversité des populations résidentes, diversité ethnoculturelle autant que socio-économique. Montréal est une ville plurielle et cosmopolite, avec ses quartiers défavorisés et ses quartiers mieux nantis. Ces dispa-

rités sociales se constatent aisément à l'intérieur même de notre territoire d'analyse et d'intervention.

Malgré des efforts louables de la part des autorités municipales et provinciales, les besoins en logements abordables ou à prix modiques sont toujours aussi importants. Ils le deviennent d'autant plus que les nouveaux développements résidentiels des dix dernières années dans le Vieux-Montréal, ses faubourgs et le long du canal de Lachine, ont surtout attiré une population plus à l'aise financièrement et plus instruite, engendrant ainsi des pressions sur le prix des loyers dans les secteurs plus pauvres. Cet embourgeoisement devra forcément trouver sa contrepartie dans le développement de logements abordables ou communautaires dans le territoire du havre. Dans ses recommandations aux autorités gouvernementales et municipales, la Société du Havre de Montréal insistera sur la nécessité d'intensifier les efforts en ce sens.

e) Grands axes stratégiques d'intervention (ramener la ville vers son fleuve)

À la lumière de ces prémisses et à la lecture des transformations et des développements des vingt-cinq dernières années au sein même du territoire qui nous préoccupe, une hiérarchisation des enjeux se dessine déjà dans l'élaboration du projet du havre en devenir. Dans la continuité des efforts ayant eu pour effet de ramener progressivement la ville vers le fleuve et vers le canal de Lachine, plutôt que de pousser le développement du centre-ville vers le nord, empiétant ainsi sur l'aire de protection du parc du mont Royal, il s'agira :

- de renforcer la vocation du havre comme habitat urbain de qualité, comme milieu de vie complet et diversifié sur le plan social et comme pôle dynamique créateur d'emplois, notamment par une requalification urbaine des secteurs déstructurés au sud du centre-ville;
- de concevoir la vocation récréoculturelle et touristique du havre de manière qu'elle se développe en harmonie avec l'objectif de créer un milieu de vie de qualité pour les résidents actuels et futurs;

- d'améliorer substantiellement l'accessibilité au havre et au fleuve en misant sur le développement du transport en commun, de réseaux piétonniers et cyclables et de parcs linéaires, notamment :

- entre les différents secteurs du havre (l'île des Sœurs, Pointe-Saint-Charles, le canal de Lachine et ses quartiers limitrophes, le secteur de l'ancienne Victoriatown et le secteur des bassins, le Vieux-Montréal et ses faubourgs);
- entre le centre-ville et le havre;
- entre le havre et la Rive-Sud.

f) Un premier diagnostic sur les enjeux d'aménagement et les potentiels du havre de Montréal

Pour la Société du Havre de Montréal et ses partenaires, le présent document, intitulé *L'État des lieux*, constitue un premier diagnostic. Il est le produit d'un travail d'analyse de terrain, de recension d'études existantes et de consultations auprès de multiples intervenants, tant des représentants des milieux institutionnels, corporatifs et communautaires, que des résidents ou des commerçants intéressés par nos travaux et par le devenir du havre de Montréal. En tant que tel, cet état des lieux est divisé en six chapitres :

- Historique du havre ancien de Montréal;
- Territoire du havre de Montréal;
- Profil socio-économique sommaire de la population du havre;
- L'activité économique dans le havre... et autour;
- Problèmes urbanistiques : un portrait de la situation;
- Contraintes et potentiels de développement dans le havre de Montréal.

En guise de conclusion, un propos d'étape fait état des résultats du processus de concertation et des principaux commentaires émis par les participants eu égard aux analyses et aux pistes d'intervention préliminaires présentées.

Projet de longue haleine, le développement, l'aménagement et la mise en valeur du havre ne sauraient être figés dans un document, fût-il le plus exhaustif possible. Le projet de redéveloppement du havre doit demeurer un processus dynamique, tout en restant cohérent à long terme dans ses orientations et dans les interventions qui sont appelées à être réalisées au cours des trois prochaines décennies par les trois paliers de gouvernement et par les intervenants des milieux communautaires et du secteur privé.

Dans cette perspective, il importe que le projet du havre soit d'abord et avant tout un projet montréalais, conçu avec les Montréalais, ce qui exigera la mobilisation de nombreux intervenants d'horizons divers, partageant une vision qui aura fait l'objet d'un consensus le plus large possible.

Le présent rapport se veut une première analyse qui invite au débat sur le devenir du havre de Montréal.

PREMIER CHAPITRE

H i s t o r i q u e d u h a v r e a n c i e n d e M o n t r é a l



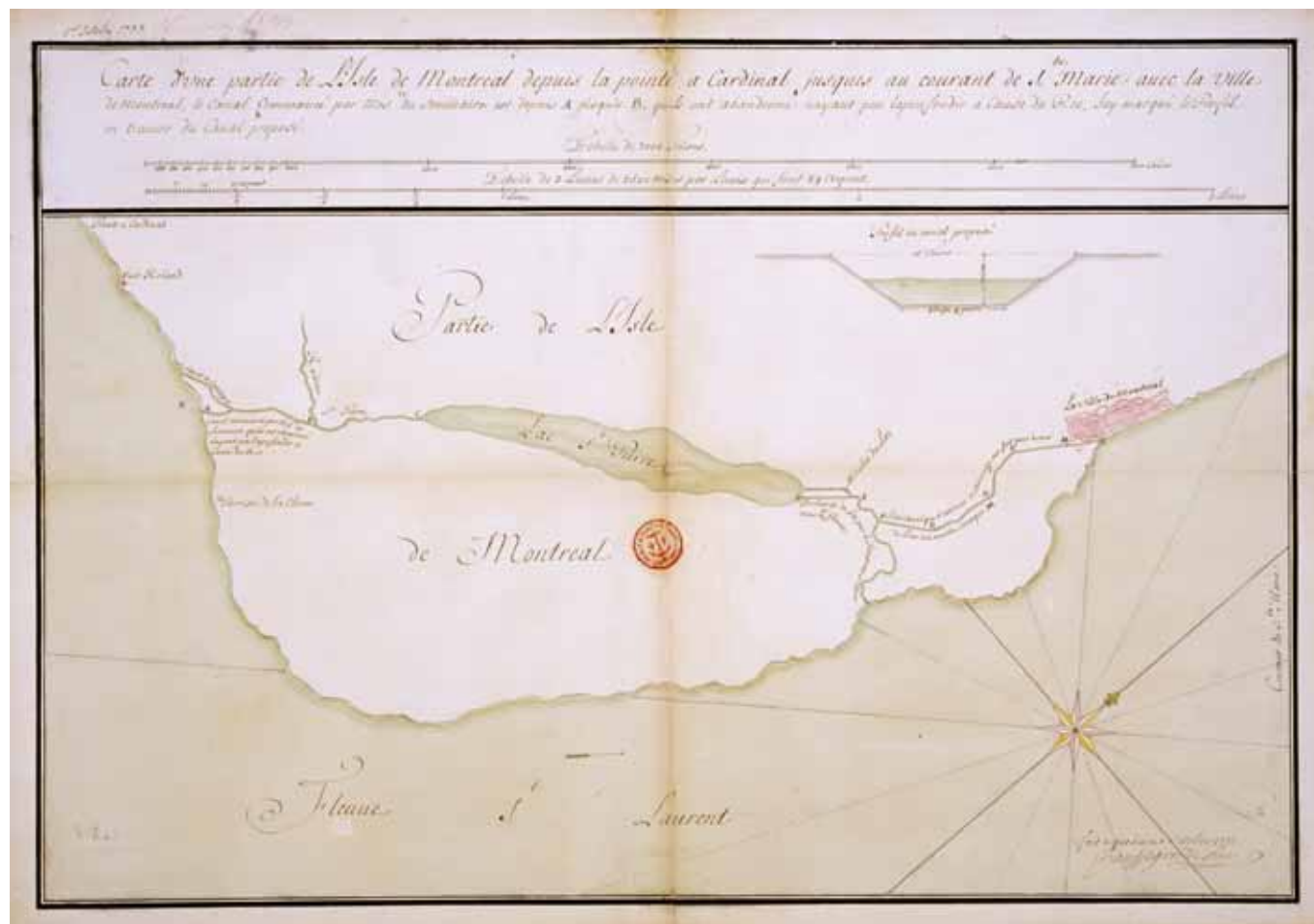
Introduction

Raconter l'histoire du havre ancien de Montréal, c'est évoquer une bonne part de l'histoire économique, politique et sociale du Canada tout entier. Son importance peut donc être considérée comme nationale. Elle prend ses racines dans la géographie du lieu qui réunit trois facteurs éminemment favorables à la formation d'un havre dynamique.

Ainsi, le site est d'abord considéré comme un havre naturel, condition préalable à tout établissement humain en Nouvelle-France au XVII^e siècle, époque où les rivières sont les seuls liens d'importance avec le monde extérieur. Il est également situé au confluent de trois cours d'eau majeurs qui sont autant de voies de pénétration du continent nord-américain (le fleuve Saint-Laurent, la rivière des Outaouais et la rivière Richelieu).

Enfin, le havre est implanté à la limite ouest de la zone navigable du fleuve Saint-Laurent. La navigation étant entravée par la présence des rapides de Lachine, il sera pendant longtemps un point d'arrêt obligé, en même temps qu'un pivot permettant l'exploration et le développement de l'hinterland. Lieu de naissance du port moderne de Montréal (aujourd'hui le plus important port intérieur en eau douce d'Amérique du Nord), le havre ancien est plus largement le lieu de naissance de Montréal et de ses environs.

Figure 1.1
Projet de canal
planifié par les
Sulpiciens (non réalisé)
visant à contourner les
rapides de Lachine. Plan
de Gaspard-Joseph
Chaussegros de
Léry, 1733.



Source : Archives nationales de France. Centre des Archives d'Outre-Mer, Aix-en-Provence.

1.1 Le havre, berceau de Montréal : 1535-1700

1.1.1 Les autochtones et le havre

La présence humaine dans le havre remonte à la période dite *archaïque*, plus précisément à l'Archaïque laurentien (6000-4000 AA*). Un foyer datant de cette époque a d'ailleurs été découvert à l'île des Sœurs. La plupart des vestiges autochtones appartiennent toutefois aux périodes des Sylvicoles moyen (2400-1000 AA) et supérieur (1000 AA-1534), notamment aux Iroquoiens du Saint-Laurent, ancêtres des Nations iroquoises, et témoignent de l'introduction de la poterie dans leur société. La diversité de la provenance des multiples artefacts découverts lors des fouilles archéologiques illustre le rôle de carrefour d'échanges du havre dès cette époque. En outre, le site représentait pour les autochtones, grâce à ses nombreux marécages et à la proximité des rapides de Lachine, un milieu privilégié pour la chasse et la pêche. On y trouvait également l'entrée d'un sentier de portage permettant de contourner les rapides pour atteindre le lac Saint-Louis, ainsi que l'un des accès au village iroquoien d'Hochelaga, autrefois situé à l'intérieur de l'île de Montréal.

1.1.2 Les explorateurs Cartier et Champlain

En 1535, l'explorateur français Jacques Cartier fut le premier Européen connu à mettre les pieds sur l'île de Montréal. À cette occasion, il visite le village iroquoien d'Hochelaga et baptise le mont Royal. Il ne fait alors aucune mention du havre, ce qui laisse supposer à certains qu'il aurait atteint l'île via la rivière des Prairies. Cependant, lors d'un second voyage à Montréal, en 1541, il approche les lieux par le fleuve Saint-Laurent et note alors la présence d'un havre naturel à proximité d'une autre île (île Sainte-Hélène). Sa mission d'exploration consistant principalement à trouver des richesses comparables à celles des colonies espagnoles, de même qu'un passage vers l'Orient, son séjour montréalais sera par conséquent de courte durée.

Plus de soixante ans vont s'écouler avant qu'un autre Européen ne visite le havre. Samuel de Champlain, fondateur de Québec, s'y aventure une première fois en 1603. Tout comme Cartier, il doit y accéder en barque, le lac Saint-Pierre présentant alors trop de risques pour les grands vaisseaux, à cause des nombreux hauts-fonds qui le parsèment. Son second

voyage, en 1611, aura un impact plus considérable. Ainsi, il baptise l'île Sainte-Hélène en l'honneur de sa promise, Hélène Boullé, puis fait aménager une place Royale (située à proximité de l'actuelle place du même nom). Le mur de briques d'argile, fabriquées sur place, et les quelques cabanes en bois qu'il fait construire cette année-là en bordure de la rive sont considérés comme les premières constructions européennes de Montréal.

Bien davantage qu'un simple explorateur à la recherche de montagnes d'or et de soie, Champlain a l'âme d'un bâtisseur. Il retournera encore à deux reprises sur le site du havre (1613 et 1616), qui servira sporadiquement de lieu de commerce estival entre Blancs et Amérindiens, ainsi que de camp de base pour l'exploration de la région des Grands Lacs, jusqu'à la fondation de Montréal, en 1642.

1.1.3 La fondation de Montréal (Ville-Marie)

En 1639, des mystiques catholiques de la région parisienne, sous la direction de Jérôme Le Royer de La Dauversière, mettent sur pied la Société de Notre-Dame de Montréal dans le but de fonder un établissement permanent destiné à l'évangélisation des Amérindiens. Ils confient à Paul de Chomedey de Maisonneuve, à Jeanne Mance et à une quarantaine de colons le mandat d'implanter cette mission en l'île de Montréal. Le secteur du havre paraît idéal.

Le petit groupe débarque à la pointe à Callière le 17 mai 1642. L'emplacement possède plusieurs atouts. Il forme un triangle délimité par le fleuve Saint-Laurent, par la rivière Saint-Pierre et par des marécages, offrant ainsi aux futurs habitants une sécurité relative. En outre, le site permet de voir venir les ravitaillements en provenance de France ou de Québec, mais aussi de voir venir l'ennemi iroquois dans ses canots d'écorce. Un fortin de pieux est érigé sur la pointe, à l'intérieur duquel s'élèvent quelques cabanes. Le tout prend le nom de Ville-Marie et demeurera en place jusqu'en 1680. Il est possible qu'un premier quai sommaire desservant le fortin ait été aménagé dès 1645 aux environs de l'actuelle rue du Port.

Rapidement, on se rend compte que la pointe à Callière est sujette aux inondations, comme en fait foi l'épisode célèbre où le Sieur de Maisonneuve ira planter une croix sur le mont Royal (1643). La ville se développera donc sur des terrains plus élevés, le long d'un sentier qui surplombe alors le rivage, et qui deviendra bientôt la rue Saint-Paul.

1.1.4 Les Messieurs de Saint-Sulpice

Après vingt-quatre ans d'existence, la Société de Notre-Dame est dissoute. Les Messieurs de Saint-Sulpice de Paris lui succèdent, devenant de la sorte les nouveaux seigneurs de Montréal. Cette compagnie de prêtres séculiers va entreprendre le véritable développement du territoire. On lui doit notamment le premier plan d'aménagement de la ville (1672). Dans le havre, cela se traduit par le percement de deux chemins de portage vers Lachine : le chemin de Lachine, qui suit la rive du fleuve Saint-Laurent (actuels boulevard LaSalle et rue Wellington), et le chemin Saint-Joseph, disposé sur les hauteurs, à l'abri des crues printanières (actuels chemin Upper Lachine, rue Saint-Jacques et rue Notre-Dame).

Plus ambitieux encore est le premier projet de construction du canal de Lachine. Il s'agit de créer une voie navigable qui contournera les rapides de Lachine en utilisant l'emprise de la rivière Saint-Pierre et du lac aux Loutres (aussi appelé lac Saint-Pierre). Le projet est piloté par le Supérieur montréalais des Sulpiciens, François de Salignac Fénelon, puis par son successeur, François Dollier de Casson. La première pelletée de terre du futur canal a lieu le 13 juin 1689. Cependant, le massacre des habitants de Lachine en août de la même année, de même que le refus de la maison mère parisienne des Sulpiciens de financer les travaux, sonnent le glas du projet, baptisé canal Saint-Gabriel. Deux tentatives avortées pour ressusciter le rêve des Messieurs de Saint-Sulpice, en 1700, puis en 1733, n'auront pas de suite sous le Régime français. Notons que ce premier canal aurait été situé à proximité d'une ferme fortifiée appartenant aux Sulpiciens, qui a totalement disparu de nos jours.

1.1.5 La traite des fourrures

Malgré un intérêt marqué pour le projet de canal, les Sulpiciens se préoccupent peu du port lui-même, qui devient au fil des ans une grève bourbeuse utilisée en tant que commune (pré pour les vaches) et même comme dépotoir en certains endroits. À l'époque, les navires de moyen et fort tonnage doivent demeurer en rade, ne pouvant accoster directement dans cet environnement. Des barques se chargent d'acheminer les marchandises sur la rive où l'on trouve tout de même quelques quais et passerelles privés. Les vestiges d'une passerelle de bois du XVII^e siècle ont d'ailleurs été découverts au pied de la place Jacques-Cartier, en 1998.

Le principal commerce de l'époque est la traite des fourrures. Vers 1680, les plus riches marchands de pelleteries sont Charles Le Moyne et Jacques Le Ber. Ce dernier se fait alors construire une vaste ferme fortifiée à la pointe est de l'île Saint-Paul (future île des Sœurs), dont d'importants vestiges archéologiques subsistent. Son fief, ainsi que ceux de ses voisins, passeront graduellement entre les mains des Sœurs de la Congrégation de Notre-Dame, communauté religieuse enseignante fondée par sainte Marguerite Bourgeoys. Celle-ci accueillera les filles du Roy venues de France à la ferme Saint-Gabriel aménagée en face, sur la terre ferme (1668-1698). À la fin du XVII^e siècle, l'hôpital des Frères Charon (1693) et son moulin à vent, ainsi que le château du gouverneur de Montréal, Hector de Callière, situé à proximité de la place du Marché (1653), viennent s'ajouter au paysage du havre.

*AA : avant aujourd'hui.

1.2 Guerre et paix dans le havre : 1701-1820

1.2.1 La Grande Paix de Montréal

Au XVIII^e siècle, la vocation commerciale de Montréal s'affirme. Les escarmouches quasi perpétuelles étant néfastes aux échanges, il est essentiel de calmer les esprits. C'est au gouverneur de Callière que l'on doit la signature d'un traité de paix avec les autochtones, connu sous le nom de *Grande Paix de Montréal*. Le traité fut signé en 1701 lors d'une cérémonie haute en couleur réunissant chefs amérindiens et officiels français dans leurs habits d'apparat. Celle-ci a été tenue dans le havre, au pied du château du gouverneur, en un site désormais baptisé *pointe à Callière*. La *Grande Paix* va permettre de coloniser de façon sécuritaire l'île de Montréal et ses environs. Dans ce contexte, la palissade en pieux de cèdre qui ceinture Montréal depuis 1689 paraît maintenant inutile, mais ce n'est que partie remise.

Figure 1.2
Plan de Montréal par Gaspard-Joseph Chaussegros de Léry, 1731.



Source : Archives nationales de France. Centre des Archives d'Outre-Mer, Aix-en-Provence.

1.2.2 L'érection des fortifications

La guerre de Succession d'Espagne remet les conflits à l'ordre du jour, cette fois avec les Britanniques. En 1711, la flotte de l'amiral Hovenden Walker se dirige vers Québec. Le désastre de l'île aux Œufs évitera le pire – plusieurs des navires de Walker, pris dans une tempête, s'échouent – mais fera réfléchir un Louis XIV vieillissant qui décide l'année suivante de fortifier les principales villes de Nouvelle-France. Montréal ne fait pas exception. On s'adresse à Gaspard-Joseph Chaussegros de Léry, ingénieur du Roi nouvellement arrivé dans la colonie, pour réaliser cet ouvrage. Il s'agira d'une enceinte dite à la Vauban réalisée entre 1717 et 1744. Le flanc sud-est, face au havre, sera le dernier à être érigé (vers 1735-1744). Moins exposé que les autres côtés à une attaque éventuelle – les conditions de navigation sont différentes à Montréal et à Québec –, il est percé à l'origine de quatre portes qui s'ouvrent directement sur la grève ou sur la rivière Saint-Pierre (porte de la Petite Rivière, porte du Marché, porte du Gouvernement, porte de la Canoterie).

À la suite de l'incendie de 1721, qui détruit presque la moitié de la ville, l'intendant de la Nouvelle-France, Michel Bégon, émet une ordonnance obligeant à construire en maçonnerie à l'intérieur des murs. Cette ordonnance peut être considérée comme le premier *règlement d'urbanisme* à Montréal. Seuls les plus fortunés en ont les moyens. Les pauvres n'ont d'autre choix que de s'établir à l'extérieur de l'enceinte, s'ils veulent pouvoir construire leurs maisons en bois.

Cette législation va engendrer la création des premiers faubourgs montréalais. Deux d'entre eux bordent le havre. Il s'agit du faubourg des Récollets, aménagé entre le ruisseau Saint-Martin et la rivière Saint-Pierre, à l'ouest des fortifications, et du faubourg Québec, sis à l'est des murs de la ville, et qui s'étire en un long

ruban de part et d'autre de la route menant à Québec. Les deux autres faubourgs de Montréal au XVIII^e siècle sont le faubourg Saint-Laurent, dans l'axe du chemin du même nom, et le faubourg Saint-Louis, près de l'actuel Champ-de-Mars.

1.2.3 Les premières infrastructures portuaires

Si la ville s'organise jusqu'à devenir une entité cohérente, en revanche le port demeure dans la plus grande confusion. On y trouve le *Quai des barques*, qui n'est, semble-t-il, rien d'autre que la plage elle-

même, mais aussi quelques quais privés faits de bois. Leur disposition est anarchique. Fréquemment emportés par les débâcles printanières, ils sont éphémères, d'où le peu de renseignements et de vestiges dont on dispose à leur sujet. Les plus connus sont ceux des Magasins du Roy, de la Compagnie des Indes Occidentales, du marquis de Vaudreuil et des Sœurs Grises, communauté religieuse qui a repris l'hôpital des Frères Charon au milieu du XVIII^e siècle. Enfin, dans la partie ouest du havre, on aperçoit pas moins de quatre moulins à vent, en plus de la petite chapelle Sainte-Anne.

1.2.4 La guerre de Sept Ans

Après maintes tentatives pour mettre la main sur la Nouvelle-France, l'Angleterre récidive au cours de la guerre de Sept Ans. Québec tombe en septembre 1759. Le chevalier de Lévis regroupe les forces françaises afin de reprendre la ville. Il remporte la bataille de Sainte-Foy, mais l'arrivée de renforts britanniques le force à se replier sur Montréal. Il s'installe dans l'île Sainte-Hélène, jusque-là uniquement occupée par la résidence d'été de la baronne de Longueuil et ses bâtiments secondaires (pressoir à cidre, bergerie, écuries). L'île avait d'ailleurs été rattachée à la seigneurie de Longueuil dès 1665. En juillet 1760, Lévis et ses hommes érigent à la hâte des batteries et des retranchements en terre, mais la convergence vers Montréal des troupes d'Amherst, de Havilland et de Murray rend cet ultime effort tout à fait dérisoire. La ville capitule le 8 septembre 1760. Lévis brûle ses drapeaux pour ne pas les rendre à l'ennemi. Le traité de Paris, signé en 1763, scelle le sort de la Nouvelle-France. Le havre est désormais britannique.

1.2.5 La révolution américaine

Montréal n'est pas à l'abri des conflits pour autant. Ainsi, le 12 novembre 1775, la ville est envahie par l'armée révolutionnaire américaine. Tandis que les troupes de Benedict Arnold se dirigent vers Québec, celles du général Montgomery occupent d'abord l'île des Sœurs, puis la pointe Saint-Charles, avant d'entrer dans la ville par l'ouest en traversant le faubourg des Récollets. Le gouverneur Guy Carleton fuit Montréal, pour un temps, avec ses troupes, pour se réfugier à Québec.

Si plusieurs habitants, notables et membres du clergé loyaux à la couronne britannique, redoutent les conséquences de cette invasion, d'autres, des résidents des trois faubourgs, dont quarante signataires d'une lettre de bienvenue aux forces irrégulières du général Montgomery, adoptent une tout autre attitude. Ces sympathisants souhaitent que les Canadiens acceptent l'invitation lancée par le Congrès des Treize colonies à se joindre au mouvement révolutionnaire et à élire ses propres représentants au Congrès général de l'Amérique Septentrionale situé à Philadelphie. Ces quarante signataires, intellectuels et commerçants, adhèrent aux idées libérales véhiculées alors par la révolution américaine et par ses dignes représentants, dont Benjamin Franklin, passé à Montréal en 1776 avec l'imprimeur français Fleury Mesplet. Celui-ci s'établit définitivement à Montréal et fonde la *Gazette littéraire et de commerce* (qui deviendra *La Gazette*) pour diffuser les idées du projet révolutionnaire.

Mais après l'échec du siège de Québec qui s'éternisait en plein hiver, avec le décès de Montgomery, blessé à mort, les troupes irrégulières épuisées, ayant peu à peu perdu la sympathie et le soutien de nombreux habitants du Bas-Canada, se replient sur Montréal, puis sur Saint-Jean avant de traverser la frontière. Montréal et la province de Québec demeurent britanniques.

Au total, l'incursion des *Bostonnais* sur le territoire du Bas-Canada durera neuf mois, du début du siège de Saint-Jean-sur-Richelieu (45 jours), le 17 septembre 1775, jusqu'au retrait complet des troupes américaines, le 18 juin 1776. À Montréal, l'occupation durera sept mois, entre le 12 novembre 1775 et le 15 juin 1776. Le château Ramezay, sur la rue Notre-Dame, fera office de quartiers généraux de l'armée des *Bostonnais*.

1.2.6 La période proto-industrielle

La paix revenue, le commerce reprend. Mais les marchands canadiens-français ne sont plus seuls. Ils voient s'installer une nouvelle bourgeoisie anglaise et écossaise dont fait partie John Molson, un Anglais venu du Lincolnshire. Molson et ses descendants vont transformer le faubourg Québec et toute la portion est du havre ancien. Avec les Molson, Montréal connaît la révolution industrielle et une diversification de son économie, jusque-là centrée sur le commerce des fourrures. Ainsi, en 1786, John Molson rachète une petite brasserie qui prendra

graduellement la forme de l'actuel complexe de la rue Notre-Dame. À l'instar des premiers industriels européens, Molson vit littéralement à côté de son usine, tout comme ses contremaîtres et ses ouvriers. Ses descendants érigeront même leur propre temple anglican sur les terrains de la brasserie (chapelle St. Thomas, vers 1840).

La brasserie Molson fait face au fort courant Sainte-Marie, réputé pour ralentir la course des bateaux entrant dans le havre. Ainsi, plusieurs d'entre eux doivent alors être halés par des chevaux qui se déplacent le long de la berge. C'est alors que les *Durham boats*, ces bateaux à fond plat qui peuvent s'approcher davantage du rivage, font leur apparition vers 1800. L'année suivante, on inaugure le premier service de bateau-passeur entre Montréal et Longueuil, ce qui permettra à des générations de fermiers de la Rive-Sud de vendre leurs produits à la place Jacques-Cartier, aménagée en 1803 à l'emplacement du château de Vaudreuil incendié, et plus tard au marché Bonsecours (1847-1852), dont le dôme deviendra l'un des symboles du havre. En outre, ce service va faciliter le commerce avec les États-Unis via le chemin de Chambly et la rivière Richelieu.

Toutefois, John Molson voit encore plus loin. En 1809, il lance, depuis son propre quai dans le havre, l'*Accommodation*, premier navire à vapeur du Canada. Le bateau a été construit à Montréal et son moteur a été fabriqué aux forges du Saint-Maurice, ce qui en fait



Source : Archives du port de Montréal.

le premier vapeur au monde entièrement conçu en dehors des îles britanniques. Il assurera le service entre Montréal et Québec pendant plusieurs années. À l'extrémité ouest du havre, quelques autres infrastructures proto-industrielles voient le jour, dont des tanneries et des moulins à farine implantés en bordure de la rivière Saint-Pierre, déjà partiellement canalisée par les Sulpiciens au XVII^e siècle.

1.2.7 La démolition des fortifications et le plan des Commissaires

Dès 1792, le gouvernement colonial britannique songe à démolir les fortifications qui entourent Montréal. L'art de la guerre ayant évolué, elles sont devenues désuètes et entravent la libre circulation des biens et des personnes. Il faut attendre 1801 pour que l'Acte pour abattre les anciens Murs et Fortifications qui entourent la Cité de Montréal soit adopté.

En 1804, les travaux débutent sous la supervision de trois commissaires (James McGill, John Richardson et Jean-Marie Mondelet). Ces commissaires, qu'il ne faut pas confondre avec les commissaires de la future Commission du havre, ont également pour mandat la réalisation d'un plan d'aménagement des vastes surfaces libérées par la disparition de l'enceinte.

Figure 1.3
Avant la propulsion à vapeur, les navires devaient être halés par des chevaux afin de remonter le courant Sainte-Marie, 1800.

Figure 1.4
Plan des Commissaires
de 1804 esquisé par
Louis Charland.



Source : Musée de la civilisation, fonds d'archives du Séminaire de Québec.

Ce sera le *plan des Commissaires*, dont les grandes lignes sont esquissées la même année par l'inspecteur des chemins, Louis Charland. Ce plan a pour but de réparer les fractures laissées par les fortifications, tout en assainissant les ruisseaux qui entourent la vieille ville. Ceux-ci servaient de dépotoir depuis les débuts de Montréal.

Les travaux de démolition des fortifications s'achèvent en 1817, cependant que les aménagements qui doivent leur succéder, réalisés en partie seulement, mettront jusqu'à quarante ans à se concrétiser. Ils auront cependant un impact durable sur le développement urbain de Montréal.

Avec la démolition de son enceinte, la ville est dorénavant ouverte sur le havre et sur ses faubourgs, qui seront graduellement intégrés au noyau urbain central, en plus de connaître une expansion significative. Des squares et de larges artères succèdent aux murs. La rue McGill est tracée à l'ouest. Le canal qui doit relier la rivière Saint-Pierre à la rivière Saint-Martin, et qui doit passer au milieu de la nouvelle rue, ne sera pas réalisé. La rue McGill aboutit au nouveau marché aux Foins (futur square Victoria). La rue Craig (actuelle rue Saint-Antoine) voit le jour au nord, alors que la rue Berri et le square Dalhousie (aujourd'hui disparu) délimitent l'espace à l'est. Enfin, la rue des Commissaires (future rue de la Commune) borde le havre au sud. Elle a été nommée ainsi pour rendre

hommage aux commissaires ayant présidé à la démolition des fortifications. Les rivières Saint-Pierre (sous l'actuelle place d'Youville) et Saint-Martin (sous la rue Saint-Antoine) sont canalisées, d'abord en surface, puis en souterrain.

Enfin, les lots expropriés jadis pour les fins de l'érection des fortifications sont rétrocédés aux descendants et aux ayants droit des anciens propriétaires, ce qui permettra un développement immobilier, jusque-là interdit du fait de la présence des fortifications.

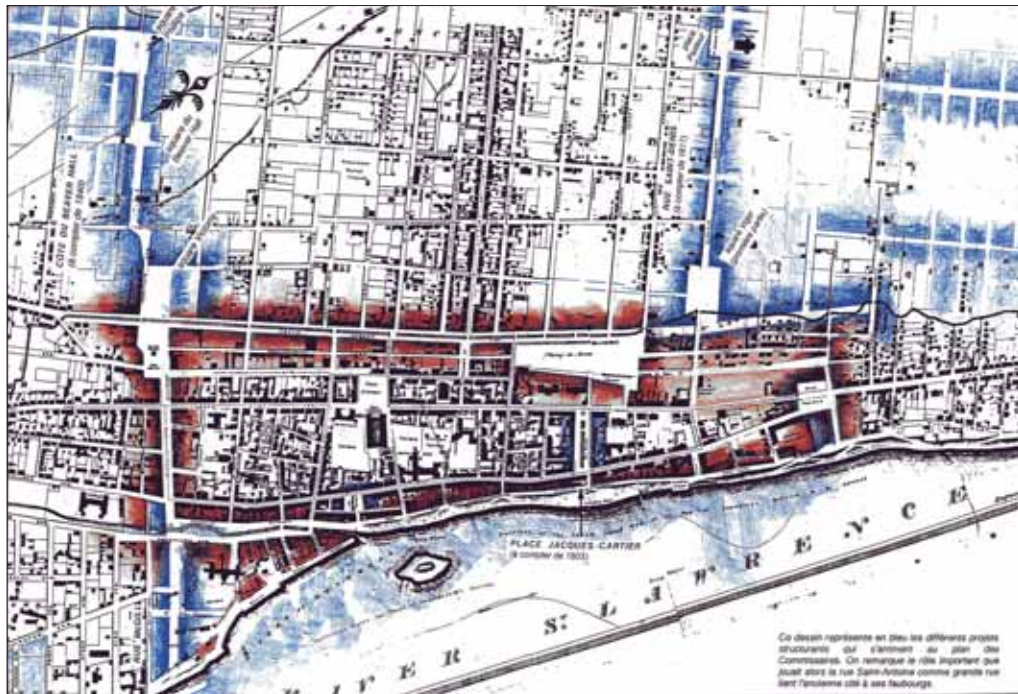
La portion du faubourg des Récollets sise au sud de la rivière Saint-Pierre est lotie en 1818. Ses rues reçoivent les noms de membres de l'aristocratie britannique (rues est-ouest) et de leurs titres (rues nord-sud).

Figure 1.5
Effets de la mise en œuvre du plan des Commissaires de 1804.

L'ensemble est baptisé Griffintown en l'honneur du promoteur du projet, l'Irlandais Robert Griffin. Au nord de la rivière Saint-Pierre, les Sulpiciens érigent le Petit Séminaire (1806) sur l'ancien marécage qui protégeait autrefois les habitants de Ville-Marie, et qui a été remblayé avec les débris des fortifications. Ils le quitteront en 1861. Des vestiges de ce bâtiment subsistent en sous-sol. Dans le faubourg Québec, quelques domaines champêtres appartenant à des personnalités de l'époque – le surintendant des Affaires indiennes, John Johnson, et le juge Panet notamment – viennent tenir compagnie à la propriété de John Molson. Ces domaines bourgeois, au centre desquels trônent des villas néoclassiques, sont implantés directement au bord de l'eau, bénéficiant ainsi d'une vue agréable sur le fleuve et l'île Sainte-Hélène.

Ce plan illustre en rouge les projets de voies et d'espaces publics visant à reconstruire la ville sur l'emplacement des anciennes fortifications.

Le plan représente également, en bleu, les différents projets structurants qui s'arriment au plan des Commissaires.



Source : Ville de Montréal.

1.2.8 La guerre anglo-américaine de 1812

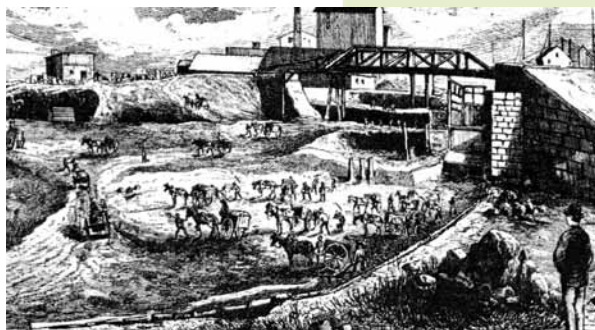
Les fortifications sont en cours de démolition lorsque éclate la guerre anglo-américaine de 1812, conséquence indirecte des guerres napoléoniennes. En 1813, les Américains sont en route pour Montréal. Ils seront stoppés *in extremis* lors de la célèbre bataille de Châteauguay. Mais les autorités militaires britanniques, représentées par le commodore Owen, ont eu des sueurs froides. Aussi décident-elles d'aménager un système défensif intégré dans le Haut et le Bas-Canada. Montréal sera doté d'un fort, érigé sur l'île Sainte-Hélène selon les plans du lieutenant-colonel et ingénieur militaire Elias Walker Durnford (1820-1824). La poudre et les munitions quitteront donc la ville, assurant une meilleure sécurité à ses habitants. Une garnison de l'armée impériale britannique sera cantonnée au fort de l'île Sainte-Hélène jusqu'en 1870.

1.3 Le creuset de la révolution industrielle canadienne : 1821-1860

1.3.1 La construction du canal de Lachine

Le déclin de la traite des fourrures, marqué par la disparition de la Compagnie du Nord-Ouest, en 1821, signale la fin d'une époque et le début d'une autre, axée sur la diversification et la mécanisation de l'économie montréalaise. Déjà, en 1817, la fondation de la banque de Montréal avait donné le ton. Mais le grand projet mobilisateur de cette époque sera la construction tant attendue du canal de Lachine. À la suite de la guerre anglo-américaine de 1812, le commodore Owen avait exprimé le souhait qu'un canal de contournement des rapides de Lachine soit construit afin d'acheminer l'armement britannique vers le Haut-Canada. Ce sont toutefois des raisons commerciales qui vont entraîner la réalisation de l'ouvrage, car les États-Unis entreprennent, en 1817, la construction du canal Érié qui reliera bientôt la ville de New York à la région des Grands Lacs, alors en pleine expansion. Ne voulant pas se faire damer le pion par ses concurrents, le gouvernement britannique lance finalement le chantier du canal de Lachine en 1821.

Les travaux sont confiés au *Public Works Office* (bureau des Travaux publics) dirigé par l'homme d'affaires John Richardson. L'ouvrage, long de 14,5 kilomètres, ne reprend que partiellement le tracé du canal Saint-Gabriel des Sulpiciens. Les entrepreneurs montréalais Stanley Bagg, Thomas Phillips, Oliver Wait et Andrew White se chargent de construire les différents segments du canal dessiné par l'ingénieur britannique Thomas Burnett. Les quelque 500 ouvriers qui travaillent sur le chantier sont, pour la plupart, des Irlandais fraîchement débarqués à Montréal.



Source : Canadian Illustrated News.

Figure 1.6
Avec l'ouverture du canal de Lachine, tous les éléments sont en place pour le déclenchement de la révolution industrielle canadienne, 1841.

Il s'agit de la première vague d'immigration massive dans l'histoire de la ville. Les Irlandais s'installent dans Griffintown, dans le faubourg des Récollets et dans le nouveau quartier Sainte-Anne qui jouxte le précédent à l'ouest, formant à la fois des ghettos ethniques et ouvriers.

Le canal de Lachine est partiellement ouvert à la navigation en août 1824 et est inauguré officiellement en 1825. Le canal original, qui faisait 14,6 mètres de largeur et 1,5 mètre de profondeur, comportait sept écluses en pierre de taille, ainsi qu'un chemin de halage disposé en parallèle. Premier maillon d'une série de canaux permettant d'accéder jusqu'au lac Supérieur, le canal de Lachine agira également comme un formidable corridor de développement urbain vers l'ouest de l'île de Montréal. Avec l'ouverture du canal de Lachine, tous les éléments sont en place pour le déclenchement de la révolution industrielle canadienne.

1.3.2 Le prélude à l'aménagement du port

Vers 1825, le port de Montréal présente toujours l'aspect d'une plage bourbeuse servant à la fois de débarcadère et de dépotoir, ponctuée çà et là de petits quais privés construits de façon anarchique et sommaire à l'aide de troncs et de planches de bois. Les plus importants sont ceux des entrepreneurs et marchands Berthelet, Cuvillier, Logan, Moreau et Molson. Cependant, la plupart des navires de fort tonnage ne peuvent s'approcher à moins de 15 mètres de la grève, le risque d'enlèvement étant trop important. Des charretiers avancent alors leur véhicule dans l'eau jusqu'aux essieux afin de se rapprocher des bateaux et de pouvoir ainsi effectuer le transbordement des marchandises et des passagers.

Trois organismes gouvernementaux ont toutefois amorcé de timides progrès. Ainsi, un premier quai public, situé face à la pointe à Callière, est construit en 1818, à l'instigation des commissaires des communications intérieures du Bas-Canada (quai des Commissaires). Ces officiels, qui

Figure 1.7
Vers 1825, le port de Montréal présente toujours l'aspect d'une plage bourbeuse, 1839.



Source : Musée McCord. Fonds William Henry Bartlett. M20030.

n'ont aucun lien avec la future Commission du havre, poursuivent des objectifs à la fois commerciaux et militaires à l'échelle du Bas-Canada dans son ensemble.

Plus significatif encore, les commissaires ayant présidé à la démolition des fortifications lancent le chantier de la rue des Commissaires vers 1815, entraînant la création graduelle d'un *front de mer* constitué d'un alignement d'entrepôts en pierre grise face au fleuve Saint-Laurent. Leur plan prévoyait également la mise en place de rampes d'accès entre la rue des Commissaires, surélevée par rapport à la berge, et cette dernière, laissée dans son état naturel. Les premières rampes apparaissent peu avant 1820. Elles constituent alors de simples monticules de terre enserrés dans une armature de poutres recouverte de planches de bois. Toutefois, le reste du port continue de se dégrader, engendrant des commentaires négatifs de la part des marchands et des visiteurs.

Le troisième organisme gouvernemental ayant exercé une influence sur le développement du port à cette époque est la *Trinity House* ou *Maison de la Trinité*,

créée à Québec en 1805. Celle-ci se préoccupe essentiellement de la fluidité de la navigation sur le fleuve Saint-Laurent et adopte différents règlements afin de rendre le havre plus propre et plus sécuritaire. Mais son mandat privilégie indirectement le port de Québec, au grand dam des armateurs et marchands montréalais qui, à partir de 1823, exerceront des pressions pour obtenir la création d'un organisme spécifique, fort et local visant à développer et à gérer le port de Montréal.

1.3.3 Les premiers travaux de la Commission du havre de Montréal

Le 26 mars 1830, les démarches répétées pour l'amélioration du port sont finalement entendues par le gouvernement britannique qui crée la Commission du havre de Montréal. Le secteur entre alors dans une nouvelle phase de son développement. Les vingt prochaines années verront de multiples travaux qui changeront considérablement le visage du port. Entre



Figure 1.8
Les travaux de la Commission du havre de Montréal consistaient notamment à surélever la rue des Commissaires et à ériger des murs et des rampes d'accès, 1859.

aussi appelée indifféremment île du Marché ou *Oyster Island*, aujourd'hui englobée dans les terrains du Vieux-Port, face à la rue Saint-Sulpice (autrefois rue Saint-Joseph). Elle y fait aménager des quais inspirés des plans du commissaire Piper, membre du Corps royal de Génie, ainsi qu'une jetée la reliant à la terre ferme.

La campagne de travaux initiale (1830-1833) se poursuit par la construction des premiers murs de soutènement, escaliers et rampes d'accès en pierre de taille le long de la rue des Commissaires (dans l'axe de la place Royale, des rues Saint-Sulpice, Saint-Dizier et Saint-Gabriel, 1831-1833). Ces parois servent à retenir le sol et à accéder aux quais, autant qu'à embellir le havre. Les troubles politiques des cinq années suivantes, qui culminent avec les rébellions de 1837-1838, vont engendrer une stagnation des travaux. Pendant cette période, seule la Douane est construite, à l'extrémité nord de la place Royale (John Ostell, architecte, 1836-1838).

Une seconde campagne de travaux (1839-1841) va permettre de surélever la rue des Commissaires (afin de diminuer les risques d'inondations dans la vieille ville), de prolonger les quais, les murs et les rampes d'accès

jusqu'à l'embouchure du canal de Lachine vers l'ouest, puis jusqu'au Nouveau Marché (place Jacques-Cartier) vers l'est, en plus de canaliser la rivière Saint-Pierre. En outre, deux jetées sont aménagées devant le Nouveau Marché et des trottoirs revêtus de plaques de pierre grise, complétés en 1847 d'une rampe en métal de facture néo-classique, longent dorénavant l'ensemble de la rue des Commissaires, permettant aux badauds de contempler les activités portuaires en contrebas. Plusieurs de ces projets sont de John Cliff, alors surintendant des travaux portuaires. À cela s'ajoute le début des opérations de dragage du lit du fleuve et des abords des quais (1840), effectuées grâce à un cure-môle à vapeur acquis en Grande-Bretagne dès 1832.

Une troisième campagne de travaux (1845-1847) comprend notamment la construction de l'actuelle jetée Victoria, qui s'élanche dans le Saint-Laurent à la hauteur de la rue de la Friponne. Elle est construite selon la nouvelle technique dite des caissons ou *cribwork* (des enveloppes constituées de poutres de bois fixées par une armature de métal sont remplies de terre et de pierres), plutôt qu'en utilisant la technique traditionnelle des pilotis. La dernière entreprise majeure de cette période sera le creusement d'un chenal entre Montréal et Québec, principalement dans le lac Saint-Pierre, ce qui permettra à des navires de plus fort tonnage d'atteindre le port de Montréal (1851-1854). Les années subséquentes verront l'élaboration de projets grandioses qui resteront lettre morte, tel celui des canaux et bassins devant être aménagés à l'emplacement de la rivière Saint-Martin, au nord du Vieux-Montréal, et qui auraient donné au secteur des allures de docks londoniens (1852).

Désireux de faire connaître les nouveaux aménagements potentiels que le port de Montréal est accessible la majeure partie de l'année, sauf au creux de l'hiver, les commissaires instituent, en 1840, la tradition toujours vivante qui veut que l'on remette un prix au capitaine du premier navire océanique entrant dans le havre lors de sa réouverture annuelle. Ce prix prend d'abord la forme d'un simple chapeau, avant d'être remplacé par la fameuse canne à pommeau d'or, vers 1880. Depuis que le port est ouvert toute l'année (1964), grâce à des brise-glaces plus efficaces, la canne est remise au capitaine du premier océanique qui parvient à franchir les limites du port le 1^{er} janvier.

Figure 1.9
Au cours de la décennie 1840-1850, Montréal devient la capitale de la province du Canada Uni, dont le parlement est alors situé sur le site de l'actuelle place d'Youville, 1839.



Source : Musée McCord. Fonds James Duncan. M15949.18.

le canal de Lachine et la rue de la Friponne, la plage bourbeuse aura laissé place à un ensemble de quais et de jetées. Ces infrastructures permettront enfin au port de Montréal d'être compétitif, d'acheminer diverses marchandises européennes au cœur de l'Amérique du Nord et d'exporter adéquatement vers le vieux continent le bois et les céréales dont ses habitants ont tant besoin.

La Commission, composée de trois commissaires (les premiers nommés seront George Moffat, Jules Quesnel et Robert S. Piper), relève directement du Gouverneur en Conseil. Elle se met rapidement à la tâche, se faisant concéder par les Sulpiciens l'îlot Normandin, sorte de protubérance rocailleuse

1.3.4 L'élargissement du canal de Lachine : une nécessité pour répondre à un tournant majeur du développement économique et politique de Montréal

La décennie 1840-1850 marque un point tournant pour l'histoire politique et économique de Montréal qui devient, pour une courte durée, la capitale de la province du Canada Uni, avec l'Acte d'Union des provinces du Haut et du Bas-Canada (sanctionné par la reine Victoria le 23 juillet 1840, suite aux rébellions de 1837 et 1838 dans le Haut et dans le Bas-Canada).

S'appuyant sur le précédent d'une loi adoptée en 1845 pour dédommager les pertes matérielles et financières subies par les habitants de la province du Haut-Canada durant les rébellions, le gouvernement LaFontaine-Baldwin fait adopter et sanctionner au parlement, alors situé sur le site de l'actuelle place d'Youville, le 25 avril 1849, une loi similaire pour le dédommagement des habitants du Bas-Canada. En outre, une provision de 90 000 livres sterling faisait l'objet de ce vote.

Très mal reçue par une proportion importante de la population et de la députation anglophones qui n'acceptaient pas qu'une population d'*insurgés canadiens* soient dédommages pour leurs pertes, un fort mouvement d'opposition s'organise au fur et à mesure que le débat sur le *bill d'indemnisation* avance. Le soir même de l'adoption de la loi, une révolte éclate et le parlement est incendié, avec sa bibliothèque (25 000 livres, dont plusieurs sont devenus introuvables) et toutes les archives de la législature du Canada Uni, accumulées depuis ses débuts en 1841. Ces troubles, exacerbés par de graves problèmes économiques, finirent par sonner le glas de Montréal comme capitale de la province du Canada Uni.

En effet, cet épisode culmine à un moment particulièrement critique sur le plan économique. Entre 1842 et 1849, le gouvernement britannique démantèle un à un les divers volets de sa politique commerciale protectionniste, héritée du système colonial, qui favorisait jusqu'ici le commerce des matières premières entre les colonies et la métropole. La Grande-Bretagne prend le virage du libre-échange et réduit graduellement ses tarifs douaniers. Elle abroge notamment les *Corn Laws* qui garantissaient un accès privilégié des produits céréaliers des colonies au marché britannique, ainsi que les lois sur la navigation. Ces mesures vont favoriser l'économie américaine, déjà beaucoup plus productive et industrielle, depuis la révolution qui la libéra du carcan colonial.

Le Bas-Canada traverse alors une grave crise économique. Montréal perd ses marchés au profit de New York. Les coûts des transports augmentent. Non seulement le blé américain ne viendra pas vers Montréal par les canaux du Saint-Laurent, dont la construction achève en 1848, mais le blé canadien lui-même s'acheminera vers New York par le canal Érié, au profit des affréteurs américains. Les financiers et les marchands de la région de Montréal dénoncent avec véhémence la nouvelle politique anglaise.¹ Cette situation force les provinces qui formaient le Canada d'alors (la *British North America*), composé de la province du Canada Uni et des colonies du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve, à accroître leurs échanges entre elles et à orienter leurs exportations de produits de base vers le marché américain. Dès 1849, s'installe un libre-échange réciproque sur les matières premières entre les colonies britanniques de l'Amérique du Nord. En 1854, un premier *Traité de réciprocité* est signé avec les États-Unis. Ce traité assure le libre-échange mutuel des matières premières entre les signataires, mais maintient des tarifs douaniers élevés sur les produits transformés. Montréal se tourne alors vers New York et le Nord-Est américain.²

1. Voir LACOURSÈRE, Jacques, *Histoire populaire du Québec, 1841 à 1896*, tome 3, Septentrion, 1996, pages 41 et suivantes.
2. Voir ARTEAU, Richard, «Libre-échange et continentalisme : récapitulations», dans *La Politique économique canadienne à l'épreuve du continentalisme*, ACFAS-GRÉTSÉ, 1988, pp. 169-195.



Source : Bibliothèque et Archives nationales du Canada. Collection Travaux publics Canada. PA-110118.

Figure 1.10

L'énergie hydraulique du canal permet l'implantation de la raffinerie de sucre Redpath et de la meunerie Ogilvie dans le secteur des écluses Saint-Gabriel, 1920.

C'est dans ce contexte que se développent les activités industrielles et les infrastructures de transport des marchandises dans le havre de Montréal et aux abords du canal de Lachine.

Moins de vingt ans après l'inauguration du canal, son élargissement devient nécessaire afin de répondre aux besoins des industries qui s'implantent sur ses rives, non seulement afin qu'elles puissent bénéficier d'un accès privilégié pour l'acheminement de leurs matières premières et de leurs produits finis, mais également afin qu'elles puissent s'y approvisionner en eau de refroidissement et tirer profit de son énergie hydraulique. La proximité du port de Montréal et la présence d'une main-d'œuvre abondante, canadienne-française et irlandaise, dans les quartiers environnants, sont d'autres facteurs qui militent en faveur du développement industriel en bordure du canal.

L'élargissement facilitera également le passage des navires à vapeur entre le port de Montréal et le lac Saint-Louis. Les travaux (1843-1848) vont permettre de porter la largeur du canal à 36,6 mètres, cependant que sa profondeur atteindra 2,7 mètres. Le nombre d'écluses passe alors de sept à cinq, ce qui va à la fois réduire le temps d'éclusement et accentuer les dénivellations, renforçant de la sorte la capacité hydraulique en certains endroits précis.

Des lots hydrauliques sont concédés en trois endroits, soit le long de la rue Mill (1846), où s'implantent la même année les gigantesques moulins à farine de la Royal Mills, à proximité de l'écluse Saint-Gabriel (1851), où s'installent bientôt la raffinerie de sucre

Redpath et la meunerie de la famille Ogilvie, et à la Côte-Saint-Paul (1853), royaume de John Frothingham (fabriques de clous, haches et pelles). Les concessions sont cédées, par l'administration du canal, à des industriels et spéculateurs nantis contre redevances, ce qui permet de payer en partie les emprunts contractés pour les travaux d'élargissement. L'énergie hydraulique du canal fait tourner les roues des moulins et les turbines des usines dans un environnement où le débit peut être contrôlé artificiellement par des barrages.

La révolution industrielle montréalaise du XIX^e siècle, comme d'ailleurs celle des autres pays, est caractérisée par des conditions de travail extrêmement difficiles pour les ouvriers. Les nombreux manœuvres irlandais qui travaillent à l'élargissement du canal de Lachine en sont un bon exemple. Mal payés, entassés dans des baraquements peu chauffés, ceux-ci déclenchent la grève en 1843. Celle-ci durera plusieurs mois et fera six morts, sans que leurs conditions ne s'améliorent pour autant.

1.3.5 Le pont Victoria

Comme on l'a vu, l'abolition du système commercial colonial et des *préférences britanniques* ont forcé la province du Canada Uni et sa capitale éphémère à se retourner vers le marché américain pour développer son économie. L'amélioration rapide des relations politiques, l'abolition des tarifs protectionnistes sur les matières premières et le rapprochement commercial, conjugués au développement rapide de l'hinterland continental, vont stimuler l'économie des deux contrées. Production rimant avec exportation, il faut trouver un moyen efficace pour acheminer les marchandises et les personnes en suivant un axe nord-sud. Les canaux, conçus pour approvisionner, mais aussi pour défendre, ne traversent pas les frontières, même s'ils les longent parfois de très près. La solution réside dans une nouvelle invention britannique, le chemin de fer.

Même s'il n'est pas situé dans le havre, le tout premier chemin de fer canadien, qui relie pour la première fois Laprairie et Saint-Jean-sur-Richelieu le 21 juillet 1836, lui est intimement lié. La *Champlain and St. Lawrence Railroad*, autre réalisation innovatrice de la famille Molson, s'intègre à un réseau qui permet de relier plus efficacement Montréal à New York. Plusieurs transbordements sont toutefois nécessaires. Du port de Montréal, il faut s'embarquer sur un vapeur qui gagne

la Rive-Sud, avant de prendre le train, puis de s'embarquer à nouveau sur un bateau qui rejoindra les États-Unis via la rivière Richelieu et le lac Champlain. En 1852, le terminus de Laprairie est fermé pour être remplacé par celui de l'île Moffat (aujourd'hui intégrée à l'île Notre-Dame), à la hauteur de Saint-Lambert. La même année, la *St. Lawrence and Atlantic Railroad* inaugure une ligne de chemin de fer entre Longueuil et Sherbrooke.

Figure 1.11
Construction du pont
Victoria, 1858.



Source : Musée McCord. M15934.19.

Ce réseau naissant demeure toutefois plein d'embûches, et l'on rêve bientôt d'un lien ininterrompu entre Montréal et les États-Unis, qui permettra d'accéder directement à un port libre de glaces toute l'année. Des capitaux importants seront nécessaires pour réaliser un projet d'une telle ampleur. C'est alors que des hommes d'affaires et des politiciens montréalais, James Ferrier, William Molson et sir George Simpson en tête, se regroupent pour fonder la compagnie ferroviaire du Grand Tronc (*Grand Trunk Railway System*). George-Étienne Cartier rédige le projet de charte de l'entreprise qui voit officiellement le jour en 1851.

Les Montréalais ne bénéficiant pas de sommes suffisantes pour réaliser les ambitions du Grand Tronc, sir Alexander Galt se rend à Londres pour recueillir des fonds auprès d'investisseurs, dont les banquiers Baring Brothers. Le premier projet majeur de la compagnie sera de prolonger la ligne de la *St. Lawrence and Atlantic*, qu'elle a rachetée, jusqu'à Portland dans le Maine (1853), offrant enfin un accès à un port libre de glaces. Mais il manque toujours un maillon important à la chaîne. En effet, il faut encore traverser le fleuve en bateau-passeur pour aller prendre le train sur la Rive-Sud. Qu'à cela ne tienne, on allait construire le plus long pont ferroviaire du monde pour franchir le Saint-Laurent. Et il portera le nom de la reine d'Angleterre.

Figure 1.12
Constitué d'un tube
métallique posé sur des piles
de pierre calcaire, le pont Victoria
sera décrit comme la *huitième
merveille du monde*, 1873.



Source : Musée McCord. Fonds James Duncan. M15949.18.

Le célèbre ingénieur anglais Robert Stephenson, fils de l'inventeur de la locomotive à vapeur, est le concepteur du pont Victoria. Il choisit le principe du tube métallique posé sur des piles de pierre calcaire bossagée. La construction débute en 1854. Plus de 3000 ouvriers, en majorité des Irlandais, travaillent avec acharnement, et parfois au péril de leur vie, à la réalisation de ce qui sera décrit comme la *huitième merveille du monde* par les Montréalais de l'époque. Le pont est inauguré en grandes pompes par le prince de Galles (futur Édouard VII), en 1860, soit près d'un an après son achèvement. Le tube du pont Victoria, directement tiré d'un modèle britannique habituellement réservé à de petits ponts, convenait moins à un ouvrage de cette ampleur, la fumée des locomotives n'arrivant pas à s'échapper de sa prison de métal, à tel point que le pauvre prince s'est presque asphyxié lors du voyage inaugural. La structure fut d'ailleurs transformée en 1898, lui donnant ainsi sa silhouette actuelle.

Le pont Victoria contribue à faire de Montréal un nœud ferroviaire important en Amérique du Nord. Il représente également un affranchissement significatif par rapport à l'hiver, le transport des biens et des personnes vers les États-Unis et l'Europe n'étant désormais plus assujéti aux caprices des glaces et des crues. Plus important encore, l'étroite convergence rail-navigation qui caractérise le havre à partir de 1860 constitue un avantage commercial indéniable qui assurera à Montréal le titre de métropole du Canada pendant plus de cent ans.

1.3.6 La pointe Saint-Charles

La venue du pont Victoria à la pointe Saint-Charles a modifié radicalement le paysage de ce secteur de Montréal, jusque-là agricole et bucolique. Outre les grands domaines appartenant aux principales communautés religieuses de Montréal, dont seule subsiste la ferme Saint-Gabriel des Sœurs de la Congrégation de Notre-Dame, on y trouvait sous le Régime français le *Village aux Oies*, sorte de hameau temporaire où s'installaient l'automne venu les chasseurs attendant l'arrivée des oies sauvages. Les marécages qui entouraient les cabanes ont été asséchés grâce aux remblais issus de la construction du canal de Lachine. Les milliers d'ouvriers irlandais travaillant à la construction du pont Victoria devaient être logés à proximité du chantier, Montréal ne disposant pas à l'époque d'un système de transport en commun. Le site remblayé du *Village aux Oies*, situé immédiatement au nord-est des approches du pont (à l'est de la rue Bridge), apparaissait adéquat. En quelques années, on allait y développer le modeste quartier ouvrier de Victoriatown. Véritable ghetto, complètement isolé du reste de la ville par un lacs de voies ferrées, Victoriatown ne compte alors que quatre rues.

Au sud-ouest des approches du pont Victoria, le Grand Tronc érige, à partir de 1856, un immense complexe de hangars et d'ateliers d'entretien au milieu d'une vaste cour de triage. Face aux ateliers, la compagnie fait construire une rangée de maisons ouvrières attribuées à l'ingénieur Stephenson, baptisée *Sebastopol Row* (1857). Ancêtre de l'habitat vernaculaire montréalais, rare exemple de logements aménagés spécifiquement par et pour une entreprise à Montréal, l'ensemble résidentiel de la rue Sébastopol a été amputé de quatre de ses sept quadruplex au cours de la seconde moitié du XX^e siècle.

La transformation radicale de la pointe Saint-Charles à partir du milieu du XIX^e siècle ne réside pas uniquement dans une nouvelle occupation dense et étriquée du sol, axée sur l'industrie, les transports et le logement ouvrier, mais également dans la modification significative de la topographie même du site. Ainsi, vers 1860, les Sœurs de la Congrégation de Notre-Dame louent une partie de leurs terres afin qu'elles servent de dépotoir. Celui-ci débordera rapidement dans les eaux du fleuve Saint-Laurent, modifiant graduellement la ligne du rivage. En outre, une digue est aménagée en 1888 entre le pont Victoria et Verdun, mettant à l'abri des inondations les habitants et les usines de ce qu'il est maintenant convenu d'appeler le quartier de Pointe-Saint-Charles. L'espace situé au-delà de la digue sera graduellement remblayé grâce à l'ajout de quantités d'autres déchets, jusqu'à former au XX^e siècle une avancée considérable dans les eaux du fleuve, correspondant au tiers de la superficie totale du quartier. Notons enfin, à l'extrême ouest du site, la présence du déversoir de l'aqueduc de Montréal, aménagé en 1856 à même un bras de la rivière Saint-Pierre.



Figure 1.13
En 1865, la ferme Saint-Gabriel domine toujours un paysage agricole et bucolique sur les berges du fleuve.

Source : Musée McCord. Fonds Alexander Henderson. MP-0000.10.87.



Figure 1.14
Le Grand Tronc érige, à partir de 1856, un immense complexe de hangars et d'ateliers d'entretien au milieu d'une vaste cour de triage, 1898.

Source : Musée McCord. Fonds Alfred Walter Roper. MP-1977.76.62.

1.4 Le havre, au cœur de la métropole du Canada : 1861-1967

1.4.1 La croissance du trafic maritime

Depuis son bureau, aménagé au sommet de la tour de *Ravenscrag*, sa nouvelle résidence de l'avenue des Pins (1861), sir Hugh Allan surveille les arrivées et départs de ses navires dans le havre. Allan est devenu l'homme le plus riche du Canada grâce à sa compagnie de transatlantiques, la *Allan Royal Mail Line*, qui détient le monopole sur le transport du courrier depuis 1855 et qui exerce un quasi-monopole sur le transport des passagers entre la Grande-Bretagne et le Canada. À noter que son nom officiel est la *Montreal Ocean Steamship Company*. Seule la petite *Beaver Line* vivote dans l'ombre du géant, ancêtre prestigieux de la *Canadian Pacific Ocean Services*. Le centre nerveux de la *Allan Royal Mail Line* est alors situé dans un édifice relativement modeste qui abrite de nos jours le siège de la Société du Vieux-Port de Montréal (2, rue Saint-Pierre). Devant cet immeuble néo-Renaissance (John William Hopkins, architecte, 1858) trône la statue de John Young, l'autre figure dominante de l'histoire du havre dans les années 1860-1870 (Philippe Hébert, sculpteur, 1908).

John Young est, à l'instar d'Allan, originaire d'Écosse, comme tant d'autres hommes d'affaires influents du Montréal victorien. Il présidera la Commission du havre de Montréal à plusieurs reprises au cours des années 1850, 1860 et 1870. Favorable au libre-échange avec les États-Unis, Young fait aussi dans l'import-export

et dans la spéculation foncière, ce qui engendrera des conflits d'intérêts qui le placeront dans l'eau chaude à quelques reprises au cours de sa présidence. Toutefois, celle-ci est surtout caractérisée par un accroissement significatif de l'achalandage du port. Ainsi, le port reçoit 259 océaniques en 1860. Il en accueillera 574 l'année suivante! À cette époque, le port est ouvert à la navigation 238 jours par année en moyenne, de la fin avril à la mi-décembre. Cette augmentation est en partie attribuable à l'ouverture du pont Victoria et au dragage graduel du fleuve Saint-Laurent en amont de Québec qui permet de creuser un chenal plus profond pouvant accueillir des navires de plus fort tonnage (7 mètres en 1878, contre 5 mètres en 1854). Mentionnons que cette tâche est assumée par la Commission du havre de Montréal jusqu'en 1888, même si les travaux se déroulent parfois à plus de 200 kilomètres en aval du port. Elle sera par la suite transférée au ministère des Travaux publics du Canada (la profondeur actuelle du chenal est de 11,3 mètres). Ajoutons que la Confédération de 1867 aura pour effet de concentrer le développement de l'industrie des transports dans la portion centrale du nouveau pays, dont fait partie le havre, au détriment des provinces Maritimes et même du port de Québec.

Figure 1.15
Grâce à l'ouverture du pont Victoria et au dragage du fleuve Saint-Laurent, le port accueillera 574 océaniques en 1861, 1867.



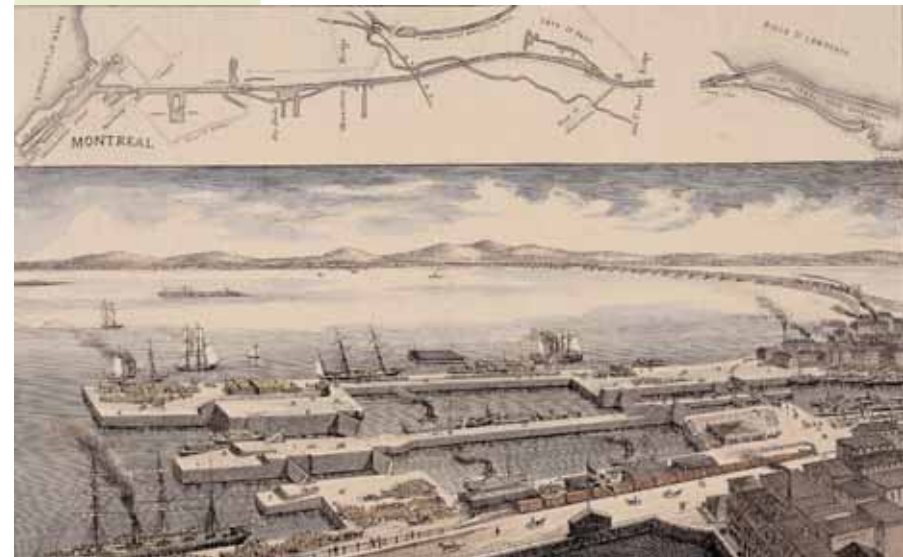
Source : Archives du port de Montréal, collection Archives nationales du Canada.

Les aménagements portuaires réalisés sous le règne de John Young sont étonnamment modestes. Il s'agit essentiellement de la construction du quai et du bassin *Windmill Point* (1863) et de l'introduction du chemin de fer sur les terrains du port (1871). Par contre, les projets non réalisés que caressait Young avaient une envergure considérable. Visionnaire, peut-être trop ambitieux pour son temps, il voulait aménager un canal reliant le fleuve Saint-Laurent au lac Champlain à la hauteur de Kahnawake, creuser un tunnel ferroviaire sous le mont Royal, ce qui sera fait quelques décennies plus tard, et construire un pont traversant le Saint-Laurent à la pointe est de l'île Sainte-Hélène (pont Royal-Albert, 1874-1876)... L'année de sa mort, on inaugure, au 357 de la rue de la Commune Ouest, un prestigieux immeuble qui abritera le siège de la Commission du havre jusqu'en 1936, puis le Conseil des Ports nationaux jusqu'en 1969 (Hopkins, Wily et Hutchison, architectes, 1874-1878).

1.4.2 Le second élargissement du canal de Lachine

Afin de standardiser les dimensions des canaux canadiens, le gouvernement fédéral procède à un second élargissement du canal de Lachine entre 1874 et 1883. Par suite de l'achèvement des travaux, sa largeur atteint 46 mètres, alors que sa profondeur est de 4,3 mètres. Il peut dorénavant recevoir des navires atteignant 2500 tonnes. Un grand plan d'eau baptisé bassin Peel est aménagé dans le principal coude du canal, entre les écluses 2 et 3 (Saint-Gabriel). Il permet à des océaniques d'effectuer des livraisons aux industries qui bordent le bassin, pour ensuite se retourner et revenir vers le port de Montréal. Un nouveau type de navire, spécialement adapté aux canaux, fait son apparition dans les années qui suivent. Il s'agit des *canallers*, ancêtres des *lakers* (lacquiers) dont le pont est situé à l'avant du bateau, plutôt qu'à l'arrière, facilitant ainsi les manœuvres d'entrée dans les écluses.

Figure 1.16
Afin de standardiser les dimensions des canaux canadiens, le canal de Lachine est de nouveau élargi entre 1874 et 1883. Gravure de 1877.



Source : Musée McCord. Fonds Eugene Haberer. M20947.

1.4.3 L'industrialisation des anciens faubourgs

Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, les anciens faubourgs qui encadrent la vieille ville à l'est et à l'ouest subissent une métamorphose complète qui en fait les principaux quartiers industriels et ouvriers de Montréal. À l'est, l'ancien faubourg Québec, qui avait accueilli la prison du Pied-du-Courant en 1836, voit l'agrandissement rapide des installations de la brasserie Molson, la construction des bâtiments de la *Dominion Oil Cloth*, l'aménagement des entrepôts du département de la Voirie de la Ville de Montréal (division Est) et l'implantation de la gigantesque usine de la *Canadian Rubber* (1854) qui fabriquera d'abord des bottes et des imperméables en caoutchouc avant de se tourner vers l'industrie du pneu avec l'avènement de la bicyclette et de l'automobile (pneus Uniroyal). Cette dernière entreprise dispose au départ de ses propres quais, qui seront graduellement intégrés au port de Montréal.

La transformation la plus significative du secteur se produit toutefois en 1882, lorsque la nouvelle compagnie ferroviaire du Canadien Pacifique (*Canadian Pacific Railway Company*) doit aplanir toute la portion du faubourg située entre la rue Berri et l'ancienne propriété du juge Panet pour y installer les voies ferrées de son premier terminus canadien qu'elle baptise gare Dalhousie en rappel du square du même nom autrefois situé à proximité. Un tunnel est creusé par la Ville de Montréal entre le port et la rue Saint-Antoine Est, dans l'axe de la rue Beaudry, afin de pouvoir acheminer les marchandises des quais vers la ville sans enjamber les

voies ferrées. Le principal objectif du Canadien Pacifique est alors de construire un chemin de fer transcontinental jusqu'à l'autre extrémité du Canada. Sa gare Dalhousie, située en bordure du havre, allait servir de point de jonction entre le port, où arrivaient de plus en plus nombreux des immigrants venus de tous les pays européens, et l'Ouest canadien, où plusieurs d'entre eux désiraient s'installer. C'est d'ailleurs de cette gare qu'est parti le premier train à destination de Vancouver (Port Moody), le 28 juin 1886. La gare Dalhousie (plus tard connue sous le nom de dépôt Dalhousie), fermée à la suite de l'ouverture de la gare Viger en 1898, a abrité jusqu'à récemment l'École nationale de cirque.

Figure 1.17
À la fin du XIX^e siècle, le paysage du Griffintown et du faubourg des Récollets est façonné par la révolution industrielle. Photo de 1890.



Source : Archives du port de Montréal, collection Archives nationales du Canada.

À l'autre extrémité du Vieux-Montréal, le quartier de Griffintown et l'ancien faubourg des Récollets connaissent aussi des transformations radicales. Les habitants, surtout d'origine irlandaise, quittent rapidement le secteur, qui fait place à des industries très variées. La *New City Gas Company*, dont les immeubles existent toujours, s'y installe en 1859. Elle permet aux Montréalais de bénéficier d'un approvisionnement en gaz régulier et sécuritaire (chauffage et éclairage). Cette tradition a été perpétuée par les compagnies d'électricité implantées dans le même secteur après 1900 (*Royal Electric*, 1902, *Montreal Light Heat and Power*, 1928). De nos jours, Hydro-Québec et les

Figure 1.18
Les conditions sanitaires dans les faubourgs sont déplorable pour les familles ouvrières. Photo de 1903.



Source : Musée McCord. Fonds William Notman. II-146359.

systèmes de chauffage des grands gratte-ciel du centre-ville sont logés à la même enseigne. À cela, il faut notamment ajouter d'importantes fonderies comme la *Ives and Allen* (1864-1872) et la fonderie Darling (1909). En 1871, on relie le pont Victoria au port de Montréal via la rue Brennan. Les résidents des anciens faubourgs sont repoussés à la périphérie, soit vers les rues Sainte-Catherine Est, Hochelaga et de Maisonneuve, dans le cas du faubourg Québec, et vers les communautés de Sainte-Anne, Saint-Gabriel, Sainte-Cunégonde et Saint-Henri-des-Tanneries, dans le cas de Griffintown et du faubourg des Récollets.

Figure 1.19
Le parc Sohmer, aménagé au bord du fleuve, avec ses tables disposées dans le style d'une guinguette au bord de la Marné, 1890.



Source : Musée McCord. Fonds Cumming & Brewis. MP-0000.827.4.

1.4.4 La salubrité dans les faubourgs montréalais

Tout au long du XIX^e siècle, Montréal brise de tristes records en matière de salubrité publique parmi les pays industrialisés. Les conditions sanitaires y sont déplorable pour les ouvriers et leurs familles. Le service de collecte des ordures demeure déficient, l'eau potable se fait rare, sans compter que la plupart des logements bâtis au sud de la rue Saint-Antoine n'ont toujours pas de salle de bains en 1895. Cette année-là, exaspéré par la situation, Herbert Ames publie son célèbre constat, *The City Below the Hill*, qui allait commencer à faire bouger les choses. En outre, les quartiers ouvriers sont frappés par des épidémies majeures. En 1832, le choléra décime la communauté irlandaise, intimement liée au havre et à son développement. En 1847-1848, le typhus tue plus de 2000 personnes à Montréal seulement. Le *Village aux Oies* (traduit en *Goose Village*, et plus tard connu sous le nom de Victoriatown), où l'on érige à la hâte des hangars pour loger les malades, devient leur mouiroir. Un monument, érigé à l'entrée du pont Victoria par des employés du chantier du pont, rend d'ailleurs hommage aux quelque 6000 victimes irlandaises du typhus à travers le Québec. Enfin, l'épidémie de variole de 1885, conséquence directe du manque

d'hygiène, affecte également Canadiens français et Irlandais, mal informés sur l'efficacité d'un vaccin bénéfique.

1.4.5 Les premières activités récréotouristiques dans le havre

Le havre s'avère non seulement un lieu de production, de transport et parfois de misère, mais aussi un terrain de jeu extraordinaire pour l'ensemble des Montréalais. Depuis l'arrivée des Écossais, amoureux de la nature, des patinoires improvisées sont aménagées en face de la ville pour les fervents de sports d'hiver. Les Canadiens français, les Irlandais et les Mohawks de Kahnawake prennent également part aux activités qui comprennent des compétitions de raquette, de *curling*, de crosse et de *earling*. Ces deux derniers sports conjugués vont donner naissance, à Montréal, au hockey sur glace, tel que nous le connaissons aujourd'hui (1875).

En 1870, l'armée impériale britannique quitte ses casernes de l'île Sainte-Hélène. L'île, à l'exception du fort, est louée à la Ville de Montréal par le gouvernement fédéral, devenant parc public en 1874. La



Figure 1.20
À l'époque, on saute les rapides de Lachine en bateau à vapeur! 1865.

Certains, préférant l'action à la contemplation, voudront sauter les rapides de Lachine, comme on le fait encore de nos jours. Des entreprises spécialisées dans les émotions fortes émergent vers 1865. À l'époque, on saute en bateau à vapeur!

Toutefois, les passagers pris du mal de mer préféreront les croisières romantiques offertes par la *Canada Steamship Lines* et par la *Richelieu and Ontario Navigation Company* qui, au départ du havre montréalais, peuvent les conduire en direction des Mille-Îles, de Murray Bay (La Malbaie), ou encore de Tadoussac. Les croisières fluviales en Amérique du Nord, instaurées par les armateurs du Mississippi, sont reprises par les

fameux *bateaux blancs* qui feront les beaux jours de la navigation sur le Saint-Laurent jusqu'en 1966.



Figure 1.21
Dommages causés par les glaces avant la construction du mur de protection en face de la place Royale, 1870.

Source : Archives du port de Montréal.

Société Saint-Jean-Baptiste y organise un énorme pique-nique, le 24 juin, voulant ainsi évoquer les derniers moments de la Nouvelle-France. Paradoxalement, le manoir de la baronne de Longueuil est détruit à la même époque. Un service de traversier saisonnier entre le port et l'île est inauguré en 1875, permettant aux Montréalais, toutes classes sociales confondues, de profiter des bienfaits de la nature. En 1908, l'île Sainte-Hélène est vendue à la Ville de Montréal, le gouvernement du Canada se réservant l'usufruit des bâtiments à caractère militaire.

Ancêtre des parcs d'attractions montréalais (parc Belmont, Jardin des Merveilles et La Ronde), le parc Sohmer (1889) offre un divertissement populaire qui plaît aux masses ouvrières canadiennes-françaises. Aménagé au bord du fleuve, à l'emplacement de l'ancienne propriété du juge Panet, on peut y assister à un concert, aller aux vues (visionner un film, à partir de 1896), ou juger les exploits des hommes forts du quartier, à moins que l'on ne préfère y prendre une boisson, confortablement installé à une table disposée dans le style d'une guinguette au bord de la Marne. Coincé entre la brasserie Molson, à l'est, et les infrastructures du Canadien Pacifique, à l'ouest, le parc Sohmer, cette seule véritable fenêtre sur le fleuve pour les gens du quartier, disparaît dans un incendie en 1919. À l'autre extrémité du havre, des clubs nautiques se forment, tel le *Grand Trunk Boating Club* de Pointe-Saint-Charles qui déménagera rapidement ses pénates vers l'ouest de l'île de Montréal.

1.4.6 Les périls du havre

Depuis la venue des premiers explorateurs, hauts-fonds et forts courants ont perturbé plus d'un voyage à Montréal. Le havre est connu pour son courant Sainte-Marie, qui ralentit considérablement la progression des bateaux vers le port, mais aussi pour son courant du Sault-Normand (à la hauteur de l'actuelle Cité-du-Havre), qui peut faire dévier un gros navire. Les îles, surtout les bancs de sable, très nombreux en face de la métropole, ont fait échouer plusieurs expéditions. Toutefois, rien n'est plus traître qu'un embâcle, car il se produit en quelques minutes. Les célèbres inondations de la basse-ville des printemps 1886 et 1887, causées en partie par des embâcles, ont eu un impact considérable, non seulement sur le havre, mais aussi sur l'ensemble du centre-ville de Montréal, car elles ont contribué au déplacement des activités commerciales de la rue Notre-Dame vers la rue Sainte-Catherine au cours de la dernière décennie du XIX^e siècle (exemples : bijouterie Birks, grand magasin Morgan's).

Afin de remédier à la situation, on surélève la rue de la Commune de 22 pouces (environ 56 centimètres) et l'on érige deux stations de pompage à chaque



Figure 1.22
L'inondation du printemps 1886 : l'eau envahit le Bas-de-la-Ville jusqu'à la gare Bonaventure, à l'intersection des rues Peel et Saint-Antoine.

Source : Musée McCord. Fonds George Charles Arless. MP-0000.236.2.

extrémité du havre, tel que défini à l'époque (station Craig, au pied de l'actuel pont Jacques-Cartier, et station Riverside, près de la rue Mill, 1887). Ces édifices, qui sont des réalisations architecturales d'envergure, existent toujours, même s'ils ont perdu leur fonction première. Mais la principale solution au problème réside dans le *Guard Pier* (jetée Mackay, 1891-1896), réclamé par les commissaires du havre depuis 1833. Il permettra enfin de faire circuler les glaces du fleuve qui s'agglutinaient auparavant dans le port. Cette digue de protection, longue de 1,6 kilomètre, a été pensée par l'ingénieur en chef de la Commission du havre, John Kennedy.

Depuis toujours, l'hiver exerce son influence sur les Montréalais, qui en tirent parfois avantage. Ainsi, les Amérindiens se déplaçaient plus facilement l'hiver que l'été sur les rivières et les lacs gelés, qui sont difficiles ou impossibles à franchir pendant la saison estivale. Les Français, studieux, feront de même; de sorte que les contacts avec Laprairie, Saint-Lambert et Longueuil seront longtemps plus faciles pendant la saison froide. On trace alors des chemins sur la glace, balisés par des sapins, sur lesquels on se déplace en traîneaux. On poussera l'audace jusqu'à aménager une voie ferrée entre le havre et la Rive-Sud. En effet, la *Quebec, Ottawa, Montreal & Occidental Railroad Company* inaugure un service de train saisonnier pendant l'hiver 1880. L'expérience sera toutefois de courte durée, puisqu'en 1883, une locomotive s'enfonça dans les eaux glacées du Saint-Laurent, mettant un terme à l'aventure.

1.4.7 Les années fastes du port

En 1896, la *Allan Line* se déleste de son dernier voilier (le *Glenmorag*). C'en est fait des coques de bois et de fonte, des mâts et des voiles. Celle-ci avait d'ailleurs été l'une des premières entreprises maritimes nord-américaines à se doter d'un transatlantique en acier, mû exclusivement par la vapeur (le *Buenos Ayrean*, 1880). Paquebots et cargos, plus rapides, permettent de rallier davantage de ports. Le havre, principale porte d'entrée internationale de Montréal, est désormais ouvert sur le monde. Il permet à Montréal et au Canada tout entier de s'émanciper, la Grande-Bretagne et, dans une moindre mesure, la France et les États-Unis, n'étant plus, grâce au transport maritime, l'unique référence en matière de culture, d'économie et d'immigration. Les pogroms en Allemagne, en Pologne (Prusse) et en Russie chassent de ces pays des milliers de juifs qui s'entassent sur des navires à desti-

nation du Canada.

La pauvreté en Italie amène ici des familles entières. Des Grecs, des Hongrois, des Ukrainiens débarquent dans le havre pour peupler la métropole canadienne et en faire une ville cosmopolite.

L'année 1896 voit aussi l'élection d'un nouveau gouvernement à Ottawa, dirigé par sir Wilfrid Laurier. Son ministre des Travaux publics, le Montréalais Israël Tarte, est en bonne partie responsable des ouvrages qui ont donné au port sa configuration actuelle (1896-1902). Avec l'aide de Kennedy, ingénieur de la Commission du havre, il planifie consciencieusement l'expansion du port de Montréal, qu'il voit comme un outil de développement inéluctable de la métropole et du pays tout entier. Les trois imposantes jetées du Vieux-Port que nous connaissons aujourd'hui datent de cette époque (Alexandra, 1899, King-Edward, 1901, et Jacques-Cartier, 1904). Cette dernière est le résultat de nombreuses modifications, puisqu'un embryon de jetée existait là depuis 1839. À cela, il faut ajouter la jetée Bickerdike de 1896, déjà prévue par les commissaires, et sise à proximité de la rue Mill. Ces ouvrages sont réalisés selon de nouvelles techniques combinant caissons de bois et de béton. Après 1945, les jetées seront renforcées sur leur pourtour par l'ajout de cylindres métalliques injectés de béton.

Toutefois, la transformation la plus significative du paysage portuaire allait résider dans la construction de silos à grain et d'entrepôts en hauteur. Les premiers entrepôts du port étaient démontables (vers 1840). On les érigeait au printemps, pour ensuite les remettre l'automne venu, afin de les soustraire à l'impact de l'hiver et des glaces, le véritable entreposage à long terme se faisant dans les magnifiques édifices de pierre grise de la rue de la Commune. La popularité du port de Montréal allait cependant justifier l'édification de structures permanentes. En 1885, le Canadien Pacifique fait élever les premiers silos en bois destinés à recevoir le blé de l'Ouest canadien. Ils seront vite remplacés par des silos en acier reposant sur des

Figure 1.23
Vue d'ensemble de la rue des Commissaires et du marché Bonsecours en 1895.



Source : Archives du port de Montréal, collection Archives nationales du Canada.



Figure 1.24
Érigé pour le Grand Tronc en 1906, le silo numéro 5 transformera le paysage portuaire du havre, 1953.

Source : Archives gais du Québec. Fonds Alan B. Stone.

pilliers de béton. Le silo numéro 1, érigé en 1904 (et démolé en 1982) devant la place Royale, était de ce type, tout comme la portion centrale du silo numéro 5, érigé pour le Grand Tronc en 1906, et qui existe toujours en bordure de l'entrée du canal de Lachine (John S. Metcalf, ingénieur). Une autre révolution allait s'opérer avec la construction du tout premier silo au monde entièrement fait de béton (silo numéro 2, 1912). Il a été démolé en 1978, mais des vestiges subsistent le long de l'esplanade du Vieux-Port, face au marché Bonsecours. L'ensemble de ces ouvrages sera l'objet de commentaires dithyrambiques de la part des créateurs du mouvement moderne, dont Walter Gropius, fondateur du Bauhaus en Allemagne, qui fera le voyage à Montréal afin d'admirer ces réalisations audacieuses, et Le Corbusier, qui reproduira un dessin du silo numéro 2 dans son ouvrage *Vers une architecture*.

Grâce à ces équipements, le port de Montréal devient le plus grand port céréalier en Amérique du Nord à la fin de la Première Guerre mondiale. En 1926 seulement, 136 millions de boisseaux de grain seront entreposés dans les silos du havre (27 % de ce grain provient des États-Unis). Parmi les autres produits qui transitent par le port, mentionnons le bois, le charbon, la pâte à papier, la



Source : Ville de Montréal. Gestion de documents et archives. VM94-A-121-9.

Figure 1.25
À la fin de la Première Guerre mondiale, le port de Montréal devient le plus grand port céréalier en Amérique du Nord, 1963.



Source : Archives du port de Montréal.

viande, les fruits et les légumes. Afin de pouvoir conserver ces trois derniers types de produits, on érige un énorme entrepôt frigorifique à l'extrémité est de la rue Berri (John S. Metcalf, ingénieur, 1922). Son mécanisme de refroidissement au chlorure de calcium est alors à la fine pointe de la technologie. Ajoutons qu'en 1926, le port accueille 65 263 passagers voyageant sur des transatlantiques. Principal point de jonction entre la navigation océanique et la navigation intérieure en Amérique du Nord, le port de Montréal se targue d'être plus rapproché de l'Europe que n'importe quel port de mer des États-Unis. En effet, il n'est situé qu'à 2760 miles nautiques de Liverpool, contre 2783 pour Portland et 3043 pour New York.

En plus des entrepôts et des silos, le port se dote d'un poste de police (Théodore Daoust, architecte, 1923) qui comprend aussi une tour pour le séchage des boyaux d'approvisionnement en eau des navires amarés dans le havre, ainsi que des ateliers de ferblanterie et de forge. Quant à la tour de l'Horloge, complétée en 1922, elle a été entièrement restaurée en 2002. La tour a pour but d'accueillir les voyageurs dans le havre et de rendre hommage aux marins morts au combat au

cours de la Première Guerre mondiale. Elle servait autrefois de point d'appui à des convoyeurs aujourd'hui disparus. Le prince de Galles en a posé la pierre angulaire en 1919.

Parmi les changements à la périphérie du port, mentionnons l'inauguration, en 1909, par la *Montreal and Southern Counties Railways*, d'un premier service de train de banlieue montréalais permettant de relier Montréal à Saint-Lambert, à Greenfield Park et même à Granby via le pont Victoria. L'entreprise fait élever un terminus, situé à l'angle des rues McGill et d'Youville (1923), qui sera en activité jusqu'en 1955. Autre modification d'importance, le prolongement du boulevard Saint-Laurent au sud de la rue Notre-Dame (1911-1912), qui allait entraîner la démolition du vieux couvent des Sœurs de la Congrégation de Notre-Dame, dont plusieurs bâtiments remontaient au XVIII^e siècle. Un projet de prolongement de la rue Saint-Denis/Bonsecours jusqu'au fleuve, et qui devait entraîner la démolition de la chapelle Notre-Dame-de-Bonsecours, surnommée la chapelle des Marins, est heureusement resté lettre morte.

Figure 1.26
Afin de conserver les denrées périssables, le port érige un énorme entrepôt frigorifique à l'extrémité est de la rue Berri, 1922.

1.4.8 Le pont Jacques-Cartier

Dès 1929, le gouvernement fédéral reconnaît l'importance historique du canal de Lachine. Cette infrastructure majeure avait mobilisé toute une population au cours des années 1820. Cent ans plus tard, un autre projet d'envergure allait faire de même pour une autre génération. Il s'agit de la construction du pont Jacques-Cartier. Le rêve d'un pont entre Montréal et Longueuil n'était pas nouveau. John Young y avait pensé en 1874, puis le projet Shearer avait été soumis, sans plus de succès, en 1914.

L'augmentation rapide du nombre d'automobilistes au cours des années 1920 allait cependant rendre impérieuse la construction d'un pont leur étant destiné. Plusieurs emplacements sont alors évalués. Celui permettant un point d'appui central sur la pointe est de l'île Sainte-Hélène est retenu. Le tablier du pont doit également être suffisamment élevé afin de permettre le passage des plus gros navires en route vers le havre.

Les expropriations en vue d'aménager les approches du pont sur l'île de Montréal sont un véritable casse-tête. Si la démolition des entrepôts du département de la Voirie ne pose pas de problème, en revanche, celle des usines de savon de l'influente famille Barsalou

Figure 1.28
Inauguré le 24 mai 1930, le pont Jacques-Cartier devient alors le plus imposant monument du havre, 1941.



Source : Ville de Montréal. Gestion de documents et archives. VM6-D780-23-15-2.

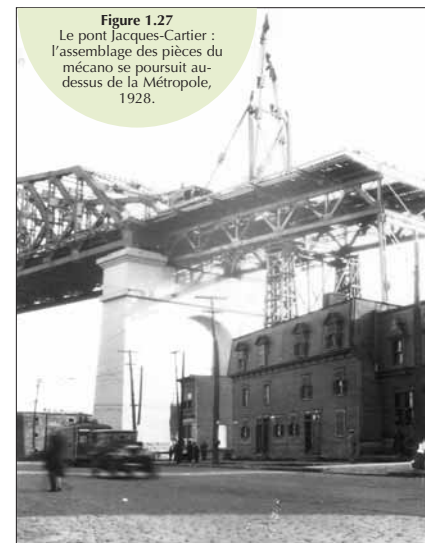


Figure 1.27
Le pont Jacques-Cartier : l'assemblage des pièces du mécano se poursuit au-dessus de la Métropole, 1928.

Source : Ville de Montréal. Gestion de documents et archives. VM6-D780-23-15-1.

s'avère impossible, entraînant une modification du tracé du pont auquel on donne le surnom de *pont croche*. Les travaux débutent en 1925, selon les dessins de J. B. Strauss, à qui l'on doit notamment le célèbre *Golden Gate Bridge* de San Francisco. Le pont Jacques-Cartier est inauguré le 24 mai 1930, juste à temps pour célébrer le centenaire de la Commission du havre. Il sera d'ailleurs nommé pont du Havre (*Harbour Bridge*) avant d'être rebaptisé Jacques-Cartier en 1934, année des fêtes du 400^e anniversaire de la découverte du Canada par l'explorateur malouin. La France offre alors un buste de Cartier, que l'on installe près de la sortie menant à l'île Sainte-Hélène (et non pas les quatre prétendues tours Eiffel au sommet de la structure, qui sont plutôt un clin d'œil de ses concepteurs). Le pont Jacques-Cartier devient alors le plus imposant monument du havre, et de Montréal dans son ensemble. Il constitue l'aboutissement d'un siècle d'efforts pour faire du havre montréalais un noyau de transports sans rival au Canada.

1.4.9 La crise et la Seconde Guerre mondiale

La crise boursière de 1929, qui allait engendrer une crise économique et sociale pendant les dix années suivantes, aura un impact considérable sur le havre, comme sur l'ensemble du monde occidental. Les autorités du port se poseront des questions sur l'acheminement des immenses réserves de nourriture entreposée dans le havre aux populations d'Amérique qui crient famine. Ces mêmes autorités devront décider du sort des milliers de personnes en détresse qui fuient l'Europe hitlérienne en direction du Canada et des États-Unis. L'heure est aux décisions d'envergure nationale. Pour ces raisons, la Commission du havre est dissoute et remplacée par le Conseil des ports nationaux, en 1936. Cette nouvelle instance sera en mesure de gérer l'ensemble des entrées et sorties maritimes à travers le Canada.

Afin de créer des emplois pour les milliers de chômeurs montréalais issus de la crise, le maire de la métropole canadienne, Camillien Houde, entreprend des travaux municipaux qui auront un impact durable sur la ville (le Jardin botanique, plusieurs bains et marchés publics) et sur le havre. En 1931, l'île Sainte-Hélène, maintenant facilement accessible via le pont Jacques-Cartier, est visée par ces grands travaux municipaux. L'architecte paysagiste Frederick G. Todd, à

qui l'on doit notamment le plan d'aménagement de Ville-Mont-Royal, est mandaté pour réaménager l'espace et ériger des pavillons. Parmi les réalisations de cette époque, mentionnons la tour de Lévis (D. Beupré, architecte, 1936), qui n'est rien d'autre qu'un château d'eau élégamment vêtu, le pavillon des sports, aménagé à proximité de l'emplacement du manoir de la baronne de Longueuil (actuel restaurant Hélène-de-Champlain, 1937), et le chalet des baigneurs (complété en 1953), tous édifiés grâce au granit de brèche extrait localement, dont la forte teneur en oxyde de fer donne aux bâtiments une coloration orangée. Au cours de la Seconde Guerre mondiale, le vieux fort de l'île Sainte-Hélène servira de camp d'internement des Allemands et des Italiens vivant au Québec, ainsi que de prison pour les déserteurs de l'armée canadienne (1939-1946).

Le Canadien National (CN), né en 1923 de la fusion de plusieurs compagnies ferroviaires, entretient de grands projets pour Montréal. En 1930, il amorce la construction d'un viaduc ferroviaire devant relier l'an-

cienne cour de triage du Grand Tronc de Pointe-Saint-Charles, à un vaste complexe Art déco au centre-ville, semblable au *Rockefeller Center* de New York. Le projet comprend un hôtel et plusieurs tours à bureaux. Mais la crise allait remettre tout cela en question. Seuls le viaduc et la gare incluse dans le concept original seront réalisés à cette étape (1938-1943), découpant Griffintown et l'ancien faubourg des Récollets en deux portions inégales, désormais isolées l'une de l'autre. Au sud-ouest des ateliers du Grand Tronc, reconstruits en 1929, le CN aménage une nouvelle cour de triage sur des remblais qui priveront la ferme Saint-Gabriel de son accès direct au fleuve. La crise et la guerre terminées, d'autres projets ambitieux font surface. Ainsi, en 1948, un projet d'autostrade est évoqué le long de la rue de la Commune, qui aurait notamment entraîné la destruction du marché Bonsecours. Étrangement, on voyait à l'époque cette autoroute urbaine surélevée comme un attrait touristique...

1.4.10 La Voie maritime du Saint-Laurent et le pont Champlain

Les pressions considérables visant à doter le Midwest industriel d'un meilleur accès à l'océan Atlantique vont déboucher sur la création de la titanesque Voie maritime du Saint-Laurent (1954-1959), dont la construction sera financée à la fois par les États-Unis et le Canada. Celle-ci est inaugurée par le président Eisenhower et la reine Élisabeth II, le 26 juin 1959. Les administrateurs du havre devront déployer d'énormes efforts pour conserver leurs partenaires maritimes, notamment en permettant l'ouverture du port toute l'année à partir de 1964. Cela est rendu possible grâce au travail acharné des brise-glaces qui se frayent un chemin sur le Saint-Laurent en s'inspirant de l'exploit du navire danois *Helga Dan*, arrivé dans le port de Montréal le 4 janvier 1964, après une semaine de lutte contre les glaces. Trois ans plus tard, le port manutentionne son premier conteneur, avant d'inaugurer le premier terminal de conteneurs au Canada, en novembre 1968. Le port a manutentionné plus de 1 100 000 conteneurs en 2003.

Figure 1.29
Le chalet des baigneurs de l'île Sainte-Hélène était à l'origine implanté sur les berges du fleuve, 1953.



Source : Archives gaies du Québec. Fonds Alan B. Stone.

Figure 1.30
La construction du viaduc ferroviaire donnant accès à la gare Centrale scinde en deux le faubourg des Récollets et Griffintown, 1941.



Source : Canadian Airways Limited.



Figure 1.31
Le pont Champlain permettra, notamment, le développement de l'île des Sœurs, 1960.

Source : Archives du port de Montréal.

À la veille de la Révolution tranquille, le développement effréné des banlieues justifie la construction d'un troisième lien avec la Rive-Sud dans le havre. Le pont Champlain est érigé de 1957 à 1962 (P. L. Pratley, ingénieur), permettant, entre autres, de développer l'île des Sœurs, sur laquelle il s'appuie partiellement (anciennement île Saint-Paul). Les Sœurs de la Congrégation de Notre-Dame, installées là depuis plus de deux siècles, cèdent l'île à un promoteur de Chicago en 1956 (Les Structures Métropolitaines) qui négocie un bail emphytéotique avec la *Quebec Home and Mortgage* pour développer un ensemble de logements et de commerces dessinés par le célèbre architecte Ludwig Mies van der Rohe (1965-1969). Sa station-service, incluse dans le projet, est unique au monde. C'est le début d'une formidable aventure entre Montréal et l'architecture moderne, à laquelle le havre va participer allègrement. La sauvegarde du patrimoine fait aussi des progrès, comme en témoignent la restauration de la ferme Saint-Gabriel en 1965-1966 et l'ouverture du musée Stewart qui s'installe dans un fort de l'île Sainte-Hélène retapé en 1962.

1.4.11 Expo 67 : l'apothéose

L'élection de Jean Drapeau à la mairie (1954-1957 et 1960-1986) secoue la ville, figée dans un certain immobilisme depuis 1930. La plus grande réalisation de cette période est sans contredit la tenue dans le havre de l'Exposition universelle de 1967, dont le thème rassembleur sera *Terre des Hommes*. Cet événement de première importance à l'échelle planétaire a attiré plus de 50 millions de visiteurs entre

le 28 avril et le 27 octobre 1967. Plus significative encore que le nombre record d'entrées, est l'impulsion créée par l'Expo, qui permet au monde entier de découvrir un nouvel art de vivre. Bien plus qu'une simple exposition, il s'agira en fait d'un coup d'œil précurseur sur l'époque qui est la nôtre!

Les sites pressentis dès 1960 pour accueillir l'événement sont, soit trop éloignés du centre-ville, soit sans intérêt. Le maire souhaite déployer l'Expo sur les îles devant Montréal, mais le site est trop petit. Le directeur du port de Montréal de l'époque, Guy Beaudet, émet alors l'idée d'utiliser les 25 millions de tonnes de roc extrait des tunnels du chantier du métro, du pont-tunnel Louis-Hippolyte-LaFontaine et du dragage du fleuve afin de créer un site exceptionnel au milieu du fleuve Saint-Laurent, face au centre-ville. Ainsi, l'île Sainte-Hélène est agrandie en la reliant à l'île Ronde et à l'île aux Fraises, cependant que l'île Notre-Dame est créée de toutes pièces, la petite île Moffat lui servant tout de même de base. La jetée Mackay est élargie, devenant ainsi la Cité-du-Havre. L'ensemble du quartier de Victoriatown, jugé insalubre par la Ville de Montréal, a été rasé en

Figure 1.32
L'autoroute Bonaventure deviendra l'accès routier principal à la Place d'Accueil d'Expo 67 et au centre-ville, 1966.



Source : Ville de Montréal. Gestion de documents et archives. B-32-11.

1964-1965. On y a aménagé une partie du stationnement d'Expo 67 (l'autoparc Victoria), ainsi qu'une portion de l'autoroute Bonaventure, en plus d'y construire l'Autostade, un stade en plein air de 25 486 places où a joué l'équipe de football canadien, Les Alouettes de Montréal, de 1967 à 1975.

Sur l'ensemble du site, de véritables icônes de l'architecture du XX^e siècle sont érigées. Le pavillon de la France (Jean Faugeron, architecte, 1966), le pavillon des États-Unis d'Amérique (Richard Buckminster Fuller, ingénieur de Chicago, 1966), ce premier dôme géodésique représentant la biosphère, devenu depuis le symbole ultime des expositions internationales de notre Terre (Exposition de Vancouver, Epcot Center, etc.), et enfin Habitat 67, complexe d'habitation révolutionnaire dessiné par l'Israélien Moshe Safdie, alors qu'il était toujours étudiant à l'université McGill.

Figure 1.34
Vue à vol d'oiseau de l'Expo 67.



Source : Gordon F. Callaghan, Callaghan-Bagshaw Inc., Montréal.

Figure 1.33
Plus de 50 millions de visiteurs ont franchi les tourniquets de l'Expo 67, 1967.



Source : Bibliothèque nationale du Québec.

L'Homme, d'Alexander Calder, le plus important stable jamais conçu par l'artiste américain, vient couronner le tout. Pour accéder à l'Expo, on prend le métro, dont le tunnel s'engouffre sous le lit du fleuve (actuelle station Jean-Drapeau), on emprunte l'Expo-Express à partir de la Cité-du-Havre, ou l'on arrive par l'autoroute Bonaventure nouvellement construite (1966).

1.5 La restructuration du havre ancien : de 1968 à aujourd'hui

1.5.1 La fin d'une époque

L'année 1968 correspond à un tournant important dans l'histoire du havre et du monde dans son ensemble. L'ambiance n'est plus la même. Conflits sociaux, revendications politiques et guerres marquent les années qui suivent. Depuis quelque temps déjà, la Voie maritime joue pleinement son rôle, drainant l'activité économique vers le Midwest, au détriment de New York et de Montréal. Les gouvernements, conscients de cette problématique, multiplient les projets publics visant à rééquilibrer la prospérité entre les deux régions. À Montréal, la construction de l'auto-route Ville-Marie sera entreprise au nord du Vieux-Montréal.

En 1970, le canal de Lachine ferme complètement, et une partie de ses écluses et bassins sont remblayés. Le port doit se restructurer afin de demeurer compétitif. On décide alors de remblayer le bassin sis entre les quais Jacques-Cartier et Victoria afin d'y aménager un terminal de conteneurs (1973). Les amoureux du Vieux-Montréal, qui ont réussi à le faire classer arrondissement historique par le gouvernement du Québec (1964), voient d'un mauvais œil ce projet qui risque d'anéantir leurs efforts pour revitaliser la ville ancienne.

1.5.2 Repenser le havre

En 1975, le rapport Lincourt, produit par la Société générale des systèmes urbains, à l'initiative du Conseil des ports nationaux, recommande de relocaliser la plupart des activités portuaires à l'est du Vieux-Montréal. Le projet de terminal est donc abandonné après les travaux de remplissage, et un long processus de consultation publique s'amorce. Différents projets de redéveloppement du havre sont soumis entre 1975 et 1983, certains impliquant la construction d'hôtels et d'immeubles d'habitation imposants semblables à ceux du havre ancien de Boston. Les Montréalais optent plutôt pour un espace public et dégagé qui sera leur *fenêtre sur le fleuve*. Une esplanade verdoyante est réalisée en 1983-1984 à l'emplacement des silos et convoyeurs démolis (Peter Rose, architecte), deux ans après la création de la Société du Vieux-Port (1981). Le projet se poursuit en 1990-1991 avec le déblaiement partiel et l'aménagement des bassins et quai Jacques-Cartier (Cardinal et Hardy, architectes), puis par la reconversion partielle des entrepôts du quai King-Edward en *Centre des Sciences*.

Entre temps, le site de l'Expo, dont la vocation s'est perpétuée en *Terre des Hommes* annuelle jusqu'en 1981, a vu le quart de ses pavillons rasés l'année précédente pour faire place aux Florales interna-

tionales de Montréal. La plupart des autres pavillons, conçus comme des structures temporaires, sont détruits entre 1984 et 1989, afin d'être remplacés par des espaces verts. Une plage publique est aménagée à l'île Notre-Dame, sous la nouvelle administration du maire Jean Doré. L'ancien pavillon de la France est recyclé en centre d'expositions (le Palais des civilisations) avant de devenir le Casino de Montréal en 1993. L'ancien pavillon des États-Unis, dont le revêtement en acrylique transparent a brûlé en 1978, est transformé en centre d'interprétation sur la gestion de l'eau (la Biosphère). Habitat 67 devient rapidement un complexe d'habitation luxueux auquel s'ajoutent deux autres projets d'appartements en copropriété dans les années qui suivent. Le musée d'Art contemporain, installé à la Cité-du-Havre depuis 1968, sera plus tard relocalisé près de la Place des Arts. Radio-Canada conserve son immense Studio 1 et l'Expo-théâtre devient un studio de cinéma.

Quant au canal de Lachine, il est pris en main par Parcs Canada en 1975. On aménage une piste cyclable sur ses berges et on procède à l'excavation partielle des deux premières écluses en 1984. Le bassin Peel est excavé en 2001, les autres écluses sont restaurées et le canal est finalement rouvert à la navigation de plaisance en mai 2002. Aux deux extrémités du havre, d'autres projets se matérialisent dont le projet Faubourg Québec à l'est et, à l'ouest, la Cité Multimédia, dans l'ancien faubourg des Récollets, et la Cité du Cinéma où l'on tourne d'importants longs métrages.

En 1983, la gestion du port de Montréal est confiée à la Société du port de Montréal, un organisme plus à même de comprendre les enjeux locaux (connue sous le nom d'Administration portuaire de Montréal ou APM depuis 1999). Depuis ce temps, le port a repris de la vigueur, jusqu'à devenir le plus important port de conteneurs de la côte est canadienne. Le Vieux-Port, situé devant le Vieux-Montréal, a également été réaménagé partiellement par la Société du Vieux-Port de Montréal, mais le sort de plusieurs portions du havre ancien, dont le territoire s'étend du pont Champlain à l'ouest, jusqu'au pont Jacques-Cartier à l'est, incluant les accès depuis sa périphérie, mérite encore réflexion. La Société du Havre de Montréal a été créée dans le but de proposer des solutions visant à réaménager l'ensemble du secteur dans une perspective d'avenir, mais aussi dans le respect des meilleurs éléments de son passé.



Figure 1.35
Avec la démolition des silos numéros 1 et 2, les Montréalais redécouvrent leur *fenêtre sur le fleuve*, 1983.

Source : Banque d'images - Pierre Malo.

Bibliographie

Brochures, dépliants et livres

- APPLETON, Thomas E., *Ravenscrag, The Allan Royal Mail Line*, Toronto, McClelland and Stewart Limited, 1974.
- ARTEAU, Richard, « Libre-échange et continentalisme : récapitulations », dans *La Politique économique canadienne à l'épreuve du continentalisme*, ACFAS-GRÉTSÉ, Montréal, 1988.
- BUTEAU, Hélène, *Évolution d'un espace urbain (numéro 1)*, « Synthèse des recherches archéologiques du site de la place Jacques-Cartier (BjFj-44), 1996-1998 », Collection Patrimoine archéologique de Montréal, Montréal, Archéotec inc., 2003.
- CIDEM-COMMUNICATIONS, *Voies de fer et voies d'eau, Le patrimoine de Montréal : Quartiers du sud-ouest*, Collection Pignon sur rue, Montréal, Ville de Montréal, 1983.
- COLLAB, *Expo 67, guide officiel*, Toronto, Maclean-Hunter, 1967.
- COMMISSION INDUSTRIELLE DE MONTRÉAL, *Montréal, La Métropole du Canada*, Montréal, 1931.
- DÉZIEL, Julien, *Histoire de Verdun, 1665, 1876-1976*, Verdun, Comité du centenaire, 1976.
- LACOURSÈRE, Jacques, *Histoire populaire du Québec, 1841 à 1896*, tome III. Septentrion, Montréal, 1996.
- LEBLOND DE BRUMATH, A., *Histoire populaire de Montréal depuis son origine jusqu'à nos jours* (exemplaire n° 806 B), Collection Jacques-Cartier, Bibliothèque canadienne, Montréal, Librairie Beauchemin, 1913.
- MARSAN, Jean-Claude, *Montréal en évolution*, Montréal, Fides, 1974.
- MONTRÉAL HARBOUR COMMISSIONERS, *The Growth of a Great Port* (exemplaire n° 6028), Montréal, 1927.
- PINARD, Guy, *Montréal, son histoire, son architecture*, tome 2, Ottawa, Les éditions La Presse, 1988.
- POTIER, Louise, DUGUAY, Françoise (ARCHÉOCÈNE), *Le Domaine agricole d'un marchand aux XVII^e et XVIII^e siècles, Le Site LeBer à l'île des Sœurs*, Collection Patrimoines (dossiers), Montréal, Les Publications du Québec, 1993.
- RUMILLY, Robert, *Histoire de Montréal* (5 tomes), Montréal, Fides, 1970.
- SERVICE DE LA PLANIFICATION DU TERRITOIRE, *Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal* (12 volumes), Montréal, Communauté urbaine de Montréal, 1980-1990.
- WILSON, Pierre, POUSSART, Annick, *Montréal, par ponts et traverses*, Montréal, Pointe-à-Callière, Musée d'archéologie et d'histoire de Montréal et Éditions Nota bene, 1999.

Actes, études et rapports

- A.Q.P.I., « Montréal portuaire et ferroviaire », Actes du 5^e congrès de l'Association québécoise pour le patrimoine industriel, 8 et 9 mai 1992, Montréal, 1993.
- ARKÉOS INC. et ARCHÉOCÈNE INC., « Fouille archéologique du site préhistorique BiFj-49, pointe nord de l'île des Sœurs », Montréal, Ville de Verdun, Ministère de la Culture et des Communications du Québec, Direction de Montréal, avril 1998.
- COLLAB., « Le Vieux-Port de Montréal, Consultation publique, Document d'information et de synthèse », Montréal, Comité consultatif du Vieux-Port de Montréal, 1985.
- DE GRANDPRÉ, Louise, MALO, Pierre, « Autoroute Bonaventure, Étude du secteur » (rapport final), Montréal, Institut d'Urbanisme, Université de Montréal, 1988.
- ETHNOSCOPE, « Inventaire et fouille archéologiques du site LeBer (BiFj-1) et inventaire archéologique de la pointe nord (BiFj-49), île des Sœurs, Verdun », rapport d'activités 1995, Verdun, Ville de Verdun, Ministère de la Culture et des Communications du Québec, octobre 1997.
- ETHNOSCOPE, « Plan directeur de mise en valeur du site militaire de l'île Sainte-Hélène », Montréal, parc Jean-Drapeau, Ville de Montréal, 2001.
- GRUPE DE RECHERCHE SUR L'HISTOIRE DU PORT DE MONTRÉAL, « Travaux d'aménagement du Havre de Montréal, 1830-1850 » (étude préliminaire), Montréal, UQAM, 1982.
- MALO, Pierre, « Faubourg des Récollets, Projet de mise en valeur », Projet de recherche (rapport final), Montréal, School of Urban Planning, McGill University, 1991.
- SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT DE MONTRÉAL, « Le centre ancien, le Vieux Port et le secteur des gares de Montréal : proposition d'inscription d'un ensemble de biens montréalais sur la liste du patrimoine mondial », rapport du comité d'experts sur Montréal et la liste du patrimoine mondial (document de travail), Montréal, janvier 2002.
- WILLIS, John, « Le canal de Lachine 1840-1900 » (rapport préliminaire), Région du Québec, Environnement Canada-Parcs, 1983.

Journaux et revues

- DESLOGES, Yvon, « Le canal de Lachine. L'eau à l'œuvre », *Continuité*, numéro 93 (été 2002), pp. 29-35.
- PINARD, Guy, « Canal de Lachine, Du projet des sulpiciens à la réincarnation en voie de plaisance », *La Presse*, 21 mai 2002, pp. E-1 et E-3.

DEUXIÈME CHAPITRE

Territoire du havre de Montréal



2.1 Délimitation du territoire du havre de Montréal



Figure 2.1
Limites et sous-secteurs du territoire d'intervention.

Plan : Multiconcept graphisme inc.

Le territoire d'intervention de la Société du Havre de Montréal illustré par le trait noir pointillé sur la figure 2.1 couvre une superficie de 10 kilomètres carrés. Il s'étend, d'ouest en est, entre le pont Champlain et la jonction des antennes ferroviaires du Canadien Pacifique et du port de Montréal dans le secteur de la rue Moreau.

Sa limite nord longe la rue Notre-Dame à partir de la rue Moreau, jusqu'au pont Jacques-Cartier, puis bifurque vers le nord-ouest par l'avenue Viger jusqu'à la rue University, incorporant ainsi le Vieux-Montréal, le faubourg Québec et le faubourg des Récollets.

Elle englobe ensuite le quartier du Griffintown à l'ouest de l'autoroute Bonaventure, puis descend vers le canal de Lachine par la rue Ottawa jusqu'au pont des Seigneurs en recouvrant la partie est du quartier

Pointe-Saint-Charles, ainsi que l'entrée du lieu historique national du Canal-de-Lachine, les ateliers du CN, le campus sud-ouest du Technoparc et la pointe nord de l'île des Sœurs. Enfin, sa limite sud incorpore les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame et le fleuve en tant que tel.

Cette délimitation élargit les limites territoriales prévues initialement par la Ville de Montréal pour le territoire de planification et d'intervention du havre. En fait, après analyses et délibérations, la Société du Havre de Montréal a choisi d'incorporer dans sa démarche certains des secteurs identifiés comme connexes au havre, mais qui n'étaient pas visés comme secteurs d'intervention (voir figure 2.2).¹

En plus des secteurs bordant immédiatement le fleuve : les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame, le havre histo-

rique et la zone portuaire dans le secteur du pont Jacques-Cartier, le bassin Peel, le Technoparc et la pointe nord de l'île des Sœurs, lesquels faisaient partie du projet initial, il est apparu nécessaire, pour concevoir un projet qui s'intègre harmonieusement aux quartiers qui voisinent le havre, d'incorporer le secteur des ateliers du CN de Pointe-Saint-Charles, les abords du canal de Lachine jusqu'au pont des Seigneurs, le Griffintown, le Vieux-Montréal, le faubourg des Récollets et le faubourg Québec.

Comme on peut l'apercevoir sur la figure 2.2, le havre est un territoire coincé entre le fleuve et de grandes infrastructures de transport terrestre. Les voies de chemin de fer, la cour de triage du CN de Pointe-Saint-Charles, les autoroutes Bonaventure et Ville-Marie constituent des

frontières urbaines qui handicapent le développement du havre et le rendent difficile d'accès.

Or, l'objectif affirmé depuis plus de vingt-cinq ans de redonner aux Montréalais l'accès au fleuve et à ses berges doit s'accompagner d'un effort de requalification des zones urbaines déstructurées au sud du centre-ville.

Pour que le projet de développement et d'aménagement du havre soit un projet viable à long terme, il ne suffit pas d'ouvrir des accès au fleuve et d'aménager ses berges. La ville doit rejoindre son fleuve et le havre doit s'ouvrir sur la ville. C'est dans cette perspective que la Société du Havre de Montréal a décidé d'incorporer les quartiers limitrophes du havre à son territoire d'intervention.

En somme, il s'agit d'élaborer un grand projet de rénovation urbaine en faisant en sorte d'éviter que la planification du développement d'un secteur ne tourne le dos à la planification du développement des autres. Par exemple, il serait malheureux que le parc urbain et la promenade du Vieux-Port de Montréal soient transformés en espace essentiellement récréotouristique voué aux grandes manifestations festives, au détriment de l'arrondissement historique du Vieux-Montréal, qui redevient peu à peu un milieu de vie, où les résidents recherchent un mode de vie urbain et trépidant, sans toutefois se sentir dans un Disneyland.

Cette façon plus intégrée de concevoir le développement du territoire du havre justifie en partie le choix d'en élargir le territoire d'intervention.

Par ailleurs, un autre aspect, non moins important, motivait ce choix. En effet, les secteurs déstructurés aux abords des autoroutes Bonaventure et Ville-Marie offrent un énorme potentiel de développement et d'aménagement. La Société du Havre de Montréal affirme la nécessité de redévelopper harmonieusement ces secteurs qui sont en fait les interfaces entre le centre-ville, les quartiers Pointe-Saint-Charles, faubourg Saint-Laurent / quartier des spectacles, centre-sud et le havre en tant que tel.

Il importe donc de concevoir un projet de développement et d'aménagement intégrateur qui est, à notre avis, beaucoup plus porteur d'avenir, tout en s'inscrivant dans une perspective de développement durable.

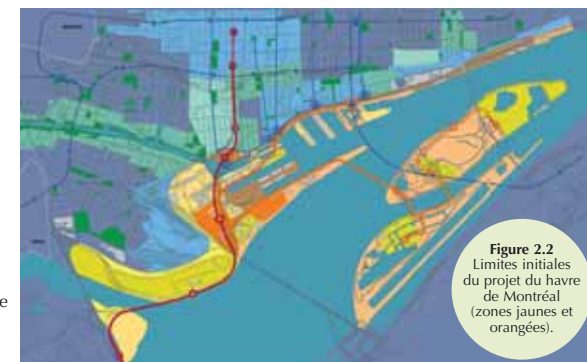


Figure 2.2
Limites initiales du projet du havre de Montréal (zones jaunes et orangées).

Source : Ville de Montréal, Service du développement économique et du développement urbain, août 2002.

1. Ville de Montréal, *Le Havre de Montréal*, août 2002.

2.2 Le havre dans son contexte fluvial : le fleuve Saint-Laurent et les Grands Lacs



Outre les Grands Lacs, le fleuve s'alimente principalement des rivières des Outaouais (2100 m³/s) et Richelieu (355 m³/s), situées immédiatement en amont et en aval de Montréal. Soulignons que cette dernière pénètre loin vers le sud jusqu'à sa source, le lac Champlain qui, à son extrémité sud, rejoint le voisinage de la rivière Hudson par le *Champlain Barge Canal*, en accès direct jusqu'à New York.

Plusieurs centrales hydroélectriques et ouvrages de régulation modifient le débit naturel des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent (voir la figure 2.4).

Sur le Saint-Laurent, en amont du lac Saint-François, trois barrages importants régularisent les débits du fleuve, soit les barrages Moses-Saunders (Cornwall), Long-Sault et Iroquois situés en Ontario. Au Québec, en amont du lac Saint-Louis, les centrales Les Cèdres et Beauharnois régularisent les débits à la sortie du lac Saint-François.

Ces ouvrages aménagés dans les années soixante permettent une diminution des amplitudes des variations des niveaux d'eau entre Cornwall et Montréal. Au lac Saint-François, ces variations pouvaient atteindre près de 50 centimètres d'une année à l'autre, avant la construction des barrages. Aujourd'hui, elles ne dépassent pas les 15 centimètres.

Quant à lui, le lac Saint-Louis, situé en aval du lac Saint-François, est alimenté à la fois par les eaux en provenance des Grands Lacs et de la rivière des Outaouais, dont le débit est régularisé par la centrale de Carillon. Le lac Saint-Louis est fortement influencé par les variations saisonnières extrêmes des crues de la rivière des Outaouais, dont le débit oscille entre 306 m³/s en période basse et 8190 m³/s en période de crue.

Source : Ville de Montréal, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine.

Pour comprendre la dynamique des lieux à l'intérieur de laquelle le territoire du havre de Montréal a évolué, il est essentiel de le situer dans son contexte fluvial.

Porte d'entrée vers le cœur du continent et les grandes métropoles du centre et de la côte est, le havre de Montréal se situe avantageusement au confluent d'un réseau hydrologique complexe que domine le système Saint-Laurent/Grands Lacs.

Entre Cornwall, en Ontario, et Baie-Comeau, là où le fleuve devient estuaire, le débit moyen annuel² du Saint-Laurent passe de 7800 à 16800 m³/s grâce à l'apport de ses principaux affluents : les rivières des Outaouais, Saguenay, Manicouagan, Saint-Maurice et aux Outardes. À hauteur de Montréal, les débits médians des trente dernières années oscillent en moyenne entre 8000 et 12 000 m³/s.³

2. Source : Fiche Infos Saint-Laurent intitulée *Les débits du fleuve Saint-Laurent et de ses principaux affluents*, préparée par le Centre Saint-Laurent.

3. Source : Ministère de l'Environnement, Centre d'expertise hydrique du Québec, *Suivi des données hydrométriques ; débit à la station Montréal (LaSalle)*.

4. Un grand projet intégré de régulation des eaux du fleuve, de production d'électricité et d'aménagement des berges aux fins de loisirs, piloté par le Secrétariat Archipel (un comité interministériel du gouvernement du Parti québécois), prévoyait au départ 21 ouvrages, dont deux centrales totalisant 1441 MW et l'aménagement du bassin de Laprairie pour des coûts estimés alors à 3,6 milliards de dollars de 1984. Entre 1979 et 1986, année du dépôt du rapport final, le projet avait considérablement fondu en ambition, compte tenu de l'importance des coûts qu'il représentait. En outre, le rapport final prévoyait la construction d'une centrale d'une capacité de 418 MW. Comme la rentabilité de l'ensemble du projet reposait sur les revenus engendrés par la production d'électricité, le projet jugé non rentable fut abandonné par le gouvernement du Québec.

2.2.1 La Commission mixte internationale (CMI)

La régulation des niveaux d'eau du fleuve Saint-Laurent est l'objet d'un contrôle réalisé sous l'égide de la Commission mixte internationale (CMI), un organisme international bilatéral issu du Traité des eaux limitrophes, signé entre les États-Unis et le Canada en 1909 pour résoudre ou éviter les conflits relatifs à l'utilisation du fleuve qu'ils partagent. En outre, le Conseil International de contrôle du fleuve Saint-Laurent, institué par la CMI en 1952, a pour mandat de gérer les niveaux des lacs Ontario et Saint-François de façon à maintenir un niveau minimal garanti pour les usagers du fleuve, en particulier pour les opérations du port de Montréal et de la Voie maritime.

2.2.2 Le potentiel hydroélectrique

Le débit du fleuve, à hauteur de Montréal, est donc régularisé en amont par plusieurs ouvrages et centrales hydroélectriques. À proximité de Montréal, les centrales de Beauharnois (1652 mégawatts) et des Cèdres (135 mégawatts), sur le fleuve Saint-Laurent, ainsi que la centrale de Carillon (752 mégawatts), sur la rivière des Outaouais, et celle de Rivière-des-Prairies (48 mégawatts), sur la rivière du même nom, représentent une capacité globale de 2587 mégawatts.

Récemment, Hydro-Québec étudiait la possibilité d'aménager une centrale de 372 mégawatts de type *au fil de l'eau* avec turbines submergées entre la pointe de la Cité-du-Havre et l'île Sainte-Hélène, tout juste en aval du pont de la Concorde.

Ce projet, actuellement relégué aux calendes grecques en raison de la décision d'aller de l'avant avec la construction de la centrale thermique du Suroît à Beauharnois (800 mégawatts), aurait eu pour effet de créer un immense bassin en amont du pont de la Concorde, jusqu'au pied des rapides de Lachine.

Beaucoup moins ambitieux que ne l'était au départ le projet Archipel⁴ situé plus en amont, un tel projet aurait des impacts majeurs sur l'environnement et les écosystèmes du fleuve.

Au droit de la centrale, le niveau du fleuve serait relevé de cinq mètres, déclinant progressivement vers zéro avant les rapides de Lachine. En outre, le courant

Figure 2.4 Le système hydrologique fleuve Saint-Laurent/Grands Lacs : un environnement régularisé.



Source : Le Saint-Laurent : *Dynamique et contamination des sédiments*, Environnement Canada, 1997. Reproduit avec la permission du ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, 2004.

Sainte-Marie, à hauteur du Vieux-Port de Montréal et halte obligée pour les explorateurs et les fondateurs de Montréal, serait affecté.

Le projet, une fois réalisé, aurait toutefois permis un aménagement beaucoup plus convivial des berges du fleuve dans le havre et le développement des activités nautiques à la hauteur du bassin artificiel créé par la centrale.

On constate que le fleuve Saint-Laurent est un cours d'eau fortement contrôlé par un ensemble d'ouvrages et d'acteurs qui y détiennent des intérêts importants. C'est le cas pour le port de Montréal, pour les opérateurs et clients de la Voie maritime du Saint-Laurent, pour Hydro-Québec, pour les gouvernements des États-Unis, du Canada et des provinces et États qui en tirent avantage sur le plan économique. Le complexe Saint-Laurent/Grands Lacs constitue une voie d'eau hautement stratégique dont Montréal et son havre ont su tirer parti jusqu'ici.

2.3 Le littoral naturel fortement altéré du havre : l'importance des remblais



Figure 2.5
Berges remblayées du Technoparc.

L'importance stratégique de la localisation du havre de Montréal a, bien entendu, fait en sorte de transformer le paysage historique et naturel des lieux. Les phases successives de son développement ont fini par faire du havre une immense infrastructure industrielle et portuaire internationale de maintenance de marchandises. Le littoral actuel du havre reflète ce développement qui s'est réalisé au cours des XIX^e et XX^e siècles.

Durant un siècle et demi, les aménagements progressifs des jetées jusqu'à leur configuration actuelle⁵, la création du vaste dépotoir au sud de Pointe-Saint-Charles (ancienne propriété de l'administration portuaire connue aujourd'hui sous le nom de Technoparc) et le remblayage des îles pour l'Exposition universelle de 1967, ont transformé radicalement les rives du fleuve.

La figure 2.10 met en évidence l'importance des zones de remblais (en gris) par rapport au tracé approximatif du rivage original du havre (en bleu foncé sur le plan).



Figure 2.6
Remblais de l'île Sainte-Hélène.

On constate qu'hormis la majeure partie de la pointe nord de l'île des Sœurs qui n'a pas été significativement altérée, le havre de Montréal ne comporte plus de rivage naturel. Celui-ci est constitué de remblais. En fait, c'est près de la moitié du territoire du havre qui est constitué de remblais.

Dans le secteur des îles Sainte-Hélène et Notre-Dame et de la Cité-du-Havre, les remblais *propres* proviennent notamment des excavations du chantier du métro de Montréal et de celui de l'autoroute Décarie. Mais, compte tenu de l'historique d'occupation du sol, la plupart des autres secteurs du havre affichent des degrés divers de contamination et donc de contraintes techniques et financières pour permettre une requalification ou un développement qui respectent les normes environnementales en vigueur.



Figure 2.7
Berges naturelles de l'île des Sœurs, mais remblayées aux abords du pont Champlain.



Figure 2.8
Pointe ouest de l'île Sainte-Hélène.



Figure 2.9
Berges de la Cité-du-Havre.

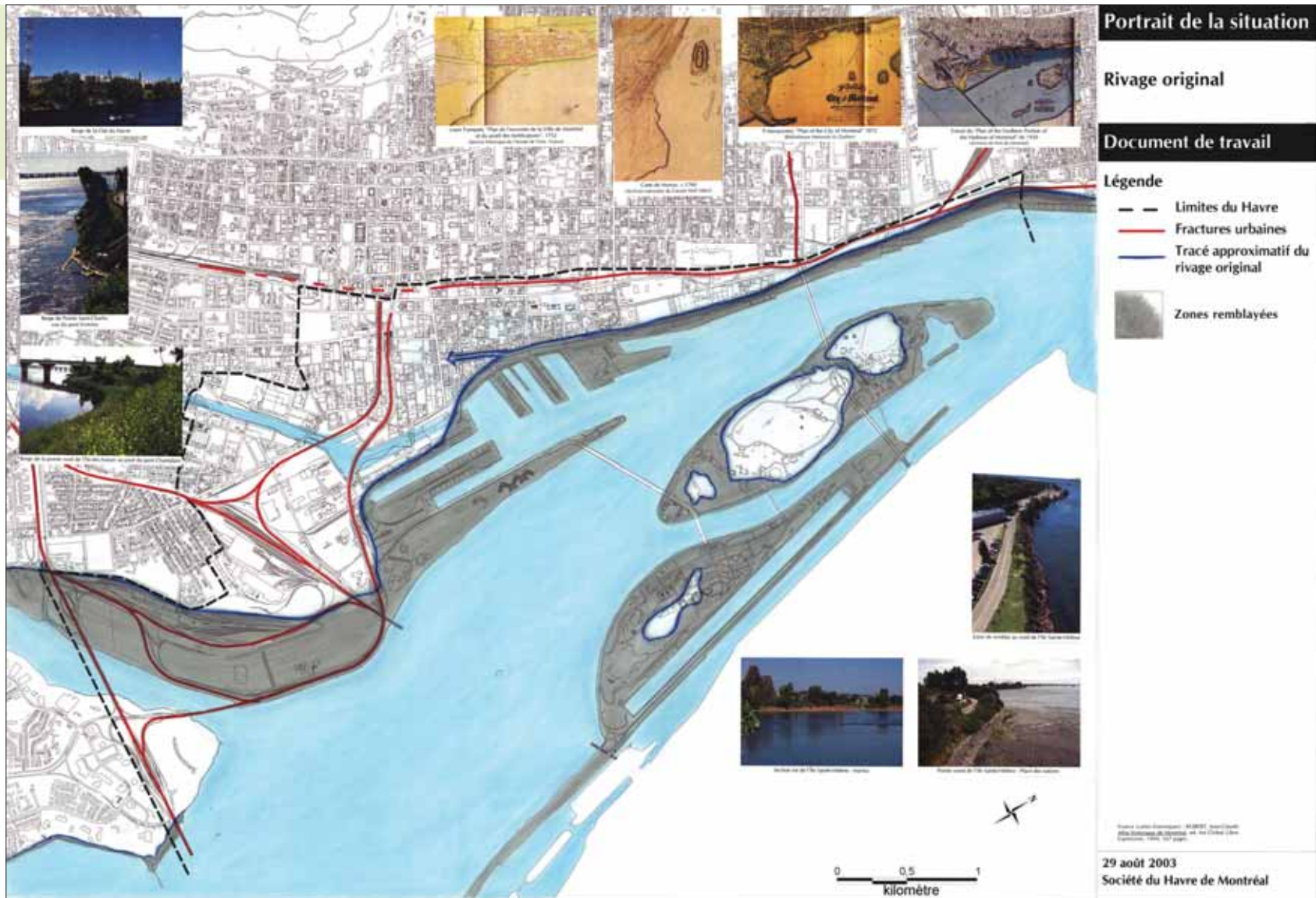
Un accès aux berges très limité

Le littoral du havre comporte 31 kilomètres de berges, dont 22 kilomètres sont toujours inaccessibles. La présence d'infrastructures portuaires et autoroutières (l'autoroute Bonaventure dans le secteur du Technoparc), la hauteur et l'escarpement des remblais, ou l'absence d'aménagements favorisant un accès convivial aux abords du fleuve sont autant de contraintes ou d'obstacles à une réappropriation des berges et du fleuve par les Montréalais.

L'accessibilité au fleuve Saint-Laurent et à ses berges, ainsi que la recherche d'une relation plus étroite entre la ville et son fleuve, constituent des objectifs qui sont au cœur même du mandat de la Société du Havre de Montréal.

5. Les jetées McKay (Cité-du-Havre), Windmill, Bickerdike, Alexandra, King-Edward, Jacques-Cartier et quai de l'Horloge/bassin Bonsecours, le percement et les élargissements du canal de Lachine et l'aménagement du bassin Wellington (maintenant bassin Peel).

Figure 2.10
Rivage
original.



TROISIÈME CHAPITRE

Profil socio-économique sommaire de la population du havre



3.1 Secteur d’analyse

Les données et l’analyse contenues dans le présent chapitre reflètent le territoire liséré en rouge sur la figure 3.1. Il s’agit d’un territoire un peu plus large que le territoire d’intervention de la Société du Havre de Montréal¹ qui incorpore trois secteurs de recensement supplémentaires de l’arrondissement Sud-Ouest, de façon à inclure la totalité du quartier de Pointe-Saint-Charles et, dans cinq cas, des parties de secteurs de recensement du Sud-Ouest et du Centre-Sud qui se trouvaient scindées par les limites du territoire de planification du havre. Au total, la zone d’analyse comprend 14 secteurs de recensement, selon le découpage territorial du recensement de 2001 de Statistique Canada.

Fractures urbaines, fractures sociales

On remarquera également la ligne verte qui sépare notre secteur d’analyse en deux sous-secteurs, soit, en gros, l’ouest et l’est de l’autoroute Bonaventure. À l’analyse préliminaire des données, il nous est apparu nécessaire d’attirer l’attention sur les importantes disparités socio-économiques entre, d’une part, la population de Pointe-Saint-Charles dont le profil ressemble sensiblement à celui de la population des quartiers Centre-sud et faubourg Saint-Laurent et, d’autre part, celle du Vieux-Montréal (incluant les faubourgs des Récollets et Québec) et de la Cité-du-Havre, beaucoup plus à l’aise économiquement.



Source : Statistique Canada, recensement 2001.

Figure 3.1
Le havre et les secteurs de recensement (2001).

1. Excluant toutefois la pointe nord de l’île des Sœurs qui ne compte aucune population résidante au recensement de 2001.

3.2 La population du havre de Montréal de 1991 à 2001

Selon les données du recensement de 2001 de Statistique Canada, la population totale du havre s'élevait à 24 749 habitants (voir figure 3.2), dont 53 % étaient des hommes et 47 %, des femmes, ce qui représente une densité de population de 2756 habitants/km².

Durant cette décennie (1991-2001), la population a crû de 6,8 % dans le territoire du havre de Montréal (voir figure 3.3), passant de 23 167 à 24 749 personnes, comparativement à un taux de croissance de 2,1 % pour l'ensemble de la ville de Montréal.

Toutefois, l'essentiel de cette croissance démographique est apparue dans la partie du havre située à l'est de l'autoroute Bonaventure, soit dans le Vieux-Montréal et dans les faubourgs des Récollets et Québec, où plusieurs projets immobiliers ont attiré une population aisée.

Ainsi, pour cette partie du territoire du havre, la population a crû de 18,5 %, passant de 6367 à 7544 personnes, comparativement à un taux de croissance de 2,4 % pour le secteur du havre situé à l'ouest de l'autoroute Bonaventure qui, lui, est passé d'une population de 16 800 à 17 205 habitants.

Malgré cette croissance plus faible dans le Sud-Ouest, on remarque tout de même que ce secteur regroupe près de 70 % de la population du havre de Montréal.

La densité de population y est également beaucoup plus forte avec 3315 habitants/km², comparativement à 1990,5 habitants/km² pour la partie située à l'est de l'autoroute Bonaventure.

3.2.1 L'évolution par groupes d'âge 1991-2001

Le profil de la population du point de vue de l'évolution des groupes d'âge entre 1991 et 2001 est également remarquable et révèle aussi d'importantes différences entre les parties est et ouest du havre (voir tableau 3.1).

On note d'abord une très forte croissance du groupe des 40-64 ans à l'échelle du havre (soit 28,7 %) entre 1991 et 2001. Malgré une forte croissance dans les deux secteurs du havre, on remarque que le taux de croissance des 40-64 ans est deux fois plus élevé dans le Vieux-Montréal et dans les faubourgs des Récollets et Québec, soit 43,2 %, contre 22,3 % dans le secteur ouest.

C'est dans ce groupe d'âge en forte croissance qu'on retrouve ceux que l'on appelle, dans le langage du marché immobilier, les *Empty Nesters*, c'est à dire ceux qui choisissent de s'établir au centre-ville à l'approche de leur retraite et une fois que les enfants ont quitté la demeure familiale.

Tableau 3.1 Les groupes d'âge dans le havre de Montréal, variations en % (1991-2001)

Gr. d'âge -	Partie ouest de Bonaventure	% 1991-2001	Partie est de Bonaventure	% 1991-2001	Havre de Montréal	% 1991-2001	Ville de Montréal	% 1991-2001
Total 2001	17 190	2,4	7 560	19,4	24 750	7,0	1 812 700	2,1
0-19 ans	4 080	3,8	515	-12,7	4 595	1,7	389 150	1,9
20-39 ans	5 555	-10,9	3 230	17,0	8 785	-2,3	568 820	-8,1
40-64 ans	5 650	22,3	2 935	43,2	8 585	28,7	578 215	10,6
65 ans et +	1 905	-5,2	880	-5,4	2 785	-5,3	276 515	9,7

Source : Statistique Canada, recensements 1991 et 2001; compilation Ville de Montréal, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine.

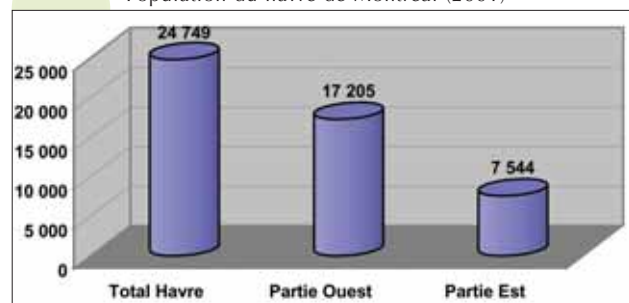
En contrepartie, le groupe des 20-39 ans semble désertier Montréal (-8,1 %) et le havre pris globalement (-2,3 %), à la notable exception toutefois du secteur est du havre où ce groupe d'âge a atteint une croissance exceptionnelle (17,0 %), compte tenu de la tendance générale de ce groupe qui cherche plutôt à s'établir en banlieue pour pouvoir acquérir une première maison à un prix plus abordable et pour fonder une famille.

Les résidents de la partie est du havre âgés de 20 à 39 ans n'ont que très rarement des enfants²; en font fait le nombre des 0-19 ans dans la partie est du havre et, plus particulièrement, le déclin de 12,7 % qu'a connu ce groupe entre 1991 et 2001. En fait, ce groupe des

20-39 ans est largement constitué de jeunes professionnels instruits travaillant dans des secteurs de pointe et qui, ayant connu le succès plus rapidement que la moyenne de leur cohorte, ont choisi de s'établir à proximité de leur travail, au cœur de la vie urbaine du centre-ville.

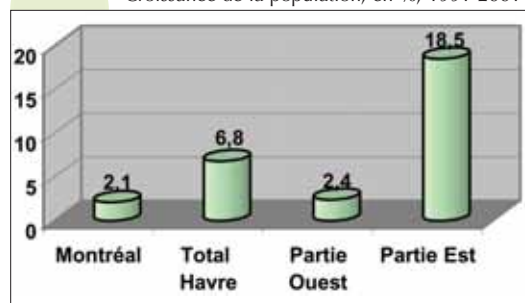
Dans la partie ouest du havre, on remarque plutôt un déclin important du groupe des 20-39 ans (-10,9 %), ce qui correspond à une tout autre réalité sociale que celle des *Double Income No Kids* du Vieux-Montréal et du faubourg des Récollets. Le déclin de ce groupe, qui constitue une main-d'œuvre active dans la force de l'âge, crée un problème important puisqu'il entraîne le déclin d'un bassin d'emplois précieux pour les entrepreneurs du Sud-Ouest.

Figure 3.2 Population du havre de Montréal (2001)



Source : Statistique Canada, recensement 2001; compilation Ville de Montréal.

Figure 3.3 Croissance de la population, en %, 1991-2001



Source : Statistique Canada, recensements 1991 et 2001; compilation Ville de Montréal.

2. Selon une intervenante du CLSC des Faubourgs, les couples résidant dans l'arrondissement historique qui décident d'avoir un enfant déménagent le plus souvent lorsque l'enfant atteint l'âge de deux ans, faute de services et d'équipements adéquats répondant aux besoins des jeunes familles.

3.2.2 La scolarité des 20 ans et plus entre 1991 et 2001 : les études universitaires

De façon générale, le pourcentage de la population montréalaise ayant fait des études universitaires ou ayant obtenu un diplôme a crû de 4 % entre 1991 et 2001, passant de 26 à 30 %.

Dans le havre, cette croissance atteint 6 % et passe de 26 à 32 % dans le même intervalle. Notons toutefois la grande disparité entre le secteur ouest du havre, où le pourcentage des personnes ayant fait des études universitaires est passé de 20 à 26 %, et le secteur est, où ces pourcentages s'établissent à 38 % et à 44 %, pour 1991 et 2001 respectivement. Il est à noter que Pointe-Saint-Charles a suivi le mouvement de croissance de 6 % durant cette même période.

3.3 Les données socio-économiques

3.3.1 Le revenu moyen des ménages 1991-2001

Entre 1991 et 2001, le revenu annuel moyen des ménages sur l'île de Montréal a crû de 5,8 % (dollars constants de 1991), passant de 40 117 \$ à 42 460 \$³. Quant au revenu annuel moyen des ménages du territoire d'analyse du havre de Montréal, il a fait un bond de 25,1 %, toujours en dollars constants de 1991, passant de 33 078 \$ à 41 375 \$⁴.

Ce rattrapage spectaculaire des revenus dans notre territoire d'analyse durant cette décennie n'indique toutefois pas un enrichissement des ménages à faible revenu. Il reflète plutôt l'arrivée d'environ 790 nouveaux ménages (environ 1500 personnes) dont les revenus d'emploi sont beaucoup plus élevés que la moyenne, dans le Vieux-Montréal et dans les faubourgs des Récollets et Québec, dans le Griffintown, de part et d'autre de l'autoroute Bonaventure (Cité Multimédia), à la Cité-du-Havre et dans certains des nouveaux développements du secteur du marché Atwater.

Ainsi, à la Cité-du-Havre et le long de la rue de la Commune, dans le Vieux-Montréal, le revenu moyen des ménages varie entre 200 000 \$ et 398 000 \$ par année⁵. Pour le reste du Vieux-Montréal, de même que pour les faubourgs des Récollets et Québec et une partie du Griffintown, on retrouve des ménages dont le revenu annuel moyen oscille entre 65 000 \$ et 199 000 \$ (voir figure 3.4).

Par contre, le revenu moyen des ménages affiche une tout autre réalité lorsqu'on traverse à l'ouest de l'autoroute Bonaventure, passé les ateliers du CN à Pointe-Saint-Charles. En 2001, on constate que le revenu annuel moyen des ménages pour la partie ouest du havre (Pointe-Saint-Charles) n'atteint que 55 % (soit 32 348 \$, 1991=100) du revenu moyen de ceux de la partie est (58 640 \$).⁶

Dans ce secteur, au sud du canal de Lachine, le revenu moyen des ménages oscille entre 10 573 \$ et 42 900 \$ par année, avec plus de la moitié de la population vivant en deçà du seuil de faible revenu dans plusieurs des zones de diffusion⁷ du quartier.

Du côté nord du canal toutefois, certaines zones affichent des revenus annuels moyens plus élevés, variant de 65 000 \$ à 118 000 \$, phénomène beaucoup moins apparent lors du recensement de 1996. On peut constater que les ménages à revenu moyen et moyen-supérieur se sont installés progressivement dans la partie nord de Pointe-Saint-Charles entre 1991 et 2002. Les développements résidentiels de type copropriétés réalisés plus récemment, en cours de construction ou en projet, vont accentuer ce phénomène, notamment du côté sud du canal avec la conversion de la Redpath, de même qu'au nord avec le projet Quai des Éclusiers.

3.3.2 Les ménages à faible revenu

Comparativement au reste du Québec (19 %), la ville de Montréal comporte un pourcentage significatif (29 %) de ménages à faible revenu.⁸ Dans le havre de Montréal, ce pourcentage s'élève dramatiquement à 42 %. Encore une fois, une différence notable existe entre les deux secteurs du havre, soit 46 % de ménages à faible revenu dans la partie ouest (Pointe-Saint-Charles) et 31 % dans le secteur est.

Une analyse plus fine du territoire révèle des disparités encore plus fortes sur les pourcentages. Une étude réalisée conjointement par le CLSC des Faubourgs et l'Université de Montréal⁹ à partir des données de recensement de Statistique Canada de 2001, montre que la proportion des personnes à faible revenu dans les ménages privés atteint près de la moitié de la population, soit 48 % à l'intérieur du territoire.

Ce pourcentage varie énormément entre les quartiers selon qu'on réside au sud ou au nord de l'autoroute Ville-Marie. Ainsi, dans le Vieux-Montréal en tant que tel (entre les rues Amherst et McGill au sud de l'autoroute Ville-Marie), on ne retrouve que 15 % des ménages à faible revenu.

Si, dans le faubourg Saint-Laurent, les secteurs les plus pauvres (entre les rues Saint-Denis, Saint-Laurent et Ontario au nord de l'autoroute Ville-Marie) comportent de 60 à 74 % de ménages à faible revenu, dans les quartiers Saint-Jacques et Sainte-Marie, la proportion de ces ménages varie entre 40 et 55 %.

À l'ouest de l'autoroute Bonaventure, on retrouve dans Pointe-Saint-Charles, en particulier au sud du canal de Lachine, des pourcentages de ménages à faible revenu aussi élevés que dans les faubourgs, atteignant parfois 46,6 à 82,7 % de la population, selon les secteurs de recensement de 2001.

Du côté nord du canal, la réalité socio-économique est plus diversifiée. Le secteur peu peuplé, mais en développement, du Griffintown comporte des pourcentages plus bas de ménages à faible revenu, variant entre 17 et 39 % selon les zones de diffusion. Toujours du côté nord du canal, entre les rues Guy et Atwater, le pourcentage des ménages à faible revenu se situe entre 33 et 39 % dans le secteur du marché Atwater (entre les rues Atwater, Saint-Jacques et Georges-Vanier). Un peu plus à l'ouest, entre les rues Georges-Vanier et Guy, entre la rue Saint-Jacques et le canal, les données varient entre 46 et 56 %. Dans le quadrilatère formé par les rues Saint-Jacques, Guy, Atwater et l'autoroute Ville-Marie, le pourcentage des ménages à faible revenu excède les 56 %.

Figure 3.4
Revenu moyen des ménages dans les zones de diffusion du havre et des secteurs limitrophes en 2001.



Source : Statistique Canada, recensement 2001. Réalisation : Ville de Montréal, janvier 2004.

3. Ou 49 429 \$ en dollars courants de 2001.
4. Ou 48 166 \$ en dollars courants de 2001.
5. Se comparant ainsi aisément avec les profils de revenu des arrondissements Westmount et Outremont-en-Haut, Mont-Royal, Beaconsfield-Baie-d'Urfé, etc.
6. Où l'on retrouve tout de même une population à faible revenu dans le secteur du havre qui touche au quartier Centre-Sud, de même que dans l'est du Vieux-Montréal où l'on retrouve deux complexes de HLM.
7. Zone de diffusion : la plus petite unité territoriale de recensement de Statistique Canada, autrefois désignée sous le vocable de secteur de dénombrement.
8. Les seuils de faible revenu sont établis par Statistique Canada qui estime que les ménages consacrant 70 % ou plus de leur revenu à des biens de première nécessité sont dans le besoin. Les seuils varient selon la taille des ménages.
9. CLSC des Faubourgs, *Portrait des faubourgs Sainte-Marie, Saint-Jacques, faubourg Saint-Laurent, Vieux-Montréal*, automne 2003, 31 pages.

3.3.3 Sur le marché du travail...

Le taux d'activité (% des personnes actives sur le marché du travail) dans le havre était de 64,3 % au moment du recensement de 2001, comparativement à 62,8 % pour l'ensemble de Montréal.

On constate, encore ici, de grandes disparités entre les secteurs est et ouest. Ainsi, en 2001, le pourcentage de la population du secteur est du havre qui était au travail ou active sur le marché du travail était de 74,3 %, comparativement à 59,4 % pour le secteur ouest.

Dans l'île de Montréal, le taux de chômage se chiffrait alors à 9,2 %, tandis qu'il était de 11,9 % dans le havre. Dans la partie est du havre, le taux de chômage était le même que pour l'île de Montréal (9,2 %), tandis qu'il s'élevait à 13,6 % dans le secteur ouest.

Le taux de chômage chez les jeunes de 15 à 24 ans était également plus élevé dans le secteur ouest (19,8 %), comparativement à un taux de 13,2 % pour le secteur est et pour l'ensemble de l'île de Montréal.

Conclusion

De façon générale, le profil socio-économique de la population du havre de Montréal se démarque de façon notable de la moyenne du territoire montréalais sur le plan du dynamisme de la croissance de sa population. Il s'agit là des effets d'un important mouvement de retour de la population vers le centre-ville et vers le fleuve Saint-Laurent et le canal de Lachine favorisé par l'ensemble des initiatives et interventions gouvernementales et municipales depuis près de vingt-cinq ans. La réhabilitation et le réinvestissement du Vieux-Montréal, le réaménagement et l'ouverture du Vieux-Port et du canal de Lachine ont été le moteur de ce retour d'une population résidante dans le havre de Montréal.

Ces secteurs réhabilités et les projets immobiliers qui ont été réalisés depuis attirent une population plus aisée, des classes moyennes et moyennes-supérieures, jusqu'aux ménages à revenu supérieur. Dans ces catégories, les *Empty Nesters* à l'aise, les 40-64 ans et, dans le cas du Vieux-Montréal et de ses faubourgs, les jeunes professionnels et entrepreneurs à haut revenu et généralement sans enfants, constituent l'essentiel des nouveaux résidents du havre.

Cet embourgeoisement se fait également sentir dans le quartier Pointe-Saint-Charles et la tendance se confirme pour les prochaines années avec les nouveaux projets immobiliers en cours de construction ou à venir.

Les données de recensement de 1991, de 1996 et de 2001 montrent toutefois que les problèmes de la pauvreté économique de la majorité de la population de Pointe-Saint-Charles, du faubourg Saint-Laurent et des quartiers Saint-Jacques et Sainte-Marie sont toujours aussi entiers et pourraient s'accroître en raison des pressions du développement sur les loyers des plus démunis. Dans le territoire du havre de Montréal, en 2001, 42 % des ménages vivaient sous le seuil de faible revenu, comparativement à 29 % pour Montréal dans son ensemble.

Une analyse plus fine de la population du territoire montre encore mieux les vulnérabilités socio-économiques de la population de plusieurs secteurs où de 50 à 75 % de la population vit sous le seuil de faible revenu. Le redéveloppement du havre devra se faire en prenant acte de cette fracture sociale et faire en sorte que l'enrichissement qui s'ensuivra se fera au bénéfice de tous et de toutes.

QUATRIÈME CHAPITRE

L'activité économique dans le havre... et autour



4.1 Évolution de l'emploi dans la région métropolitaine de Montréal

La structure économique de la région métropolitaine de Montréal (RMR) s'est transformée qualitativement de manière notable depuis la fin des années 1980, suivant en cela les tendances observées dans les principales régions métropolitaines du continent nord-américain. Deux grands facteurs interviennent pour expliquer ces mutations qualitatives :

- l'intensification du phénomène de la mondialisation des échanges commerciaux et des flux d'investissements transnationaux (dans le cas de Montréal, on assiste essentiellement à un accroissement marqué des échanges avec les États-Unis);
- la généralisation et le développement spectaculaire des technologies de l'information qui ont transformé radicalement les processus de production et les méthodes de gestion dans une gamme de plus en plus étendue d'activités.

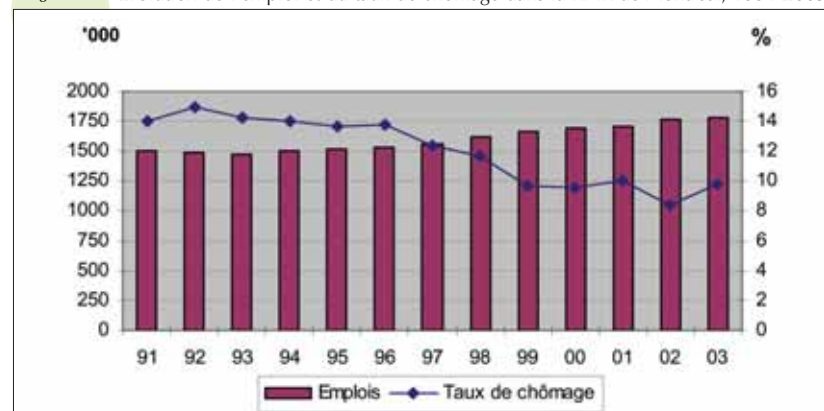
Ces deux phénomènes se renforcent mutuellement et permettent une plus grande souplesse d'organisation de la production au sein des entreprises *mondialisées* qui ont été en mesure de s'adapter à ces changements, notamment en déménageant certaines activités dans des régions du monde où les coûts des facteurs de production sont plus faibles.

Ces nouvelles réalités ont posé d'importants défis à l'économie de Montréal en matière d'adaptation de la main-d'œuvre, de formation professionnelle, de productivité et de capacité des entreprises à financer la modernisation de leurs équipements de production.

L'économie de Montréal s'inscrit à son rythme dans cette mouvance à laquelle elle ne peut échapper. Si, depuis 1991, on observe un déclin industriel important dans le secteur manufacturier et la disparition quasi complète de l'industrie lourde (chantiers maritimes, fabrication de matériel ferroviaire, raffineries de pétrole), l'emploi affiche généralement une croissance régulière (figure 4.1). Le nombre d'emplois dans la RMR de Montréal a crû de 16 % entre 1991 et 2003, mais à un rythme annuel moyen assez lent de 1,3 %, passant de 1 497 000 à 1 784 000 emplois.

Plus volatile, le taux de chômage suit les fluctuations conjoncturelles de l'économie. Il n'en demeure pas moins que la situation s'est améliorée sensiblement à partir du milieu des années 1990. S'établissant à près de 15 % en 1992, le taux de chômage de la région métropolitaine a atteint son plus bas niveau en 2002 avec un taux de 8,4 %. Toutefois, pour les trois premiers trimestres de 2003, celui-ci a eu tendance à augmenter, atteignant une moyenne de 9,8 %.

Figure 4.1 Évolution de l'emploi et du taux de chômage dans la RMR de Montréal, 1991-2003



Source : Ville de Montréal, *L'économie de Montréal*, vol. 14, n° 4/vol. 15, n° 1; Communauté métropolitaine de Montréal, *L'Économie Métropolitaine*, vol.1 n° 2. Les données de 2003 reflètent les trois premiers trimestres seulement.

4.2 Désindustrialisation ou restructuration économique?

Cette croissance régulière de l'emploi constitue toutefois un bilan qui s'accompagne de pertes importantes dans certains secteurs et de gains notables dans d'autres.

Dans l'intervalle 1991-2003, on observe un déclin marqué du poids relatif du secteur manufacturier dans l'emploi total de la région métropolitaine de Montréal. De 35,5 % qu'il était en 1991, le poids relatif de l'emploi dans le secteur manufacturier a chuté à 16,6 % en 2003¹.

Il faut préciser toutefois qu'il s'agit d'une tendance qu'on retrouve au sein de la plupart des grandes agglomérations urbaines du Canada et des États-Unis. Mais comme le montrent Coffey et Polèse (1999)² dans leur étude qui couvre la période 1981-1996, toutes proportions gardées, l'économie de Montréal n'a pas été frappée plus durement par le déclin du secteur manufacturier que les autres régions métropolitaines d'Amérique du Nord. Sur ce plan, Montréal ressort comme une ville nord-américaine typique, selon ces auteurs, avec un déclin marqué de ses secteurs industriels traditionnels ou lourds, ainsi que du secteur des transports et des communications (transport ferroviaire notamment).

Par rapport aux treize métropoles nord-américaines analysées³, Montréal se trouve au cinquième rang pour la part relative de l'emploi du secteur manufacturier dans l'emploi total, devant Cleveland et Chicago, notamment. Le bon positionnement de Montréal dans le secteur manufacturier s'appuie en partie sur sa performance dans les secteurs de haute technologie (aéronautique, pharmaceutique, etc.), notamment sur celle des entreprises exportatrices dans ces domaines.

Montréal conserve donc une bonne base manufacturière qui s'adapte, avec ses pertes et ses gains, au nouveau contexte mondial. En fait, en termes absolus, le nombre d'emplois manufacturiers a tout de même augmenté entre 1991 et 2003, passant de 283 000 à 297 000, soit une croissance de 4,7 % en 12 ans, ou 0,4 % par année.

4.2.1 Les secteurs en déclin

Une analyse sectorielle permet de constater les mouvements structurels de l'industrie montréalaise. La figure 4.2 montre les secteurs ayant subi les plus fortes pertes dans l'industrie manufacturière entre 1981 et 1996.⁴ Quatorze des vingt secteurs de la nomenclature du secteur manufacturier avaient subi des pertes majeures d'emplois durant cet intervalle.

En termes absolus, le secteur de la bonneterie et de l'habillement avait perdu près de 15 000 emplois,

équivalant à 30 % de la main-d'œuvre de cette industrie. Avec les effets de la libéralisation des échanges ces dernières années, la concurrence des pays d'Asie, notamment la Chine et l'Inde, et du Sud-Est asiatique accentuera le déclin de cette industrie traditionnelle de Montréal.

Dans le même contexte, autre secteur traditionnel de l'économie montréalaise, les industries du cuir et de la chaussure ont également perdu près des deux tiers de leur main-d'œuvre, soit près de 4000 emplois.

Par ailleurs, les secteurs du matériel de transport ferroviaire et des produits du pétrole et du charbon ont connu les plus fortes pertes, avec respectivement 61,2 % et 67,7 % d'emplois en moins. En 2003, la fermeture annoncée des ateliers Alstom de Pointe-Saint-Charles s'inscrit dans cette tendance à long terme de la disparition progressive de l'industrie lourde à Montréal.

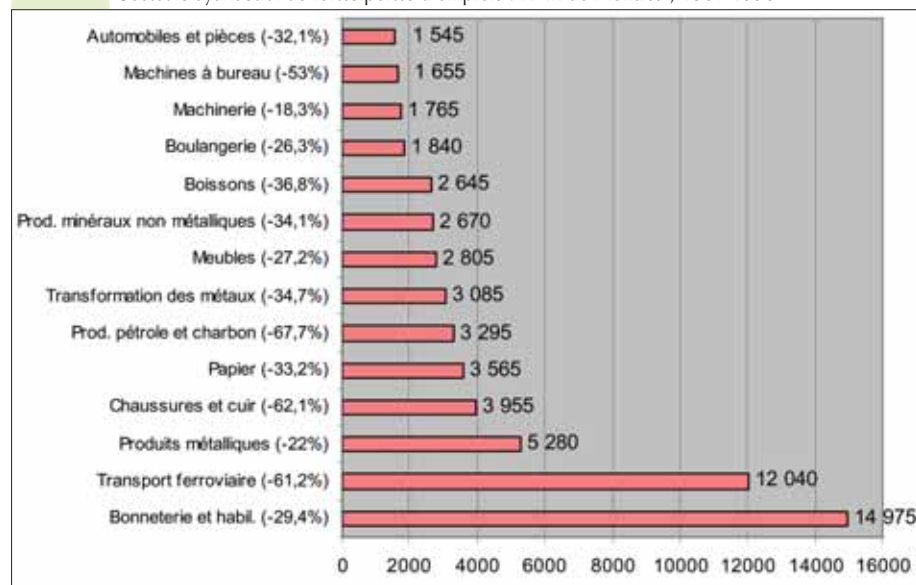
Le secteur de la fabrication d'automobiles et de pièces poursuit son déclin dans la grande région montréalaise avec une perte de 32 % de sa main-d'œuvre entre 1981 et 1996. La fermeture définitive de l'usine GM à Boisbriand en 2002 vient gonfler les pertes d'emplois directs et indirects dans ce secteur.

Dans les cas qui précèdent, il s'agit de tendances lourdes : une désindustrialisation qui fait suite à des réorganisations des systèmes productifs à l'échelle mondiale de la part des grandes firmes multinationales, où le Québec et la région de Montréal ont tout simplement perdu au change.

Fait notable, le secteur des machines à bureau, dans lequel on retrouve notamment la fabrication d'ordinateurs, a également décliné de plus de la moitié de sa main-d'œuvre entre 1981 et 1996, soit une perte de 1655 emplois.

Pour les huit autres secteurs (machinerie, boulangerie, boissons, produits minéraux non métalliques, meubles, transformation des métaux, papier, produits métalliques), les pertes d'emplois oscillent entre 18,3 % et 36,8 %, reflétant des restructurations internes des appareils productifs qui se sont modernisés et ajustés pour faire face à la concurrence. De façon générale, le secteur manufacturier montréalais s'est adapté aux nouvelles règles de la concurrence internationale en améliorant sensiblement sa productivité.

Figure 4.2 Secteurs ayant subi de fortes pertes d'emplois : RMR de Montréal, 1981-1996



Source : INRS-Urbanisation.

1. Trois premiers trimestres de 2003.

2. Voir COFFEY, W. J. et POLÈSE, M., *La restructuration de l'économie de Montréal : positionnement et comparaisons avec d'autres métropoles*, INRS-Urbanisation, Observatoire métropolitain de la région de Montréal, cahier 99-01, juin 1999, 25 pages.

3. New York, Los Angeles, Chicago, San Francisco, Philadelphie, Boston, Dallas, Atlanta, Seattle, Cleveland, Minneapolis-St. Paul, Toronto, Montréal.

4. COFFEY, W. J. et POLÈSE, M., *Op. cit.*, p. 16.

4.2.2 Les secteurs en croissance

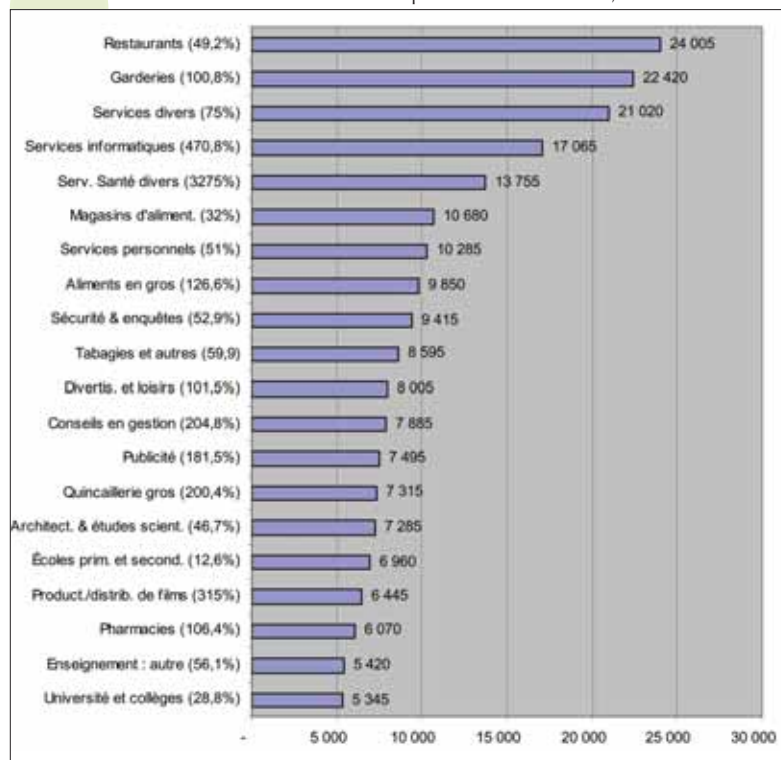
Avec le déclin relatif du secteur manufacturier, la croissance de l'économie montréalaise s'est surtout manifestée dans le secteur tertiaire. Plus de 80 % de la main-d'œuvre de l'agglomération de Montréal travaille aujourd'hui dans le secteur tertiaire (86,8 % pour l'ancienne ville de Montréal), c'est-à-dire les services de toute nature. La figure 4.3 fait état des 20 secteurs de l'économie montréalaise qui ont connu la plus forte hausse de l'emploi entre 1981 et 1996. On constate l'absence des industries manufacturières et l'omniprésence des services dans cette liste des 20 secteurs les plus créateurs d'emplois.

À l'intérieur de cette nomenclature des 20 secteurs les plus créateurs d'emplois, on peut classer l'industrie tertiaire en quatre catégories :

- le tertiaire supérieur : services informatiques, conseil de gestion, publicité, architectes et études scientifiques, production de films, avocats et notaires, banques et assurances, services divers;
- le tertiaire dit banal : restaurants, magasins d'alimentation, services personnels, divertissements et loisirs, pharmacies, agents d'immeubles, etc.;
- le tertiaire public (agences et services gouvernementaux, municipaux, parapublics, sociétés d'État);
- autres.

Il est intéressant de constater que près du tiers (31,2 %) des emplois compilés par Coffey et Polèse (1999) ont été créés dans les secteurs du tertiaire supérieur, comparativement à 31,4% dans le cas du tertiaire banal. En ce qui concerne le tertiaire public, malgré le contexte financier rigoureux des vingt-cinq dernières années, on note quand même un accroissement significatif de la main-d'œuvre de 25 % entre 1981 et 1996, chiffres qui globalement s'inscrivent dans les mêmes tendances que pour Toronto et Vancouver.

Figure 4.3 Secteurs à forte croissance de l'emploi : RMR de Montréal, 1981-1996



Source : INRS-Urbanisation.

4.3 Les emplois et les établissements dans le havre de Montréal

À plus d'un titre, le havre de Montréal s'inscrit dans les mêmes tendances générales observées depuis vingt-cinq ans à l'échelle de l'agglomération de Montréal ou des grandes métropoles nord-américaines.

Dans l'ensemble, malgré la présence d'activités industrielles traditionnelles (l'agro-alimentaire dans le secteur des bassins du Moulin et Bickerdike, les ateliers ferroviaires de Via Rail de Pointe-Saint-Charles et les Brasseries Molson, pour ne mentionner que ces exemples), le havre de Montréal est essentiellement dominé par l'industrie tertiaire.

Selon une compilation spéciale effectuée par la Ville de Montréal pour la Société du Havre de Montréal, les données du recensement des établissements et de l'emploi de 2000 indiquent que les emplois, dans le havre, se concentrent, pour une proportion de 95,6 %, dans l'économie des services de toute nature. Cette proportion est plus élevée que pour la ville de Montréal (nouvelle ville, 80 %, et Montréal avant fusions, 86,8 %) en tant que telle.

Les tableaux 4.1 et 4.2 montrent la répartition sectorielle des établissements et des emplois dans le havre et dans chacun des deux secteurs est et ouest, délimités par l'autoroute Bonaventure, comparée aux données pour l'ancien territoire de Montréal.

Tout comme pour le profil socio-économique de la population (chapitre 3), des différences importantes apparaissent dans la structure industrielle, tant du point de vue du nombre d'établissements que du point de vue de la répartition et du nombre d'emplois.

Le territoire d'analyse du havre (voir figure 3.1, chapitre 3) comptait au moment du recensement de 2000, tous secteurs confondus, 2429 établissements et 54 447 emplois. La partie du territoire située à l'est de l'autoroute Bonaventure regroupe 82,6 % des établissements et 81,5 % des emplois totaux du havre, tandis que la partie ouest (partie de Pointe-Saint-Charles) compte 17,4 % des établissements et 18,5 % du total des emplois (figure 4.4).

Tableau 4.1 Établissements et emplois sur le territoire de la Société du Havre, en nombre, 2000

Secteurs d'activité économique	Établissements				Emplois			
	Partie ouest de Bonaventure		Partie est de Bonaventure		Partie ouest de Bonaventure		Partie est de Bonaventure	
	Havre	Ville	Havre	Ville	Havre	Ville	Havre	Ville
11 Agriculture, foresterie, pêche et chasse	0	1	1	9	0	15	15	50
21 Extraction minière et extraction de pétrole et de gaz	0	1	1	15	0	1	1	87
22 Services publics	1	0	1	30	16	0	16	7 540
23 Construction	10	15	25	594	73	104	177	7 657
31 Fabrication	65	55	120	3 385	2 050	132	2 182	77 611
41 Commerce de gros	42	62	104	1 750	450	684	1 134	19 641
44 Commerce de détail	30	200	230	7 596	440	242	682	50 849
48 Transport et entreposage	40	117	157	573	1 672	2 682	4 354	21 926
51 Industrie de l'information et industrie culturelle	28	125	153	814	2 010	5 374	7 384	39 105
52 Finance et assurances	5	89	94	1 241	161	4 458	4 619	47 640
53 Services immobiliers et services de location et de location à bail	12	73	85	996	75	1 101	1 176	8 781
54 Services professionnels, scientifiques et techniques	102	672	774	3 955	1 344	8 407	9 751	65 059
55 Gestion de sociétés et d'entreprises	2	14	16	201	14	552	566	13 588
56 Services administratifs, de soutien, de gestion des déchets et d'assainissement	16	90	106	1 170	185	1 040	1 225	29 813
61 Services d'enseignement	3	24	27	981	452	1 110	1 562	51 628
62 Soins de santé et assistance sociale	4	32	36	2 949	12	396	408	86 610
71 Arts, spectacles et loisirs	6	36	42	773	30	4 107	4 137	13 476
72 Hébergement et services de restauration	10	180	190	3 505	89	2 551	2 640	39 561
81 Autres services, sauf les administrations publiques	38	138	176	4 782	243	1 561	1 804	25 393
91 Administrations publiques	9	82	91	6 729	742	9 872	10 614	40 385
Total	423	2 006	2 429	35 998	10 058	44 389	54 447	646 400

Tableau 4.2 Établissements et emplois sur le territoire de la Société du Havre, en %, 2000

Secteurs d'activité économique	Établissements				Emplois			
	Partie ouest de Bonaventure		Partie est de Bonaventure		Partie ouest de Bonaventure		Partie est de Bonaventure	
	Havre	Ville	Havre	Ville	Havre	Ville	Havre	Ville
11 Agriculture, foresterie, pêche et chasse	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
21 Extraction minière et extraction de pétrole et de gaz	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
22 Services publics	0,2	0,0	0,0	0,1	0,2	0,0	0,0	1,2
23 Construction	2,4	0,7	1,0	1,7	0,7	0,2	0,3	1,2
31 Fabrication	15,4	2,7	4,9	9,4	20,4	0,3	4,0	12,0
41 Commerce de gros	9,9	3,1	4,3	4,9	4,5	1,5	2,1	3,0
44 Commerce de détail	7,1	10,0	9,5	21,1	4,4	0,5	1,3	7,9
48 Transport et entreposage	9,5	5,8	6,5	1,6	16,6	6,0	8,0	3,4
51 Industrie de l'information et industrie culturelle	6,6	6,2	6,3	2,3	20,0	12,1	13,6	6,0
52 Finance et assurances	1,2	4,4	3,9	3,4	1,6	10,0	8,5	7,4
53 Services immobiliers et services de location et de location à bail	2,8	3,6	3,5	2,8	0,7	2,5	2,2	1,4
54 Services professionnels, scientifiques et techniques	24,1	33,5	31,9	11,0	13,4	18,9	17,9	10,1
55 Gestion de sociétés et d'entreprises	0,5	0,7	0,7	0,6	0,1	1,2	1,0	2,1
56 Services administratifs, de soutien, de gestion des déchets et d'assainissement	3,8	4,5	4,4	3,3	1,8	2,3	2,2	4,6
61 Services d'enseignement	0,7	1,2	1,1	2,7	4,5	2,5	2,9	8,0
62 Soins de santé et assistance sociale	0,9	1,6	1,5	8,2	0,1	0,9	0,7	13,4
71 Arts, spectacles et loisirs	1,4	1,8	1,7	2,1	0,3	9,3	7,6	2,1
72 Hébergement et services de restauration	2,4	9,0	7,8	9,7	0,9	5,7	4,8	6,1
81 Autres services, sauf les administrations publiques	9,0	6,9	7,2	13,3	2,4	3,5	3,3	3,9
91 Administrations publiques	2,1	4,1	3,7	1,9	7,4	22,2	19,5	6,2
Total	100	100	100	100	100	100	100	100

Source : Recensement des établissements et de l'emploi à Montréal (RÉEM) 2000.
Compilation : Ville de Montréal, Service du développement économique et du développement urbain, Division des politiques et du plan d'urbanisme, décembre 2003.

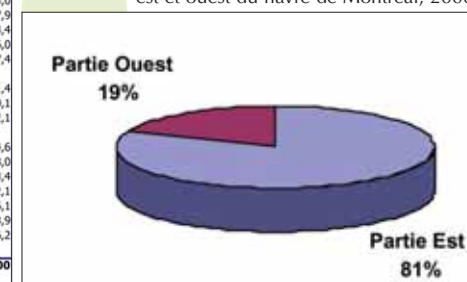
Selon les données obtenues, le secteur tertiaire compte pour 99,1 % des emplois dans la partie est du havre (Vieux-Montréal, faubourgs des Récollets et Québec), comparativement à 79 % pour la partie située à l'ouest qui conserve toujours une base manufacturière importante regroupant 20,4 % des emplois (17,9 % pour la nouvelle ville de Montréal).

Dans la partie est, 78,5 % du total des emplois étaient répartis dans six secteurs de l'industrie tertiaire, comparativement à 59,3 % pour la partie ouest.

La compilation du tableau 4.3 fait ressortir la concentration de l'emploi dans certaines industries du secteur tertiaire.

La partie est du havre est dominée par l'importance des administrations publiques et des services professionnels, scientifiques et techniques. Malgré le transfert vers Toronto de plusieurs centres de décision au cours des vingt-cinq dernières années, le secteur des finances et assurances regroupe toujours 10 % de la main-d'œuvre qui se concentre dans le Vieux-Montréal, comme c'est le cas pour les administrations publiques et les services professionnels. Le pôle civique historique de Montréal concentre toujours les services et entreprises qui gravitent autour des administrations publiques.

Figure 4.4 Répartition de l'emploi pour les secteurs est et ouest du havre de Montréal, 2000



Source : Ville de Montréal, RÉEM 2000.

On remarque également une concentration de l'emploi dans les secteurs de l'industrie de l'information, de l'industrie culturelle, des arts, des spectacles et des loisirs. Ensemble, ces secteurs regroupent 21,4 % de la main-d'œuvre de la partie est du havre.

Quoique la partie ouest du havre soit sous-dotée au niveau des emplois recensés dans les établissements pour le secteur des arts, spectacles et loisirs (0,3 %), il n'en demeure pas moins que 20 % des emplois recensés appartiennent aux industries de l'information et de la culture. Au total, c'est 20,3 % de la main-d'œuvre qui travaillait dans ces deux secteurs en 2000; ce qui, somme toute, réconcilie les secteurs est et ouest du havre pour ce type d'industries.

Une autre différence notable apparaît dans le secteur des transports et de l'entreposage où Pointe-Saint-Charles concentre toujours une part importante de sa main-d'œuvre (16,6 % comparativement à 6 % pour la partie est du havre).

Malgré le fait qu'elle ne représente que 18,5 % de l'emploi dans le havre, la partie ouest affiche cependant une plus grande diversité de sa structure industrielle, avec sa base manufacturière regroupant plus de 20% de la main-d'œuvre employée et un secteur tertiaire relativement bien développé, notamment dans le domaine du transport et de l'entreposage, des industries culturelles et de l'information et des services professionnels, scientifiques et techniques. À cela s'ajoute une activité de commerce de détail et de gros représentant 9% de la main-d'œuvre, comparativement à 2% pour la partie est du havre.

Tableau 4.3 Concentration de l'emploi dans six secteurs de l'industrie tertiaire, en %, 2000

	EST	OUEST	HAVRE
Administrations publiques	22,2	7,4	19,5
Services professionnels, scientifiques et techniques	18,9*	13,4*	17,9
Industrie de l'information et industrie culturelle	12,1*	20,0*	13,6
Finances et assurances	10,0*	1,6*	8,5
Arts, spectacles et loisirs	9,3*	0,3*	7,6
Transport et entreposage	6,0	16,6	8,0
Total	78,5	59,3	75,1

* Industries dites du tertiaire supérieur

Source : Ville de Montréal, RÉEM 2000.

4.4 Les quatre principaux secteurs d'activités du havre

Pour terminer ce chapitre, il importe de faire le point sur quatre secteurs d'activités économiques qui marquent le havre de Montréal par leur dynamisme, leur forte présence ou l'intensité de leur développement des dix ou quinze dernières années (voir figure 4.8). Il s'agit :

- du pôle civique et institutionnel;
- des activités industrialo-portuaires et ferroviaires;
- du secteur récréoculturel et touristique;
- des activités reliées à l'industrie de la production cinématographique, télévisuelle et multimédia.

4.4.1 Le pôle civique et institutionnel

Le pôle civique et institutionnel, illustré dans deux teintes de bleu sur la figure 4.8 (cité administrative, cité internationale) est le plus ancien des quatre principaux secteurs d'activités du havre. Depuis le début de la colonisation de Ville-Marie jusqu'à aujourd'hui, les institutions de la gouvernance politique, judiciaire, religieuse, économique et militaire se sont établies au cœur du havre ancien, dans le Vieux-Montréal.

La rue Notre-Dame, entre la rue Gosford et la place d'Armes, constitue l'axe originel de ce pôle avec, à chaque extrémité, le Château Ramezay, ancienne maison des gouverneurs de Montréal et le séminaire des Sulpiciens, seigneurs de l'île jusqu'à la conquête britannique et à l'abolition du régime seigneurial. On y retrouve également aujourd'hui l'Hôtel de Ville de Montréal et une partie de ses services, dont le vieux palais de justice (85, Notre-Dame Est) occupé par le service des finances, le Palais de justice actuel, la Cour d'appel (l'édifice Ernest-Cormier actuellement en restauration), la basilique Notre-Dame et la place d'Armes qui, autrefois, fut un lieu où la justice exécutait les sentences de pendaison, et enfin, le Champ-de-Mars, lieu de parade et d'entraînement.

Le développement de ce pôle institutionnel a depuis longtemps débordé l'axe de la rue Notre-Dame. Le XIX^e siècle voit aussi se construire le marché Bonsecours (entre les rues Saint-Paul et de la Commune), le Parlement du Bas-Canada (incendié en 1841) et le premier édifice des commissaires du Havre de Montréal (357, rue de la Commune Ouest, actuellement occupé par la fondation Daniel-Langlois), l'ancienne École des Hautes Études commerciales (1875) occupée aujourd'hui par les Archives nationales du Québec. C'est en 1937 qu'est érigé l'actuel édifice de la douane sur la rue McGill.

Dans les vingt dernières années, le pôle institutionnel historique s'est enrichi de plusieurs nouvelles institutions ou ensembles institutionnels qui ont participé à un vaste projet urbain visant à rétablir la trame urbaine entre le Centre des affaires et la vieille ville (voir chapitre 5).

La construction du Palais des congrès dans les années 1980 et son agrandissement récent, le développement et l'aménagement du Quartier international de Montréal avec le déménagement de l'Organisation de l'aviation civile internationale dans son nouvel édifice de la rue University, le Centre de commerce mondial et la construction du nouvel édifice de la Caisse de dépôt et placement, tous ces projets d'envergure ont développé de façon spectaculaire la vocation institutionnelle de la partie centrale du havre de Montréal.

Les administrations publiques municipale, provinciale et fédérale, leurs agences et sociétés, ainsi que les organismes publics internationaux présents dans le secteur du havre constituent un véritable moteur économique, un pôle majeur d'emplois directs et indirects. Les données du tableau 4.1 montrent que les administrations publiques employaient, en l'an 2000, 10 614 personnes à l'intérieur du territoire du havre, soit 26 % des emplois dans ce secteur pour l'ancienne ville de Montréal (20 % pour le territoire de la nouvelle ville).

4.4.2 Activités industrialo-portuaires et ferroviaires

Sur la figure 4.8, le territoire du havre occupé par les activités industrialo-portuaires et ferroviaires est illustré par la couleur ocre. Cette zone couvre près de la moitié du territoire du havre.

On y retrouve une partie des installations du port de Montréal, dont les quais maritimes et triages ferroviaires à vocation industrielle situés de part et d'autre du pont Jacques-Cartier (secteur est du havre), les quais Bickerdike et Windmill, ainsi que la gare maritime internationale Iberville qui reçoit de 30 000 à 40 000 passagers de navires de croisière par année.

À noter la présence du corridor ferroviaire en activité, traversant sur toute sa longueur le Vieux-Port, qui dessert les clients et locataires du port de Montréal, dont les industries agro-alimentaires (*Five Roses*, *Canada Maltage*, *ADM*, *Corby's*) toujours présentes dans le secteur des bassins (bassins Peel, Windmill, Bickerdike et Wellington).

Figure 4.5
Activités portuaires sur
le quai Bickerdike.



Source : Port de Montréal.

Le Canadien National empruntent aussi le parcours du Vieux-Port (quatre ou cinq convois quotidiens) pour rejoindre la cour de triage de Côte-Saint-Luc ou pour se rendre à Toronto, dans l'Ouest canadien et aux États-Unis.

Le Canadien Pacifique utilise également le corridor ferroviaire du port de Montréal à l'est du pont Jacques-Cartier pour rejoindre son antenne qui monte vers le nord-ouest à partir du secteur de la cour Moreau.

Enfin, cette zone comprend également tout le secteur des ateliers ferroviaires du CN de Pointe-Saint-Charles où, actuellement, seuls les ateliers de Via Rail demeurent actifs, après la fermeture des ateliers Alstom en 2003.

Si le secteur des transports s'est fortement restructuré dans les deux dernières décennies, notamment en ce qui concerne la production de matériel de transport ferroviaire, il n'en demeure pas moins que les activités du transport en tant que telles, du transbordement et de

l'entreposage se sont bien tirées des aléas de la conjoncture et de la restructuration de l'industrie depuis les années 1980.

C'est particulièrement vrai pour le transport intermodal par conteneurs dont le nombre s'est accru en moyenne de plus de 4 % par année entre 1991 et 2001.⁵ En 2003, 1 014 695 conteneurs (entrées et sorties cumulées) ont été transbordés dans le port de Montréal, pour un total de 8 954 178 tonnes métriques de marchandises conteneurisées (soit 47 % du trafic). En comptant les marchandises diverses non conteneurisées et le vrac solide et liquide, c'est près de 20 millions de tonnes métriques qui ont été manutentionnées

en 2003 dans le port de Montréal.⁶ La figure 4.6 montre l'évolution du trafic de marchandises des onze dernières années.

En comparaison, en 2002, le trafic du port de Vancouver totalisait 62,8 millions de tonnes métriques, dont 1,5 million de tonnes pour les marchandises conteneurisées. Le port d'Halifax, quant à lui, totalisait 12,8 millions de tonnes métriques, dont 4,3 millions de tonnes pour les marchandises conteneurisées. Le trafic du port de Sept-Îles oscille entre 21 et 24 millions de tonnes annuellement, dont 90 % est constitué de minerai de fer et 10 % d'aluminium. Le port de New York/ New Jersey totalisait pour la même année 70,1 millions de tonnes métriques, dont 2,2 millions

de tonnes de marchandises conteneurisées. Chef de file dans sa spécialité, le port de Montréal se distingue par sa performance dans le domaine du transport intermodal de conteneurs.

Même si l'essentiel des opérations portuaires en tant que telles est situé aux abords du fleuve dans l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et dans Pointe-aux-Trembles, il n'en demeure pas moins que le havre ancien joue toujours un rôle important dans l'industrie du transport des marchandises et des croisières maritimes.

Selon les estimations de l'administration portuaire, le port de Montréal crée quelque 17 600 emplois, directs et indirects, et engendre des revenus annuels d'environ deux milliards de dollars.⁷ Environ la moitié du trafic conteneurisé du port a pour origine ou destination le marché canadien, surtout celui du Québec et de l'Ontario. L'autre moitié de ce trafic vise le marché américain, principalement le Midwest (Illinois, Michigan, Minnesota, Wisconsin et Ohio) et le Nord-Est (Nouvelle-Angleterre et État de New York).

En ce qui concerne plus spécifiquement le territoire du havre de Montréal, on comptait en l'an 2000 plus de 4350 emplois dans le secteur des transports et de l'entreposage, répartis dans 117 établissements, ce qui représente 20 % de la main-d'œuvre active dans ce secteur pour Montréal (avant fusion), ou 8 % des 57 625 emplois à l'échelle de l'île de Montréal.

En outre, la partie du territoire du havre située à l'est de l'autoroute Bonaventure regroupe 62 % des emplois dans ce secteur (présence de l'administration portuaire de Montréal), comparativement à 38 % dans la partie située à l'ouest.

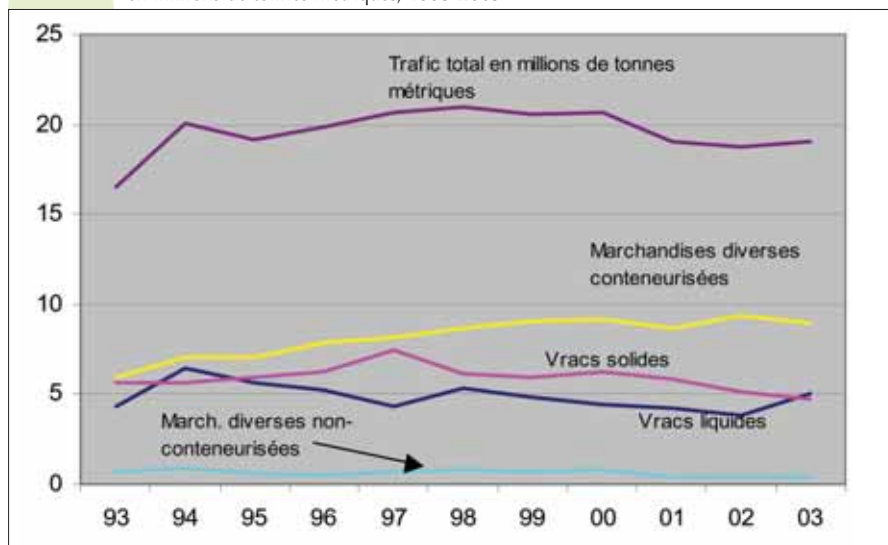
4.4.3 Le secteur récréoculturel et touristique

Sur la figure 4.8, les destinations récréoculturelles et touristiques du havre sont illustrées par les points vert foncé et vert pâle.

Le havre de Montréal comporte, avec le centre-ville, les sites les plus fréquentés de Montréal pour les activités récréoculturelles. Le réaménagement du Vieux-Port pour le 350^e anniversaire de Montréal en 1992, une *fenêtre ouverte sur le fleuve*, la réappropriation de l'arrondissement historique qui s'ensuivit par les Montréalais et les touristes, la réouverture du canal de Lachine à la navigation, l'arrivée du Casino de Montréal, la tenue du Grand Prix de Formule 1 à l'île Notre-Dame, l'organisation d'une panoplie d'événements spéciaux et l'installation de nouveaux équipements récréatifs et culturels ont fait du havre une destination incontournable pour les Montréalais comme pour les touristes et les visiteurs.

L'arrondissement historique du Vieux-Montréal, comprenant le Vieux-Port, attire toujours plus de visiteurs. En 2003, 12 millions de personnes ont visité ce secteur qui constitue le cœur historique du havre de Montréal. Sur ces 12 millions de visiteurs, 8 millions ont fréquenté les installations du Vieux-Port (comparativement à 5,2 millions pour les festivités du 350^e anniversaire de Montréal en 1992). Les chiffres de fréquentation sont en croissance constante depuis 1992.

Figure 4.6 Évolution du trafic maritime de marchandises dans le port de Montréal, en millions de tonnes métriques, 1993-2003



Source : Port de Montréal, Statistiques historiques des trafics maritimes, années multiples.



Figure 4.7 L'entrée du canal de Lachine au quai du Moulin.

5. Source : Port de Montréal, www.port-montreal.com.

6. Ibid.

7. Ibid.

Figure 4.8
Principaux pôles économiques.



La plupart de ces visiteurs du Vieux-Montréal et du Vieux-Port provenaient de la région métropolitaine de Montréal dans une proportion d'environ 74 % (ou 8,9 millions), tandis que 7 % d'entre eux (ou 840 000) provenaient des autres régions du Québec. Les touristes en provenance du reste du Canada, des États-Unis et d'ailleurs dans le monde représentent 19 % des visiteurs (ou 2,2 millions). Enfin, plus de 78 % de ces visiteurs choisissent la saison estivale pour visiter l'arrondissement historique.⁸

Quant au parc Jean-Drapeau (les îles Notre-Dame et Sainte-Hélène), l'achalandage s'élevait à environ 10 millions de visiteurs en 2003⁹, tandis que plus d'un million de personnes fréquentaient le parc linéaire du Canal-de-Lachine, à pied, à vélo, en patins à roulettes ou en bateau.¹⁰

L'achalandage de ces millions de visiteurs est toutefois concentré dans le temps, de mai à août, avec des pointes très élevées lors des événements spéciaux en

Tableau 4.4 Liste de certains événements et activités se déroulant dans le Vieux-Montréal/Vieux-Port - achalandage

Exemples d'événements	N Visiteurs	Activités	N Visiteurs
Défilé Saint-Jean-Baptiste	175 000	Centre des sciences de Montréal/Imax	564 911
Fête du Canada	165 000	Patinoire Bonsecours	11 900
Cirque du Soleil	180 000	Amphi-bus Kanada	13 000
Arti per via	2 000	Croisière AML	110 000
École nationale du cirque	12 000	Bateau-mouche	53 000
Cinéma de plein air Labatt Bleue	N/D	Jet Saint-Laurent	6 000
Cirque Éos	60 000	Labyrinthe	50 000
Les feux du Canada	6 000	Les Dauphins du Saint-Laurent	5 000
Salon expérience jeunesse	5 000	Océano Massothérapie	2 000
Festival Montréal en lumière	N/D	Pédalocation	40 200
Semaine italienne, grecque, etc.	94 000	Vélo-Aventure	13 500
Exposition Marconi	145 000	ZAP	15 000
Fête de l'histoire	N/D	Quadricycle	60 000
Festival des métiers d'art	N/D	Saute-Moutons	24 000
Mosaïcultures	600 000	Navette Montréal-îles	27 419
Carifesta	30 000	Navette Montréal-Longueuil	69 396
		Bouquinistes du Saint-Laurent	N/D
Total	1 474 000	Total	1 065 326

Source : AMT, Rapport SLR, desserte du Vieux-Montréal/Vieux-Port, Inventaire des événements et activités, juillet 2002.

Tableau 4.5 Répartition spatiale de l'achalandage aux événements et activités spécifiques dans le Vieux-Montréal/Vieux-Port

Emplacement	Achalandage	Pourcentage
Quai de l'Horloge	96 000	3,8
Quai Jacques-Cartier	927 915	36,5
Quai King-Edward	693 411	27,3
Quai Alexandra	17 000	0,7
Parc des Écluses	600 000	23,6
Vieux-Montréal	205 000	8,1
Total	2 539 326	100,0

Source : AM., Rapport SLR, desserte du Vieux-Montréal/Vieux-Port, Inventaire des événements et activités, juillet 2002.

8. Société de transport de Montréal, Étude SLR - Mandat transport (version préliminaire), 2003, 61 pages.

9. Source : Parc Jean-Drapeau, Bilan 2003.

10. Source : Parcs Canada.

11. Source : Parc Jean-Drapeau, Bilan 2003.

Tableau 4.6 Événements et attraits au parc Jean-Drapeau en 2003

Événements	Achalandage	Attraits	Achalandage
Fête des Neiges	215 000	Plage du parc Jean-Drapeau	70 000
Spectacles/événements parterre de l'île Sainte-Hélène	94 000	Pistes vélos/patins	500 000
Spectacles/événements parterre de l'île Notre-Dame	10 000	Jardins du parc Jean-Drapeau	175 000
Championnat international des élagueurs	2 000	Bassin olympique	183 000
Championnat scolaire régional cross-country	17 000	Salle Toundra (location)	13 000
École nationale du cirque (10 représentations)	10 546	Pique-niques, promenades, etc.	200 000
Festival de la santé et Marathon international de Montréal	18 000	Biosphère	75 000
Festival du Merengue de Montréal	12 000	Casino	6 500 000
Rassemblements corporatifs	5 500	Centre Option Plein Air de Montréal	8 130
Grand Prix F1 du Canada	306 000	Danse en ligne	4 500
Molson Indy de Montréal	148 000	Musée Stewart au Fort de l'île Sainte-Hélène	86 000
		Navettes maritimes du Saint-Laurent	23 000
		Restaurant Hélène-de-Champlain	110 000
Total approximatif			10 000 000

Source : Société du parc des Îles. Bilan 2003.

mai (Grand Prix), juin (Fête nationale du Québec) et juillet (Fête du Canada et Carifesta), et à l'occasion des Mosaïcultures internationales, du Mondial SAQ (feux d'artifice), etc. Cet achalandage est également concentré sur le plan spatial. On le constate avec la concentration élevée d'attraits et d'événements dans l'axe de la place et du quai Jacques-Cartier et du bassin Bonsecours (voir les points vert foncé et vert pâle sur la figure 4.8).

Dans le cas du parc Jean-Drapeau, les attraits et événements spéciaux apparaissent plus dispersés dans l'espace. Toutefois, il faut souligner que le Casino de Montréal attire 6,5 millions de personnes par année (fréquentation mieux répartie sur l'année) et que La Ronde et le Mondial SAQ attirent (sur les îles) plus d'un million de personnes. Quant au Grand Prix de Formule 1, il attire 306 000 personnes, tandis que le Molson Indy en attire 148 000 au total. Fait à noter, la Fête des Neiges de Montréal a entraîné un achalandage de 215 000 personnes en février 2003.¹¹

L'emploi dans le secteur récréoculturel et touristique

En ce qui concerne les emplois dans le secteur récréoculturel et touristique dans le havre, il n'est pas aisé de les dénombrer puisque ce secteur regroupe plusieurs domaines d'activités ayant des retombées directes dans d'autres secteurs comme la restauration, le commerce de détail et l'hôtellerie. Toutefois, la figure 4.3 montre que le secteur des divertissements et loisirs est en forte hausse avec un accroissement de l'emploi de 101,5% dans la région de Montréal entre 1981 et 1996 (Coffey et Polèse, 1999).

Les tableaux 4.1 et 4.2 offrent tout de même une certaine indication de l'activité dans le havre de Montréal en ce qui concerne le secteur des arts, spectacles et loisirs et celui de l'hébergement et des services de restauration. Ces deux secteurs d'activités représentaient 6777 emplois dans le havre au recensement de 2000, dont 61 % se trouvaient dans le secteur du havre situé à l'est de l'autoroute Bonaventure, comparativement à 39 % pour le secteur situé à l'ouest.

Tableau 4.7 Emplois et entreprises dans la production cinématographique et télévisuelle

Sous-secteurs	Emplois - Havre élargi	% du total de Montréal ¹	Établissements Havre élargi	Emplois totaux Montréal ¹	Établissements Montréal ¹
Prod. films et vidéos	4 316	83%	143	5 224	226
Enregistrement sonore	314	72%	34	439	64
Télédiffusion	5 152	100%	8	5 152	8
Télévision spécialisée	202	92%	3	219	5
Agents d'artistes	66	50%	13	132	33
Total	10 050	90%	201	11 166	336

1 Territoire de la ville de Montréal avant les fusions municipales.

Source : Ville de Montréal, RÉEM 2000.

4.4.4 Activités reliées à l'industrie de la production cinématographique, télévisuelle et multimédia

Le havre de Montréal est, avec le centre-ville, une véritable pépinière pour les secteurs de la production cinématographique, télévisuelle et multimédia et l'ensemble de leurs artisans et professionnels (voir les zones et les points orangés sur la figure 4.8 indiquant la localisation des principaux établissements).

À l'échelle de la région métropolitaine de Montréal, la figure 4.3, qui fait état des secteurs d'activités économiques ayant connu la plus forte croissance de l'emploi, montre jusqu'à quel point l'industrie de la production et de la distribution de films a été florissante depuis le début des années 1980. L'emploi a été multiplié par quatre dans ce seul secteur (+ 315 %).

Les tableaux 4.1 et 4.2 montrent l'importance que représentent l'industrie de l'information et l'industrie culturelle dans le havre, soit 7384 emplois ou 13,6 % du total des emplois sur le territoire d'analyse. Par comparaison, ces deux secteurs d'activités représentent 10,5 % de l'emploi dans l'arrondissement Ville-Marie où se concentrent ces entreprises et 5 % à l'échelle de l'île de Montréal.

On note en fait une forte concentration de cette industrie dans le centre-ville de Montréal, notamment à l'intérieur du territoire du havre et dans le corridor nord-sud du boulevard Saint-Laurent et de la rue Saint-Denis entre le Vieux-Montréal et l'extrémité nord du Plateau Mont-Royal.

Dans le havre, plus spécifiquement, la grande majorité des établissements (82 %) et des emplois (73 %) recensés pour cette industrie se situent dans la partie située à l'est de l'autoroute Bonaventure.

4.4.4.1 Cinéma et télévision

La Société du Havre de Montréal a voulu en savoir un peu plus sur ce phénomène de concentration des entreprises des secteurs cinématographique et télévisuel dans le havre et dans son voisinage immédiat. Une compilation spéciale a été effectuée à cet effet. Elle couvre un territoire un peu plus large que celui du havre et se situe dans le quadrilatère formé par la rue Fullum (limite est), la rue Atwater (limite ouest), le côté sud de la rue Sherbrooke (limite nord) et le fleuve (limite sud).

La compilation a été ventilée en cinq sous-secteurs d'activités (tableau 4.7), soit :

- production de films et de vidéos,
- enregistrement sonore,
- télédiffusion,
- télévision spécialisée,
- agents d'artistes.

C'est donc 90 % des emplois qui se retrouvent à l'intérieur du territoire compris entre les rues Fullum, Atwater, Sherbrooke et le fleuve. On retrouve notamment, dans le havre ou à immédiate proximité, tous les télédiffuseurs : Société Radio-Canada, Télé-Québec, Groupe TVA, TQS, Astral Média, Molstar Sports et Spectacle, Consortium de télévision Québec-Canada inc., le Réseau des sports (RDS) inc., auxquels s'ajoute maintenant la chaîne CFCE, établie à la Cité des Ondes après le recensement de l'an 2000.

On y retrouve également la plupart des boîtes de production privées de films et de télévision, ainsi que plusieurs écoles offrant un enseignement spécialisé, publiques et privées, dans la formation des métiers du cinéma, de la télévision et des nouveaux médias telles que :

- l'Institut national de l'image et du son (INIS),
- le Centre national d'animation et de design (Centre NAD),
- l'école de cinéma Mel's,
- les départements de communication de l'UQÀM et du CÉGEP du Vieux-Montréal,
- le département de cinéma de l'Université Concordia,
- le Centre des arts et technologie de l'imagerie du Collège Dawson,
- l'école des métiers de l'image et des nouveaux médias de la Commission scolaire de Montréal,
- Cyclone arts et technologie,
- Parlimage inc.,
- l'Institut Trébas.

C'est aussi dans le havre, plus précisément à la Cité-du-Havre et au Technoparc qu'on retrouve les studios Mel's Cité du Cinéma.

Enfin, les infrastructures de tournage (studios, équipements), la qualité des lieux de tournage, notamment le Vieux-Montréal et les zones industrielles anciennes du havre, les compétences reconnues internationalement et le nombre important d'artisans et d'artistes du ciné-

ma et de la télévision attirent à Montréal de nombreux tournages étrangers, canadiens et québécois. Selon le Bureau du cinéma et de la télévision de la Ville de Montréal, les productions cinématographiques et télévisuelles ont engendré des investissements directs de 830 millions de dollars, avec des retombées économiques de plus de 1,8 milliard de dollars en 2000.¹²

Plus que d'une industrie, nous sommes ici en présence d'une véritable grappe industrielle qu'il faut renforcer. Une des façons d'y parvenir serait peut-être de faire en sorte de mieux arrimer les entreprises du secteur multimédia avec l'industrie du cinéma et de la télévision en développant la post-production numérique, notamment pour les films étrangers. Cela reste à explorer.

4.4.4.2 Le secteur multimédia

L'industrie dite du multimédia est issue d'une convergence entre les activités de création de contenus (communications, arts, culture), celles de l'informatique (systèmes et logiciels) et celles des télécommunications (télédiffusion et réseaux).¹³ Depuis les années 1990, la région de Montréal s'est résolument inscrite dans le développement de ce secteur très dynamique de la nouvelle économie, à l'instar d'autres grandes agglomérations nord-américaines. Entre 1995 et 2001, le nombre d'entreprises œuvrant dans ce secteur dans la région de Montréal a plus que quadruplé, passant de 104 à 428.¹⁴ La crise boursière du NASDAQ du début des années 2000 a toutefois ralenti la croissance de ce secteur.

Sur les 428 entreprises de ce secteur, 369 (ou 86 %) avaient pignon sur rue dans la partie centrale de la ville de Montréal, incluant les arrondissements Ville-Marie, Plateau Mont-Royal, Outremont, une partie du quartier Côte-des-Neiges, Westmount et le quartier Pointe-Saint-Charles dans l'arrondissement Sud-Ouest.

À l'intérieur du territoire élargi¹⁵ du havre de Montréal, on retrouvait 230 de ces entreprises en 2001, soit 54 % du total recensé dans la région métropolitaine avec des concentrations relativement fortes dans le faubourg des Récollets, c'est-à-dire dans la Cité Multimédia en tant que telle, soit 53 entreprises (12,4 %), et dans le Vieux-Montréal, avec 47 entreprises (11 % du total de 428).

12. Ville de Montréal, Bureau du cinéma et de la télévision, *Rapport 2000*.

13. ROY, Philippe, *Structure d'entreprise et localisation intra-métropolitaine des activités en multimédia / web. Nouveaux enjeux stratégiques pour la proximité géographique*, Université de Montréal, département de géographie, novembre 2001, 104 pages.

14. ROY, Philippe, *Distribution spatiale des entreprises œuvrant dans le secteur du multimédia au centre de la région de Montréal*, 2001.

15. De Fullum à Atwater et de Sherbrooke au fleuve.



Figure 4.9
Le faubourg des
Récollets et la Cité
Multimédia.

Tout comme pour l'industrie cinématographique et télévisuelle, le corridor Saint-Laurent - Saint-Denis, allant jusqu'à la limite nord du Plateau Mont-Royal dans l'axe nord-sud, apparaît comme un prolongement de la masse critique d'entreprises se concentrant principalement dans l'arrondissement Ville-Marie. Toutefois, c'est dans cet axe que les premières entreprises multimédias se sont établies.¹⁶ En 1986, bien avant le développement de la Cité Multimédia, une entreprise pionnière s'y était déjà installée : Softimage.

En 2004, au moment de sa vente au groupe torontois Northam Realty Advisors, la Cité Multimédia abritait 117 entreprises employant 5600 travailleurs¹⁷, ce qui indique que la stratégie de développement et les mesures fiscales incitatives adoptées par le gouvernement du Québec ont produit leurs effets auprès des entreprises de ce secteur. Nous ne disposons pas des informations suffisantes pour déterminer la part des nouvelles entreprises créées dans la mouvance du développement de la Cité Multimédia, par rapport au nombre d'entreprises qui auraient relocalisé leurs activités pour bénéficier des mesures fiscales.

La taille moyenne des entreprises de la Cité Multimédia est de 48 employés. Toutefois, la taille réelle varie énormément d'une entreprise à l'autre. On y retrouve des micro-entreprises de deux ou trois personnes, des PME de taille appréciable, comme Discreet inc. (350 employés), et de grandes entreprises qui y ont établi des filiales, telles que CGI, Motorola, Telus et DMR.

Conclusion

L'économie du havre de Montréal a suivi le mouvement de tertiarisation de l'économie qui s'est accéléré depuis les années 1980. Partie du centre-ville de Montréal, elle s'apparente en cela à la structure économique du Centre des affaires, à quelques exceptions notables près :

- plus forte présence des administrations publiques (20 % des emplois);
- forte présence des infrastructures ferroviaires et portuaires;
- plus forte intensité de l'activité récréoculturelle et touristique grâce à l'arrondissement historique et aux équipements et activités du parc Jean-Drapeau (Casino, Grand Prix F1, La Ronde, etc.);
- maintien d'une base manufacturière significative à Pointe-Saint-Charles (20 % des emplois).

Tout comme le centre-ville, le havre concentre une forte proportion de l'emploi dans l'industrie tertiaire supérieure, soit 48 %.¹⁸

16. Société de développement du boulevard Saint-Laurent, *Le secteur Saint-Laurent : la première cité du multimédia au Québec*, décembre 2000, 21 pages.

17. Source : Radio-Canada, Nouvelles du 21 janvier 2004.

18. Ce qui ne signifie pas que l'ensemble de ces emplois soient des emplois spécialisés en tant que tels. Ce pourcentage fait référence à l'ensemble des types d'occupation dans les établissements concernés et non pas uniquement à des emplois professionnels ou cadres.

CINQUIÈME CHAPITRE

Problèmes urbanistiques : un portrait de la situation



La déstructuration du tissu urbain aux abords des infrastructures de transport routier et ferroviaire et les importants problèmes d'accessibilité constituent, à notre avis, les deux principaux enjeux à documenter et à traiter pour un développement harmonieux du havre de Montréal dans les 25 années à venir. En fait, on peut même affirmer qu'une part importante des problèmes d'accessibilité au havre est aussi engendrée par cette déstructuration de la trame urbaine.

Le présent chapitre traite de ces deux grandes problématiques urbaines qui hypothèquent les perspectives d'un développement harmonieux pour le havre dans son ensemble.

5.1 Les fractures urbaines et leurs effets sur le territoire du havre

Le havre de Montréal est un territoire enclavé. Coincé entre le fleuve, dont 70 % du littoral demeure toujours inaccessible ou difficile d'accès, et les infrastructures autoroutières (figures 5.1 et 5.2), le territoire du havre, également traversé par un important réseau de transport ferroviaire, souffre des ruptures majeures dans sa trame urbaine.



Figure 5.1
Vue aérienne de la tranchée de l'autoroute Ville-Marie à l'arrière du Champ-de-Mars.

Si ces infrastructures jouent un rôle crucial pour l'accessibilité au centre-ville de Montréal, leurs impacts sur le tissu urbain et sur la qualité du milieu ont toutefois été passablement dévastateurs pour le secteur sud du centre-ville.

L'impact le plus notable est sans aucun doute cet enclavement du cœur du havre de Montréal, l'arrondissement historique et ses faubourgs, et son isolement relatif du reste de la ville par une tranchée (l'autoroute Ville-Marie) et une muraille (l'autoroute Bonaventure).



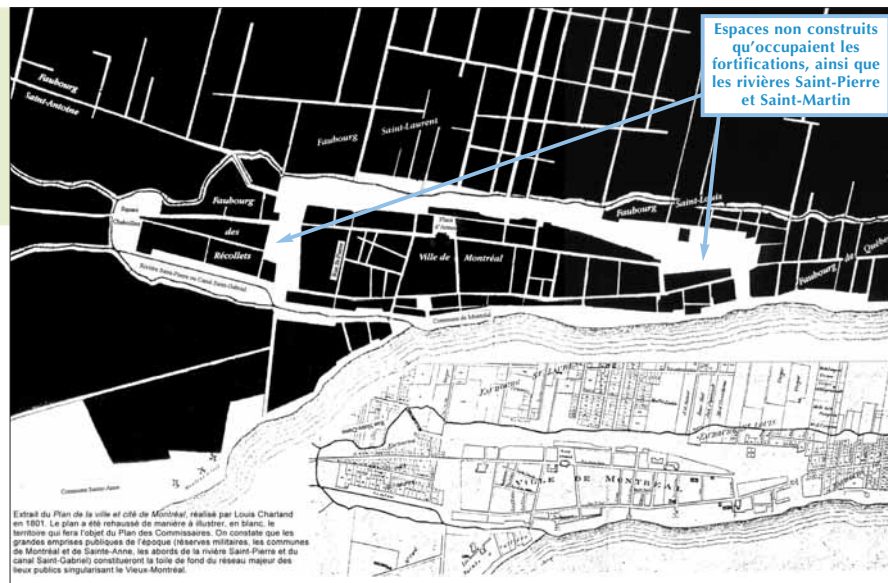
Figure 5.2
L'autoroute Bonaventure : une frontière urbaine et son *no man's land* de stationnements du faubourg des Récollections.

Il est pour le moins ironique de constater que, plus de deux siècles après le début des travaux des Commissaires, dont le mandat était d'abattre les fortifications devenues désuètes et de faire aménager et construire les espaces non construits entre la cité et ses faubourgs¹ (voir figure 5.3), nous faisons à nouveau face à un problème et à un défi similaires, mais à une échelle plus grande (voir figure 5.4) : rétablir les liens entre le havre et le centre-ville, tout en redonnant aux Montréalais l'accès au fleuve et à ses berges. L'histoire se répète...

Dans les années 1960 et 1970, la construction de ces autoroutes a eu pour effets directs de raser de larges corridors de ville (des secteurs des faubourgs historiques de la vieille cité) et de déplacer les populations généralement défavorisées qui y vivaient. Ce fut le cas du Victoriatown (secteur de

La figure 5.5 fait ressortir à larges traits rouges les tracés des autoroutes Bonaventure et Ville-Marie. L'urbanisation intensive du territoire de la région métropolitaine (étalement urbain) dans les trois décennies qui ont suivi la Seconde Guerre mondiale et le recours généralisé à l'automobile comme mode privilégié de déplacement entre les banlieues et la ville ont rendu inévitable l'aménagement de ces grandes infrastructures de transport.

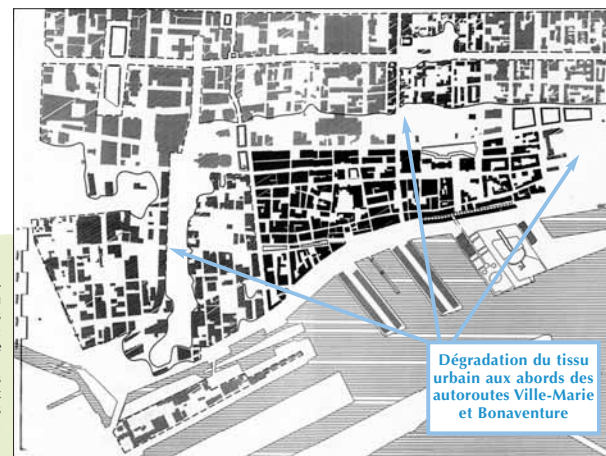
Figure 5.3
Situation devant laquelle se trouvaient les Commissaires en 1801.



Espaces non construits qu'occupaient les fortifications, ainsi que les rivières Saint-Pierre et Saint-Martin

Extrait du Plan de la ville et cité de Montréal, réalisé par Louis Chartand en 1801. Le plan a été rehaussé de manière à illustrer, en blanc, le territoire qui fera l'objet du Plan des Commissaires. On constate que les grandes emprises publiques de l'époque (réserves militaires, les communes de Montréal et de Sainte-Anne, les abords de la rivière Saint-Pierre et du canal Saint-Gabriel) constitueront le socle de fond du réseau majeur des lieux publics singularisant le Vieux-Montréal.

Source : *Projet de recherche sur l'architecture urbaine du faubourg des Récollections / Sainte-Anne*, Service d'urbanisme de la ville de Montréal - Équipe de recherche en architecture urbaine, École d'architecture de l'Université de Montréal, mars 1995.



Dégradation du tissu urbain aux abords des autoroutes Ville-Marie et Bonaventure

Figure 5.4
Situation au milieu des années 1990 : le même problème, 200 ans après, deux îlots plus loin.

l'ancien Autostade occupé maintenant par le stationnement du Casino de Montréal) et d'une partie du faubourg des Récollections et du Griffintown, lors de la construction de l'autoroute Bonaventure dans son axe nord-sud. Ce fut également le cas, lors de la construction de l'autoroute Ville-Marie, avec la démolition d'une partie du faubourg Saint-Laurent, déjà altéré dans les années 1950, au moment de l'aménagement du boulevard Dorchester.

Source : Voir figure 5.3.

1. Loi du 8 avril 1801, *Acte pour abattre les anciens Murs et Fortifications qui entourent la Cité de Montréal, et pour pourvoir autrement à la Salubrité, Commodité et Embellissement de ladite Cité.* (Voir chapitre 1, «Historique du havre ancien de Montréal».)

Figure 5.5
Fractures urbaines.



La figure 5.6 montre l'obstacle autoroutier qui isole le cœur du havre du reste de la ville et rend les lieux difficiles d'accès et inhospitaliers. La figure 5.7 montre de façon éloquente les effets directs de l'autoroute sur la trame urbaine, un peu plus à l'est dans le même secteur. On constate la rupture complète de la continuité des rues Sanguinet et Gosford qui ne se rejoignent plus, rendant difficile le passage vers l'Hôtel de

Ville, lieu civique de première importance pour les Montréalais.

Les piétons devront emprunter le long tunnel qui passe sous la bretelle d'autoroute et la rue Saint-Antoine pour atteindre leur destination dans le Vieux-Montréal. Plusieurs, souvent désorientés, s'y perdent et rebroussement chemin.

Une tranchée d'une largeur de 122 mètres (400 pieds) et une emprise totale de 152 mètres (500 pieds) en incluant les voies de desserte que sont devenues l'avenue Viger et la rue Saint-Antoine.

Les figures 5.8 et 5.9 montrent l'environnement immédiat peu fréquentable de l'autoroute Bonaventure dans son segment nord-sud menant au bassin Peel (canal de Lachine) et vers le centre-ville de Montréal. Un endroit qui devrait pourtant être une prestigieuse porte d'entrée vers le centre-ville et un lieu agréable et sécuritaire pour les cyclistes et promeneurs du havre, à la jonction de la Cité-du-Havre, du canal de Lachine et du Vieux-Montréal / Vieux-Port.

Toujours dans les parages de l'autoroute Bonaventure, particulièrement à la sortie du pont Champlain, dans le secteur du Technoparc et des ateliers du CN de Pointe-Saint-Charles, on constate la complexité de la situation avec l'éventail de frontières (antennes de voies ferrées, cour de triage, autoroutes et bretelles d'autoroutes) qui se déploient successivement, laissant complètement enclavés de vastes terrains, les coupant littéralement de tout contact avec le fleuve. La photographie aérienne du secteur permet de visualiser l'envergure du problème (figure 5.12).

Les effets de *vacuum* :

une profusion de terrains vacants

Les effets induits de ces interventions sur le territoire du havre ont eu tôt fait de suivre, créant peu à peu des *no man's land* dans les secteurs limitrophes des autoroutes. Une partie significative de la population locale ayant été déplacée, les commerces et institutions communautaires ont perdu leurs clientèles et s'en sont allés ailleurs, ou ont tout simplement disparu, entraînant à leur tour le départ d'autres résidents et services riverains du secteur. C'est l'effet de *vacuum* induit par les frontières urbaines (chemins de fer, autoroutes, etc.) décrit avec maints exemples par l'urbaniste canadienne Jane Jacobs au début des années 1960².

Une promenade dans ces anciens faubourgs permet, encore aujourd'hui, de constater l'ampleur de la déstructuration qui a accompagné la construction de ces autoroutes. On peut observer l'effet de *vacuum* qui perdure par la quantité de terrains vacants et de places de stationnement hors rue, donnant l'impression que le secteur sud du centre-ville de Montréal est une zone bombardée. La figure 5.10 montre l'étendue de cet effet de *vacuum* (taches de couleur marron), ainsi que les terrains vacants ou utilisés comme stationnements (de couleur rouge), dans le secteur du havre.

En tant que tels, ces terrains non construits représentent une superficie de 12,4 millions de pieds carrés (ou 1,2 million de mètres carrés), soit environ 12 % de la superficie totale du territoire du havre (voir figure 5.11).

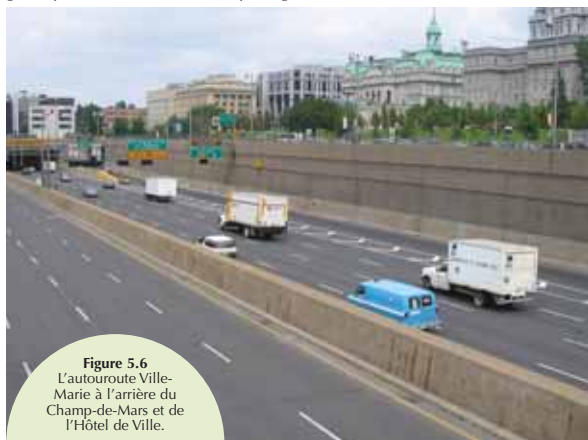


Figure 5.6
L'autoroute Ville-Marie à l'arrière du Champ-de-Mars et de l'Hôtel de Ville.



Figure 5.7
Sortie de l'autoroute Ville-Marie derrière l'Hôtel de Ville et le Vieux-Montréal.



Figures 5.8 et 5.9
Les dessous de l'autoroute Bonaventure : un enchevêtrement de voies de desserte et de piste cyclable déroulant et inhospitalier.



2. Voir JACOBS, J., *The Death and Life of Great American Cities*, New York, Vintage Books, 1961, 458 pages, en particulier le chapitre 14, «The Curse of Border Vacuums».

Figure 5.10
Secteurs
déstructurés.

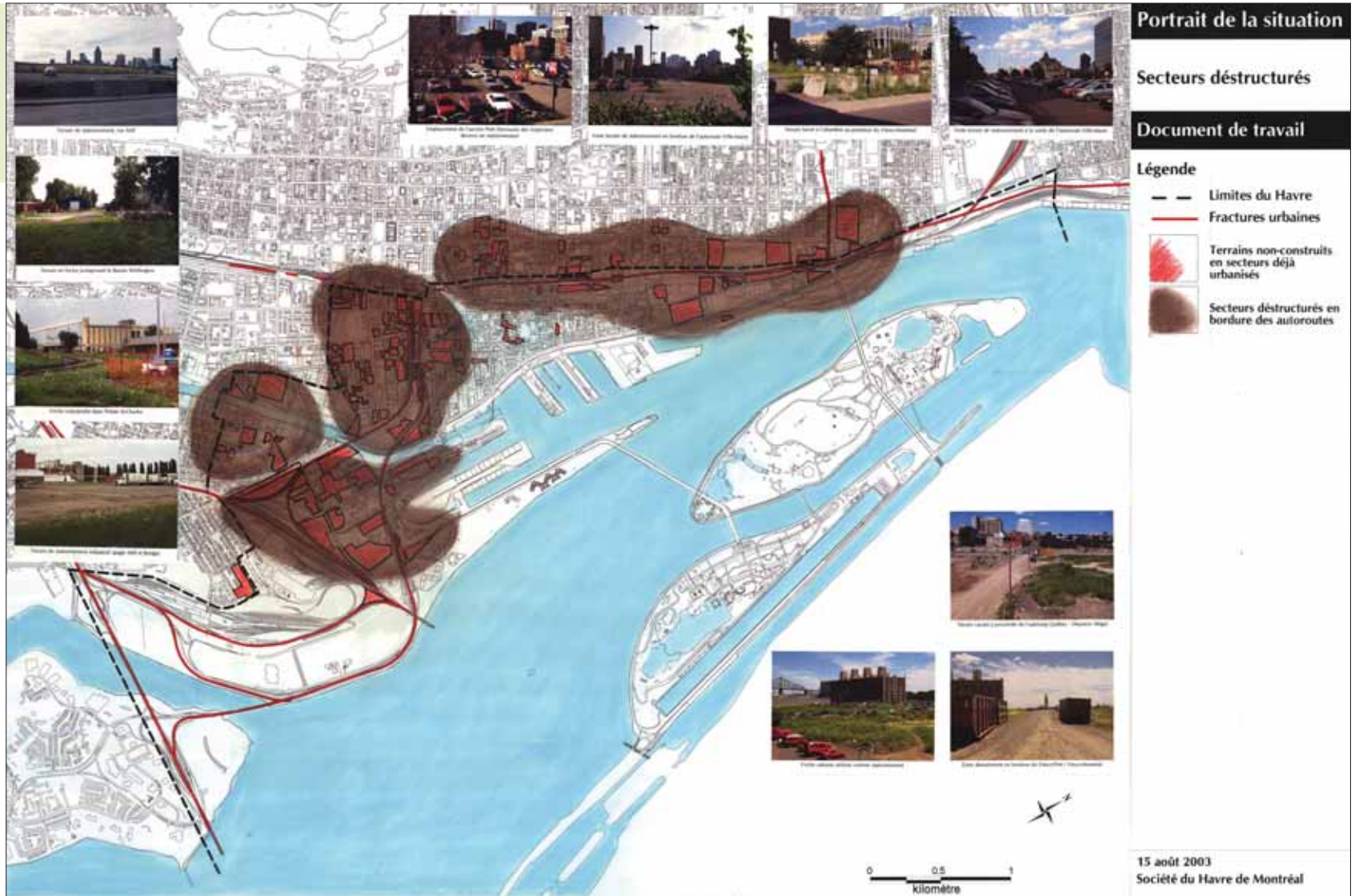
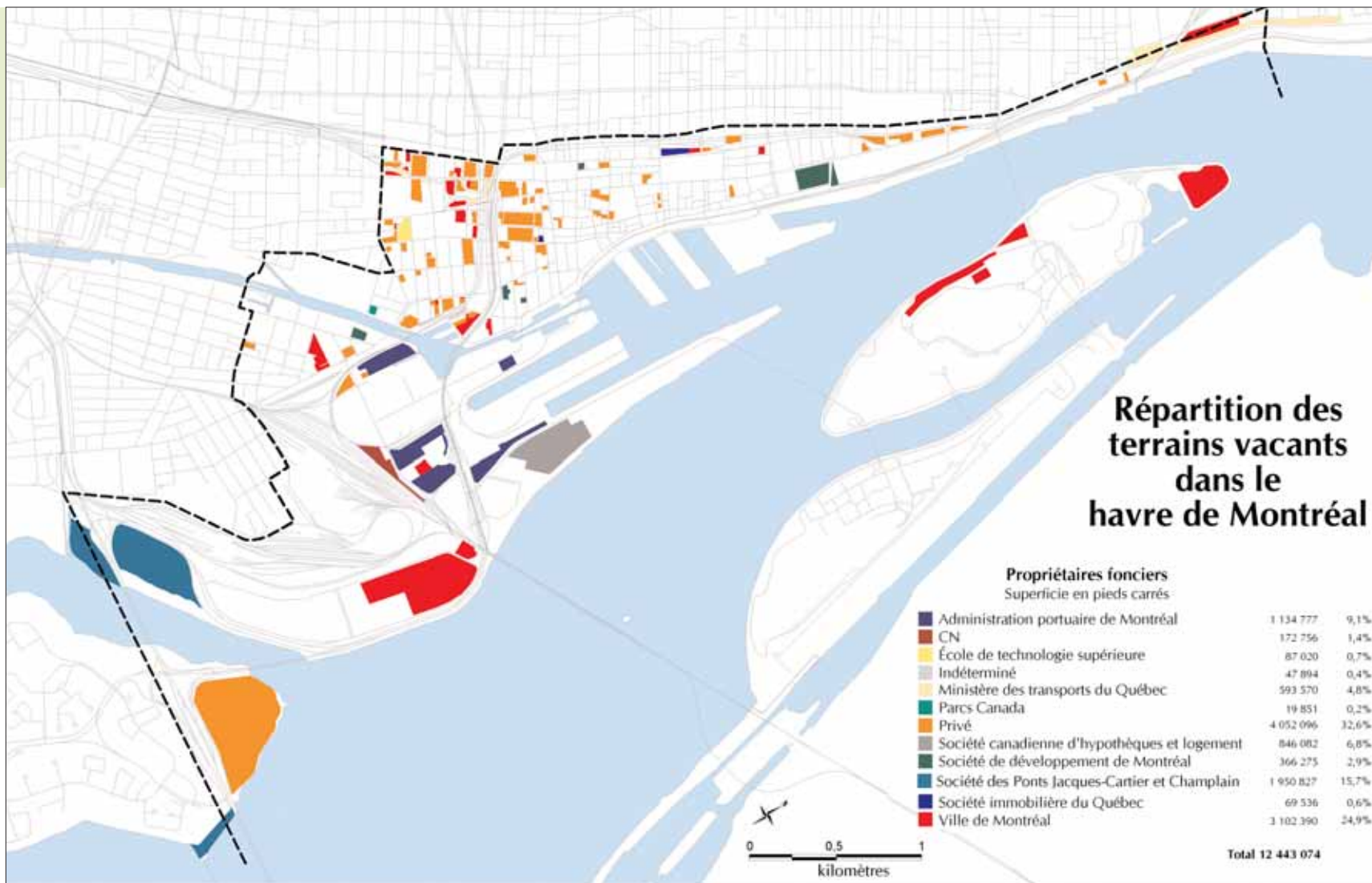


Figure 5.11
Répartition
des terrains
vacants dans
le havre de
Montréal.



Source : Société du Havre de Montréal et Ville de Montréal (Rôle d’évaluation, 2003).

Pour résumer cette section, un diagnostic très important s'impose :

- la majeure partie du territoire du havre de Montréal est enclavée, physiquement isolée de la ville par la présence d'infrastructures de transport autoroutières et ferroviaires;
- ces infrastructures constituent autant de frontières urbaines qui engendrent une discontinuité radicale de la trame urbaine et rendent problématiques les liens entre la ville, le havre et le fleuve;
- ces ruptures physiques créent une importante quantité d'espaces urbains sous-utilisés ou vacants, enclavés, peu hospitaliers ou très difficiles à mettre en valeur.

Ce diagnostic n'est pas une découverte récente. Depuis plusieurs années déjà, les autorités municipales, architectes et urbanistes se penchent sur le problème et tentent d'y trouver des solutions. Ce constat est essentiel pour saisir les problèmes urbains spécifiques au havre : il est le point de départ de la démarche de planification et de développement proposée par la Société du Havre de Montréal.

Certaines villes (Milwaukee, Toronto, Fort Worth, etc.), confrontées à la vétusté de leurs autoroutes en structure, ont d'ailleurs fait le choix de les démanteler, plutôt que d'investir dans leur réfection, et ont profité de l'occasion pour requalifier les nombreux espaces jusque-là laissés en friche. D'autres villes (Ottawa, Boston, Barcelone, etc.) ont, de plus, recréé les liens avec leur front fluvial ou maritime en réaménageant ou en éliminant leurs autoroutes.

Le cas exemplaire du réaménagement des plaines LeBreton (Ottawa)

Laissées en friche dans les années 1960 après le déclin des activités industrielles, les plaines LeBreton servaient depuis d'espace de transit automobile vers le centre-ville. Situé à proximité de la colline parlementaire, face à la rivière des Outaouais, le secteur de 65 hectares fait aujourd'hui l'objet d'un vaste plan de mise en valeur visant la réappropriation des berges et la création d'un tout nouveau quartier urbain dans le prolongement du centre-ville. La mise en œuvre de ce plan s'articule autour de quelques grands projets structurants au nombre desquels figurent l'aménagement d'un parc urbain de 4 hectares, la construction du Musée canadien de la guerre et le déplacement de la promenade des Outaouais, un *parkway* à l'américaine qui limitait considérablement les accès à la rivière et contribuait de façon importante à la déstructuration du lieu. (Voir annexe 1, p. 140.)

Figure 5.12
Les vastes terrains du CN et du Technoparc à Pointe-Saint-Charles : si près du fleuve, mais si loin...



Source : Ville de Montréal.

Autoroute Bonaventure

Technoparc

Terrains du CN

Fleuve Saint-Laurent

Figure 5.13
Vaste terrain de stationnement sur la rue Saint-Antoine, entre le Palais de justice de Montréal et l'autoroute Ville-Marie.



Un exemple typique d'une étonnante sous-utilisation de l'espace au centre-ville.

Figure 5.14
Coincés entre l'autoroute Bonaventure et les chemins de fer du CN : des terrains difficiles à mettre en valeur (autrefois le Victoriatown).



Source : Ville de Montréal.

5.2 Le mouvement de requalification urbaine amorcé depuis 25 ans



5.2.1 Un bref retour sur les réalisations à ce jour

Lors des consultations menées par la Société du Havre de Montréal à l'automne 2003, un certain nombre de chercheurs et d'observateurs dans le domaine de l'aménagement urbain ont fait remarquer que la construction des autoroutes Ville-Marie et Bonaventure à la périphérie du Vieux-Montréal, plutôt que le projet d'autoroute longtemps considéré (voir figure 5.16) dans l'axe de la rue de la Commune, avait malgré tout eu pour effet de préserver l'arrondissement historique du pic des démolisseurs. Ainsi enclavée dans ses nouveaux murs d'enceinte, la vieille cité préservait son identité singulière, son statut de grand ensemble du patrimoine historique et architectural, par rapport au reste du centre-ville.

Figure 5.15
Le centre-ville et le Vieux-Montréal, entre la montagne et le fleuve : près de 3 milliards \$ d'investissements publics en 25 ans.

Mais il demeure que le diagnostic établi précédemment (voir section 5.1) fait l'objet d'un large consensus parmi les professionnels de l'aménagement urbain et parmi les représentants des milieux socio-économiques consultés jusqu'ici par la Société du Havre de Montréal.

L'histoire récente de Montréal a démontré que les autorités publiques avaient pris acte de cette situation d'enclavement qui minait, et mine toujours, le potentiel de développement et d'aménagement du secteur sud du centre-ville, ses secteurs les plus anciens, notamment l'arrondissement historique du Vieux-Montréal, ses faubourgs et le Vieux-Port, ainsi que le lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine.

L'important mouvement de requalification urbaine qui s'ensuivit, s'il n'a pas toujours été le résultat d'efforts concertés ou coordonnés de la part des gouvernements et de la municipalité, a eu pour effet d'entamer le processus de retournement de la ville, du centre-ville de Montréal vers son fleuve, plutôt que d'intensifier le développement du côté du mont Royal, aujourd'hui protégé comme arrondissement historique et naturel en vertu de la Loi sur les biens culturels.

En 1967, la venue de l'Exposition universelle de Terre des Hommes, avec le remblayage et l'aménagement des îles, avait d'ores et déjà été un premier mouvement



Figure 5.16
Projet autoroutier non réalisé traversant le Vieux-Montréal en longeant le port vers l'est, coupant la ville de son fleuve.

Source : Ville de Montréal, Service d'urbanisme, 1948.

spectaculaire des Montréalais vers leur fleuve. Mais il fallut attendre une décennie avant que d'autres intentions allant dans ce sens ne commencent à se manifester.

5.2.2 Une nouvelle vocation pour le Vieux-Port et la reconquête du Vieux-Montréal

Au milieu des années 1970, à la suite des pressions exercées par les citoyens et par la Ville de Montréal qui souhaitaient protéger et mettre en valeur l'arrondissement historique du Vieux-Montréal, la décision des autorités fédérales de ne pas aménager un terminal intermodal de transport par conteneur dans le vieux port ouvrait la porte à de toutes nouvelles possibilités de développement.

D'entrée de jeu, il faut comprendre que le projet de requalification urbaine du havre de Montréal, avec son mouvement de retour de la ville vers le fleuve, est un projet de longue haleine, un projet qui pourrait bien se réaliser sur une période d'un demi-siècle. L'ampleur du projet et les investissements publics et privés qu'il commandera ne nous permettent pas de concevoir une réalisation à court terme, même si plusieurs des éléments de ce grand projet peuvent démarrer plus rapidement.

Note encourageante toutefois, on peut d'ores et déjà affirmer que le projet est bel et bien amorcé et cela, depuis plus de 25 ans. En effet, plusieurs grands gestes d'aménagement accompagnés de développements immobiliers ont été faits en ce sens, même si aucune stratégie concertée n'a jusqu'ici été affirmée explicitement par la Ville de Montréal, ni par les gouvernements du Québec et du Canada.

Depuis 25 ans, près de 3 milliards \$ d'investissements publics ont été consentis dans des aménagements et

projets immobiliers au sud du centre-ville, suivis de nombreux projets de développement immobilier privés (habitations, commerces, bureaux).

Les aménagements du Vieux-Port, la revitalisation du Vieux-Montréal et de ses faubourgs, le développement de la Cité Multimédia, les aménagements du parc linéaire et la réouverture du canal de Lachine, le développement du Quartier international et le recouvrement partiel de l'autoroute Ville-Marie (OACI), Caisse de dépôt et de placement du Québec, Palais des congrès) sont tous de grands gestes qui ont contribué à désenclaver le cœur du havre qu'est le Vieux-Montréal, à rétablir ses liens avec le centre-ville et à amorcer un mouvement de rapprochement vers le fleuve Saint-Laurent (voir figure 5.17).

Dans cette perspective, la vision que la Société du Havre de Montréal souhaite mettre de l'avant est simple : s'inscrire dans la continuité de ce mouvement à l'échelle du territoire du havre, entre le pont Champlain et la pointe est de l'île Sainte-Hélène.

3. COURSIER, Sabine, *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*, Thèse de doctorat, Faculté de l'aménagement, Université de Montréal, août 2002, 466 pages.

Figure 5.17
Secteurs
requilibrés au
cours des 20
dernières
années.



S'ensuivit un long et complexe processus de travail et de consultations sur les scénarios possibles de développement⁴ qui, au bout de près de deux décennies de débats, prirent finalement forme avec les aménagements du Vieux-Port, tel que nous le connaissons aujourd'hui. C'est en 1992, à l'occasion des festivités du 350^e anniversaire de Montréal, que furent inaugurés les nouveaux aménagements du Vieux-Port de Montréal, conçu à l'époque comme parc urbain en rives, voué à la promenade et à la détente.⁵

Parallèlement au grand débat qui avait cours pour le Vieux-Port durant les années 1970 et 1980, la Ville de Montréal affirmait de plus en plus sa volonté de mieux protéger son arrondissement historique en encourageant la reconversion d'immeubles patrimoniaux pour favoriser un retour de la population résidante dans le Vieux-Montréal. Le cour Le Royer fut l'un des premiers projets qui allait amorcer ce mouvement de retour, consacré par la signature de la première entente entre la Ville de Montréal et le ministère de la Culture et des Communications du Québec (MCCQ-Ville) en 1979.

Programme de longue haleine, l'entente MCCQ-Ville, en plus de subventionner la restauration et le recyclage d'immeubles historiques, comporte également un volet d'aménagement du domaine public (places, rues, art public) et de développement des équipements culturels.

Si le réaménagement du Vieux-Port et la stratégie de revitalisation du Vieux-Montréal ont été conçus en l'absence d'une stratégie cohérente entre, d'une part, le gouvernement du Canada et, d'autre part, le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal, force est de constater que le mouvement de retournement de la ville vers le fleuve était définitivement amorcé. Ainsi,

- en 1992, 125 millions \$ avaient été investis dans les aménagements du Vieux-Port;
- de 1979 à 2005, la Ville de Montréal et le ministère de la Culture et des Communications auront investi plus de 250 millions \$ pour la revitalisation du Vieux-Montréal.

4. COURSIER, S. *Op. cit.*, pp. 218 et suivantes.

5. Aujourd'hui, le Vieux-Port est principalement devenu un site récréatif et festif avec un achalandage annuel de 8 millions de visiteurs.

Résultat, la population du Vieux-Montréal est passée de 476 habitants, en 1976, à plus de 3000, en 2001, soit une population équivalente à ce qu'elle était au recensement de 1951, et même un peu plus, avant le début d'un lent mais régulier déclin.

5.2.3 Le redéveloppement des faubourgs des Récollets et Québec

La revitalisation du Vieux-Montréal, le déplacement des activités portuaires vers l'est et le réaménagement du Vieux-Port ont également produit leurs effets d'entraînement dans les faubourgs des Récollets et Québec, à l'ouest et à l'est du Vieux-Montréal. La Ville de Montréal, par l'entremise d'une de ses sociétés par-municipales qui porte aujourd'hui le nom de Société de développement de Montréal (SDM), avait, au cours des années 1980 et 1990, procédé à l'acquisition d'une quantité importante de terrains et d'immeubles dans les faubourgs.

Si le marché immobilier fut plutôt stagnant dans les années qui suivirent ces acquisitions, la reprise soutenue dans ce marché, depuis la fin des années 1990, et des stratégies immobilières et économiques volontaristes de la Ville de Montréal et du gouvernement du Québec ont permis une relance du développement dans le faubourg des Récollets grâce au développement de la Cité Multimédia et aux nombreux projets immobiliers résidentiels *haut de gamme*, tandis que dans le faubourg Québec, des projets résidentiels de densité moins forte que ce qui avait été prévu initialement, ont été construits, ou sont en voie de l'être.

Ainsi, l'alliance stratégique de la Ville de Montréal et du gouvernement du Québec dans la création du projet de Cité Multimédia a eu pour effet de reconstruire plus de la moitié du faubourg des Récollets, attirant aujourd'hui plus de 5600 emplois et 117 entreprises dans ce secteur. Cette reconquête fut également accompagnée de plusieurs projets de développement résidentiel prestigieux, tels que les diverses phases des projets Quai de la Commune, Europa, Le Phoenix, etc.

En excluant les crédits d'impôts du gouvernement du Québec pour la création d'emplois dans le secteur de la Cité Multimédia, la requalification de ce secteur du faubourg des Récollets a mobilisé :

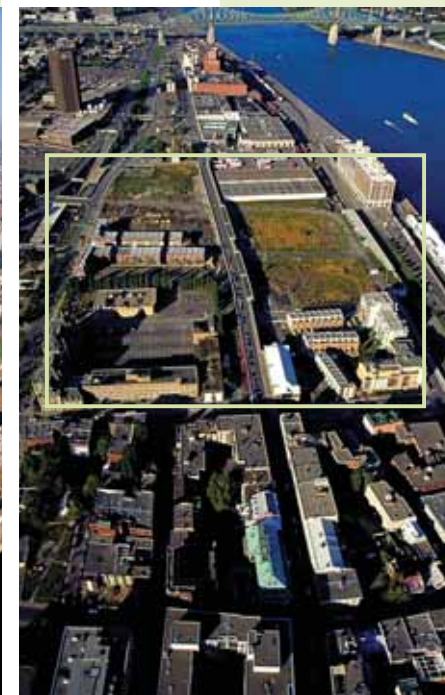
- plus de 15 millions \$ en investissements publics;
- 225 millions \$ en projets immobiliers (immeubles à bureaux).

Quant au faubourg Québec, le développement réalisé dans les dernières années, en cours de réalisation ou en projet, est exclusivement voué au secteur résidentiel, s'adressant à une clientèle assez diversifiée et comprenant également un pourcentage d'habitations abordables.

Figure 5.18
Le faubourg des Récollets et la Cité Multimédia, entre la rue McGill et l'autoroute Bonaventure.



Figure 5.19
Le faubourg Québec en développement.



La figure 5.19 montre les îlots du faubourg Québec développés en date de 2003. Les investissements publics prévus pour ce secteur totalisent 45 millions \$, ayant jusqu'ici entraîné des investissements privés de 218 millions \$. Depuis 2003, le développement de la partie nord-est du faubourg s'est poursuivi, tandis que la partie sud-est, plus près du fleuve, fait actuellement l'objet d'un exercice de révision des critères de design urbain par la SDM. À noter, la relance, en mars 2004, du projet de conversion de l'entrepôt frigorifique, 1, avenue du Port, après plusieurs mois d'arrêt du chantier.

5.2.4 Le Quartier international de Montréal

Avec la construction du Centre de commerce mondial et le déménagement du siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), organisme de l'ONU et de celui de l'Association internationale des transporteurs aériens (IATA), le projet de Quartier international de Montréal a pris naissance.

Issu d'un partenariat public-privé sans précédent entre la Ville de Montréal, la Caisse de dépôt et de placement du Québec, le Palais des congrès de Montréal et les propriétaires riverains du secteur, le projet de construction et d'aménagement du Quartier international de Montréal a mobilisé :

- 77 millions \$ en interventions d'aménagements et d'infrastructures sur le domaine public;
- 650 millions \$ en projets immobiliers;
- en plus des 300 millions \$ consacrés à l'agrandissement du Palais des congrès.

À noter que l'immeuble du siège de l'OACI est évalué au rôle foncier de la Ville de Montréal à environ 100 millions \$.

5.2.6 Le parc Jean-Drapeau : d'importants investissements sur une décennie

Dans le même ordre d'idées, entre 1982 et 1992, le parc des Îles, aujourd'hui parc Jean-Drapeau, a bénéficié d'un programme d'investissements totalisant 240 millions \$ avec, notamment :

- l'aménagement du jardin des Floralies internationales;
- la plage de l'île Notre-Dame;
- le secteur du lac des Cygnes;
- la réinstallation de *L'Homme*, de Calder, et l'aménagement du belvédère des îles;
- la restauration de la Biosphère et le musée de l'eau.

5.2.5 Le parc du Canal-de-Lachine

Creuset de la révolution industrielle du Canada ayant aujourd'hui le statut de lieu historique national du patrimoine canadien, le canal de Lachine a fait l'objet d'un programme majeur d'investissements fédéraux et municipaux de 100 millions \$ qui consistait à réaménager le parc linéaire en restaurant les écluses et en excavant les bassins pour permettre à nouveau la navigation de plaisance.

Pour la Ville de Montréal, les objectifs de ce grand projet s'inscrivaient délibérément dans une stratégie de revitalisation urbaine des abords du canal, de façon à faire revenir une population résidante et à attirer de nouvelles activités économiques. Une stratégie de développement et d'aménagement par pôle⁶ fut retenue à cet effet par les services municipaux et Parcs Canada. La figure 5.20 illustre les intentions d'aménagement pour le secteur du canal qui concerne la Société du Havre de Montréal.

Figure 5.21
Vue du belvédère des îles et de *L'Homme*, de Calder.

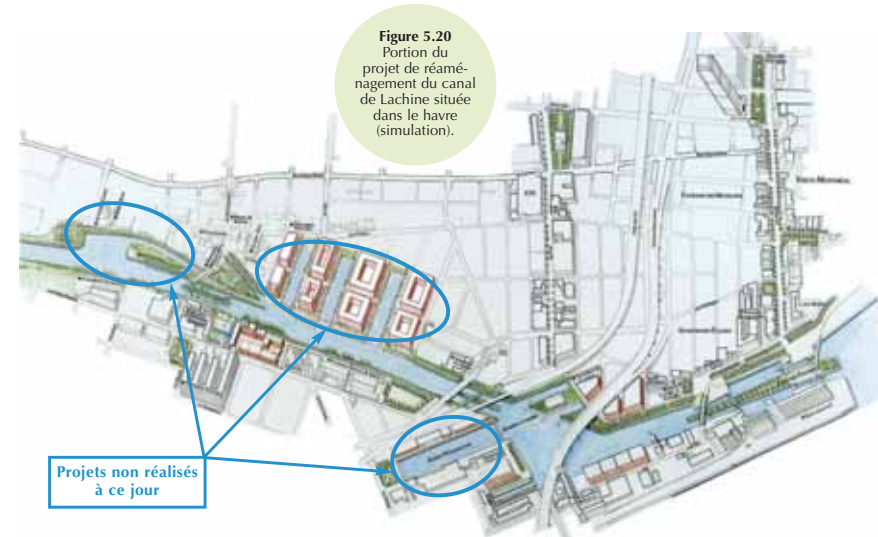


Figure 5.20
Portion du projet de réaménagement du canal de Lachine située dans le havre (simulation).

Source : Ville de Montréal, Service d'urbanisme, septembre 1997.

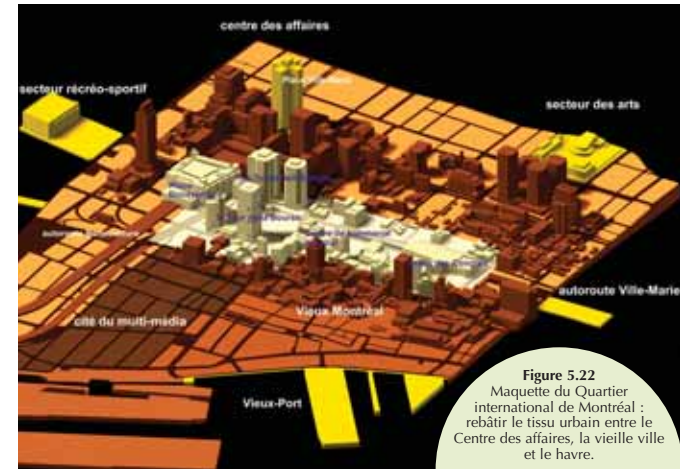


Figure 5.22
Maquette du Quartier international de Montréal : rebâtir le tissu urbain entre le Centre des affaires, la vieille ville et le havre.

6. Pôle McGill, secteur du bassin Peel, secteur William (Postes Canada), écluses Saint-Gabriel, marché Atwater, place George-Étienne-Cartier, pôle Gadbois.

À ces réalisations, il faut également ajouter les aménagements de la piste Gilles-Villeneuve et le recyclage des pavillons de la France et du Québec pour le Casino de Montréal. Rappelons aussi qu'une somme de 16,6 millions \$ sera investie dans la modernisation

et le réaménagement du complexe aquatique de l'île Sainte-Hélène à l'occasion des 11^e Championnats du monde de la FINA (Fédération internationale de natation amateur).



Figure 5.23
Jeux aquatiques à l'île Sainte-Hélène, près de la station de métro.



Figure 5.24
Un canal en plein jardin des Florales sur l'île Notre-Dame.

Conclusion

L'ensemble des projets présentés dans cette section ont eu pour effets cumulatifs, sinon comme objectif implicite, de contribuer à redévelopper la ville vers le fleuve. Ces grands gestes d'aménagement et de développement des 25 dernières années, qui ont induit de nombreux projets immobiliers résidentiels et commerciaux, constituent déjà l'amorce d'une vision de l'aménagement que la Société du Havre de Montréal souhaite poursuivre, mais de façon plus explicite, plus intégrée et plus concertée. Ce sera le défi des Montréalais pour les 25 prochaines années.

Ce faisant, Montréal s'inscrit dans un mouvement suivi par de nombreuses villes à travers le monde telles que Rotterdam, Bilbao, Québec, Ottawa, Baltimore et Boston (voir annexe 1) qui ont réussi à recréer les liens avec leurs espaces portuaires ou maritimes.

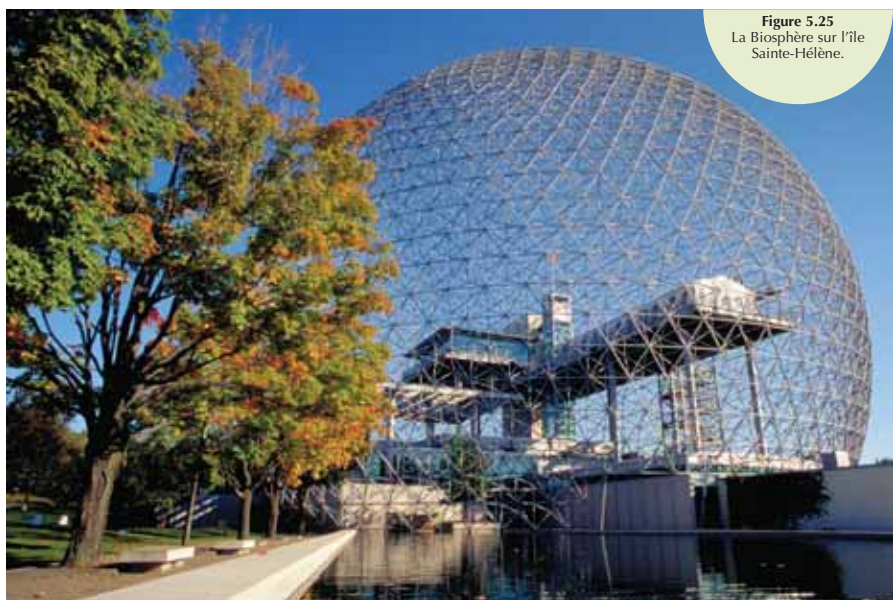


Figure 5.25
La Biosphère sur l'île Sainte-Hélène.

Le cas exemplaire de réaménagement des berges du fleuve Saint-Laurent, à Québec

Parce que ses berges étaient utilisées à des fins de transport et d'activités industrielles-portuaires, la ville de Québec a longtemps été contrainte de se développer le dos tourné au fleuve. Puis, à Québec comme ailleurs, les lieux de contact entre la ville et l'eau sont devenus des objets de valorisation dont la reconquête à des fins publiques s'est hissée au rang des grandes préoccupations collectives. C'est dans cet esprit qu'est né le projet de la promenade Samuel-De Champlain, sous l'égide du gouvernement du Québec et de son mandataire, la Commission de la Capitale nationale du Québec (CCNQ).

Le concept d'aménagement de cette promenade de 12,3 km est de *redonner le fleuve aux Québécois*, une réappropriation de l'espace qui passe par la reconfiguration du boulevard Champlain, l'aménagement d'un vaste parc riverain, l'ajout de plusieurs installations récréotouristiques et la création de nouveaux accès publics au cours d'eau. De plus, la réutilisation de l'emprise ferroviaire du CN devrait permettre l'implantation, le long du littoral, d'un tramway panoramique qui desservira l'ensemble de la promenade. (Voir annexe 1, p. 144.)

Le cas exemplaire du redéveloppement de Kop van Zuid, à Rotterdam

Développé sur un ensemble de quais désaffectés d'une superficie de 125 hectares, le projet Kop van Zuid s'inscrit dans une vaste opération de requalification des secteurs portuaires du centre de Rotterdam. Menée par la municipalité, l'initiative visait à prolonger le centre-ville et à stimuler le dynamisme économique de la rive sud de la rivière Meuse par la création d'un tout nouveau quartier regroupant 400 000 m² de bureaux, 35 000 m² d'espaces commerciaux, 60 000 m² d'équipements publics et 5300 logements. Le volet résidentiel du projet présente une grande variété architecturale (certaines unités d'habitation furent aménagées dans d'anciens entrepôts) et offre plusieurs types de logements, tant privés que locatifs. Mais au-delà du dynamisme créé par cette mixité, le succès de Kop van Zuid repose en grande partie sur la mise en relation du secteur avec le reste de la ville. Cette articulation fut rendue possible par le percement de nouvelles rues, l'aménagement d'une station de métro et l'édification d'un pont suspendu au-dessus de la Meuse, lequel représente aujourd'hui le symbole de la renaissance du secteur. (Voir annexe 1, p. 148.)

Le cas exemplaire de requalification du front fluvial de Bilbao

Depuis le début des années 1990, la capitale basque est le théâtre d'un vaste projet de requalification d'échelle métropolitaine destiné à ramener la ville vers le fleuve et à construire l'armature urbaine dans laquelle s'insèrera la nouvelle économie postindustrielle. Évaluées à plus de 3,6 milliards d'euros, les opérations en cours comprennent de grands travaux d'assainissement et d'infrastructure (métro, aéroport, tramway moderne, assainissement de la Ria, etc.), de nombreux projets d'aménagement urbain (réhabilitation de fronts d'eau, revitalisation de quartiers, etc.) ainsi que la construction d'équipements culturels d'envergure internationale. Au nombre de ces équipements figurent le musée Guggenheim et le Palais des congrès et de la musique Euskalduna, deux projets emblématiques dont l'architecture remarquable a grandement contribué à l'éveil culturel de Bilbao ainsi qu'à sa toute récente reconnaissance internationale. (Voir annexe 1, p. 120.)

5.3 Les problèmes d'accessibilité terrestre du havre

Comme on l'a vu précédemment, le havre de Montréal est un secteur enclavé, ceinturé et traversé par un important réseau autoroutier régional, dont la fonction essentielle est de desservir le centre-ville. Les bretelles d'accès et échangeurs qui s'y trouvent permettent effectivement de pénétrer dans le réseau de voirie artérielle du centre-ville⁷ et d'en ressortir pour reprendre les autoroutes. Ces infrastructures autoroutières ont pour effets de rompre la continuité de la trame urbaine et de consommer énormément d'espaces laissés vacants au sud du centre-ville.

Quoique en situation excentrique par rapport à celui-ci, le cœur du havre, soit le Vieux-Montréal et ses faubourgs, fait partie de ce centre-ville. Trois stations de métro (Champ-de-Mars, Place-d'Armes et Square-Victoria), situées dans l'axe de l'autoroute Ville-Marie du côté de l'avenue Viger, desservent également le secteur. Dans l'axe nord-sud, entre le mont Royal et le fleuve, la voirie artérielle pénètre également le cœur historique du havre par les rues Amherst et Berri, le boulevard Saint-Laurent, l'avenue du Parc - rue de Bleury, la côte du Beaver Hall - rue McGill, et les rues Peel et Guy.

De même, les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame sont desservies par la station de métro Jean-Drapeau, ainsi que par les bretelles du pont Jacques-Cartier qui s'y rendent et, à l'ouest, par l'avenue Pierre-Dupuy et le pont de la Concorde, accès privilégié des 5 millions d'automobilistes qui entrent et sortent chaque année du Casino de Montréal.

Les autoroutes A-10 et Bonaventure desservent, tant bien que mal, le secteur sud-ouest du havre (pointe nord de l'île des Sœurs, le Technoparc et Pointe-Saint-Charles et la zone industrielle et portuaire dans le secteur des rues Bridge et Mill), à peu près inaccessible autrement qu'en voiture.

Enfin, l'importante quantité de places de stationnement intérieures et extérieures disponibles (soit 12 631 dans le Vieux-Montréal/Vieux-Port et 10 000 au parc Jean-Drapeau et dans le secteur de l'ancien Autostade) offre aux travailleurs et aux visiteurs du havre la possibilité de s'approcher le plus possible de leur destination en voiture.

Ce portrait pourrait nous induire en erreur et nous amener à penser que le havre est un secteur très bien desservi par les infrastructures de transport existantes.

En fait, sur le terrain, la réalité affiche de grandes carences en matière d'accessibilité et de déplacements entre le havre et la ville, avec le reste de la région, de même qu'entre les différents secteurs du havre, à l'intérieur de son propre territoire.

Depuis le début du mouvement de reconquête du havre, notamment depuis les réaménagements du Vieux-Port, l'ouverture du Casino de Montréal et la tenue de grands événements internationaux, tels le Grand Prix F1, le Mondial de feux d'artifice, l'arrivée de quantités d'événements festifs et d'équipements récréoculturels, les problèmes d'accessibilité déjà existants apparaissent de manière plus aiguë, en particulier pendant la saison estivale.

À cet égard, on peut affirmer que le havre est victime de son succès et que, même si on voulait figer son développement dans son état actuel, il faudrait s'empresse de résoudre les importants problèmes d'accessibilité et de gestion des déplacements dont il sera question dans la présente section.

Les travaux d'analyse de terrain effectués au cours de l'année 2003 nous ont permis d'identifier cinq catégories de problèmes à résoudre pour éventuellement faciliter l'accès et les déplacements vers le havre et à l'intérieur du territoire, entre ses divers pôles (voir figure 5.32) :

- ruptures dans les parcours de la trame de rues dans l'axe nord-sud, entre le centre-ville et le havre, en raison de la présence de l'autoroute Ville-Marie; rupture de la trame urbaine entre les parties est et ouest de l'autoroute Bonaventure;
- gestion inefficace de l'achalandage automobile massif en haute saison touristique (problèmes aigus de congestion dans le Vieux-Montréal et au parc Jean-Drapeau);
- absence d'une gestion cohérente et proactive du parc de stationnement desservant le havre, en périphérie des pôles d'attraction;
- manque de prise en charge des autobus touristiques;
- faiblesses de la desserte du réseau de transport en commun (local et régional) qui ne répond pas aux besoins criants du havre.



Figure 5.26
Sortie d'autoroute à la station de métro Champ-de-Mars à l'angle des rues Saint-Antoine et Gosford.

Rupture du lien entre les rues Sanguinet et Gosford dans l'axe nord-sud.

Une situation inconfortable, source de confusion pour les usagers du métro non habitués aux lieux qui doivent emprunter le tunnel piétonnier pour accéder au Vieux-Montréal.

5.3.1 Ruptures dans les parcours de la trame de rues dans le havre et avec les secteurs limitrophes

Les ruptures dans les parcours de la trame de rues vers le havre engendrent des situations parfois très déroutantes pour les usagers, comme celle qu'on retrouve à la station de métro Champ-de-Mars (figure 5.26). Ce sont là des situations très atypiques pour

Figure 5.27
Passage vers le tunnel piétonnier de la station de métro Champ-de-Mars.



les citoyens qui éprouvent un grand inconfort en empruntant ces parcours, ou pour les visiteurs et touristes qui ont peine à s'orienter lorsqu'ils sortent de la station de métro, malgré les indications de direction qu'on retrouve sur le site.

Il suffit de se poster quelque temps à la sortie du métro Champ-de-Mars pour observer les comportements déroutés des visiteurs, ou encore, les stratégies alternatives des

Figure 5.28
Le tunnel piétonnier sous la sortie Gosford de l'autoroute Ville-Marie, en direction du Vieux-Montréal



7. Le problème ici se présente lorsque ce flux de circulation autoroutière tente d'accéder au réseau de rues étroites du Vieux-Montréal qui ne peut absorber ce type de circulation.

travailleurs et des travailleuses du Vieux-Montréal qui préfèrent éviter d'utiliser le tunnel piétonnier, en passant à l'extérieur, par la rue Hôtel-de-Ville, un îlot plus à l'ouest.

Notons ici que, malgré le fait que la station de métro Champ-de-Mars soit celle qui se situe à plus courte distance du Vieux-Montréal, elle est, par contre, la moins utilisée des trois stations qui desservent le Vieux-Montréal. Cette réalité s'affiche autant pour les usagers qui travaillent dans le secteur que pour les visiteurs (voir figures 5.39, 5.40 et 5.41). Il est vraisemblable que le caractère déroutant et inconfortable des lieux explique ce phénomène, à tout le moins en partie.

5.3.1.1 Les liens nord-sud entre le centre-ville et le havre

Par ailleurs, l'aménagement des principaux axes nord-sud entre le centre-ville et le havre laisse à désirer (voir les flèches violettes sur la figure 5.32).⁸

D'une part, la distance relativement importante à franchir et la rareté de liens de transport en commun directs entre le havre et le centre-ville (notamment l'axe commercial est-ouest de la rue Sainte-Catherine et le quartier des spectacles) handicapent certainement les synergies potentielles entre ces deux pôles.

Les aménagements (confort et sécurité des parcours piétons, éclairages, mobilier urbain, signalisation, etc.) peu invitants des principaux axes nord-sud découragent les cheminements piétons.

Figure 5.29

La rue Peel, en direction du Centre des affaires : une voie d'accès sous-utilisée pour le havre.



À l'est, entre les rues Saint-Urbain et Amherst, la tranchée autoroutière et les aménagements du square Viger, qui referment sur lui-même cet espace public peu accueillant, accentuent l'inconfort, l'insécurité et la désorientation des promeneurs et amplifient les distances réelles et psychologiques qui séparent le havre du centre-ville.

À l'ouest, les rues Peel et Guy, qui sont pourtant des artères majeures avec de grands potentiels de développement et d'aménagement, ne sont tout simplement pas utilisées comme voies d'accès vers le havre, notamment vers le canal de Lachine. Dans la mesure où les activités économiques, institutionnelles (ETS) et les projets résidentiels poursuivent leur développement entre les rues de la Gauchetière et Wellington, on peut aisément imaginer une fréquentation plus soutenue du secteur sud de la rue Peel, ainsi que l'implantation éventuelle d'un service de transport en commun (tramway moderne) reliant le secteur Peel - Sainte-Catherine et le havre de Montréal (figures 5.29 et 5.30), jusqu'au bassin Peel et vers le Vieux-Montréal.

Toujours dans l'axe nord-sud, les autres principales portes d'entrée du havre que sont les rues McGill, de Bleury et Saint-Urbain, le boulevard Saint-Laurent et la rue Berri, devraient être mieux aménagées, en privilégiant l'implantation de nouvelles activités (commerces, bureaux, habitations) de façon à favoriser une meilleure animation de la rue, des parcours piétons plus confortables et plus sécuritaires, à faciliter les déplacements entre le quartier des spectacles, le quartier latin et le havre.

Figure 5.30

L'axe Peel, vers le bassin Peel et le canal de Lachine, à la hauteur de la rue Notre-Dame. Un axe à réaménager...



Dans cette perspective, le réseau de transport en commun de surface devrait être adapté, et les parcours mieux identifiés, pour accroître les synergies entre les deux pôles récréoculturels les plus importants de Montréal.

5.3.1.2 Rupture des liens est-ouest par la présence de l'autoroute Bonaventure et des chemins de fer du CN

Les parties est et ouest du havre sont littéralement scindées par la présence de l'autoroute Bonaventure en structure surélevée, ainsi que par la présence des chemins de fer du CN. Seules subsistent comme liens la voie navigable et cyclable du parc linéaire du Canal-de-Lachine, ainsi que les rues Wellington, William, Notre-Dame et Saint-Antoine qui transitent par un secteur fortement déstructuré et inhospitalier.

La rue Wellington est actuellement la seule façon directe d'entrer dans Pointe-Saint-Charles ou d'en sortir, en direction ou à destination du Vieux-Montréal. L'intersection des rues Mill et Bridge débouche sur un magasin-entrepôt de grande surface (Costco), tournant

le dos aux voies ferrées du CN. Dans l'état actuel des lieux, compte tenu de la présence des infrastructures ferroviaires, il apparaît utopique de concevoir un désenclavement du secteur de l'ancien Victoriatown et de Pointe-Saint-Charles.

Toutefois, il y a certainement lieu d'étudier de plus près la possibilité de désenclaver les secteurs situés à l'est et à l'ouest de l'autoroute Bonaventure, notamment au sud du bassin Peel jusqu'à l'entrée du pont Victoria, ainsi qu'au nord du bassin Peel, entre les rues de la Commune et Notre-Dame. La recomposition d'une trame urbaine régulière dans ces secteurs suppose toutefois un programme d'interventions majeures sur le milieu autoroutier et sa reconversion en milieu urbain.

Figure 5.31
Axe Bonaventure et principaux liens est-ouest à mettre en valeur.

- Rue Saint-Antoine
- Rue Notre-Dame
- Rue William
- Rue Ottawa
- Rue Wellington

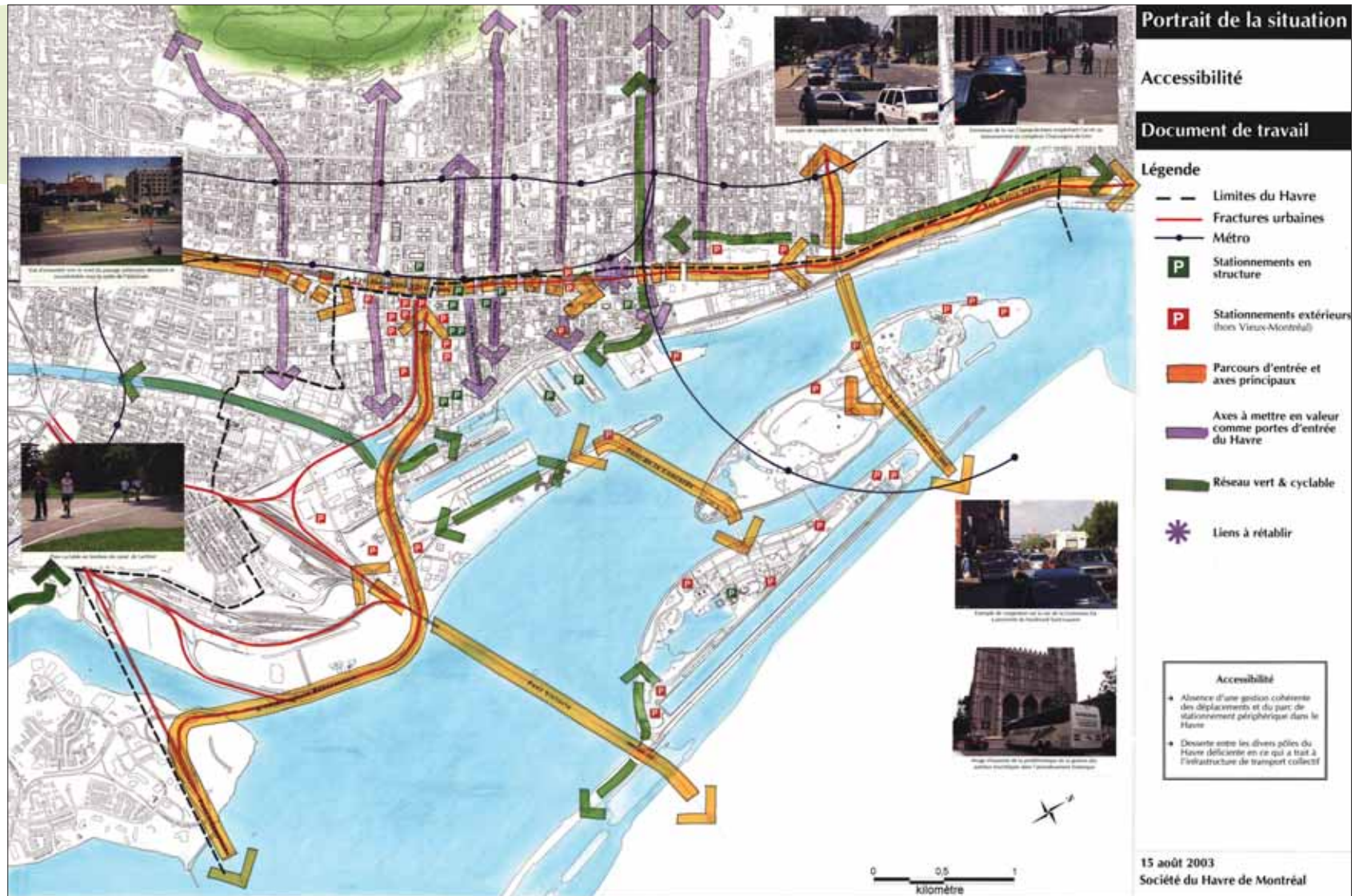


Figure 5.30
À gauche : l'ancienne brasserie Dow.

À droite : l'École de technologie supérieure.

8. Les rues Amherst et Berri, le boulevard Saint-Laurent, les rues Saint-Urbain, de Bleury, McGill, Peel et Guy.

Figure 5.32
Accessibilité.



5.3.2 Gestion inefficace de l'achalandage automobile massif en haute saison touristique

À l'encontre des volontés exprimées par la communauté internationale dans des protocoles multilatéraux tels que celui de Kyoto⁹, il semble que l'utilisation de l'automobile individuelle soit toujours en croissance, notamment en Amérique du Nord.

À Montréal, il y a 30 ans (1973), plus d'une personne sur trois (36 % de la population) utilisait le transport en commun pour ses déplacements quotidiens, tandis que 64 % de la population utilisait l'automobile.

Aujourd'hui, la proportion des personnes utilisant quotidiennement le transport en commun a chuté radicalement et représente maintenant moins de 18,5 % des déplacements, soit moins d'une personne sur cinq.¹⁰ Ce qui signifie que 81,5 % de la population (plus de quatre personnes sur cinq) se déplace en voiture.

Ce sont là de très mauvaises nouvelles, surtout dans le contexte actuel où l'entretien et le développement des infrastructures de transport en commun souffrent de sous-financement. En fait, cet achalandage qui va en diminuant devient également une des causes du sous-financement des équipements et des infrastructures de transport collectif.

Pour le havre de Montréal, cette situation se traduit par un phénomène d'accroissement de la circulation automobile d'autant plus dramatique que l'achalandage des visiteurs s'accroît sans cesse depuis le début des années 1990.

Même si l'enquête origines-destinations de 1998¹¹ ne porte que sur les comportements quotidiens des personnes (déplacements pour fins de travail, d'études ou de magasinage) et qu'on ne puisse assimiler ces comportements à ceux des touristes ou visiteurs du havre pendant la haute saison estivale, rien dans les données dont nous disposons ne nous indique que les comportements de ces visiteurs et touristes diffèrent significativement des habitudes des usagers pour le reste de l'année (voir section 5.3.5).

Comme nous l'avons vu au chapitre 4, 12 millions de personnes visitent aujourd'hui le Vieux-Montréal et le Vieux-Port (comparativement à 5 millions en 1992 à l'occasion du 350^e anniversaire de la fondation de Montréal), tandis que 10 millions de personnes se rendent au parc Jean-Drapeau. L'essentiel de cette fréquentation, soit 65 % des visiteurs, a lieu pendant trois mois de l'été, en juin, juillet et août, ce qu'on appelle la haute saison.

De plus, rappelons que près de 55 000 personnes viennent y travailler quotidiennement et que 24 000 personnes y résident.

Nous le verrons plus loin, le fait qu'une si faible proportion des visiteurs utilise le transport collectif explique en grande partie que les deux principaux pôles d'attraction du havre que sont le Vieux-Montréal/Vieux-Port et le parc Jean-Drapeau aient atteint depuis plusieurs années un point de saturation complète de la circulation automobile pendant la haute saison estivale.

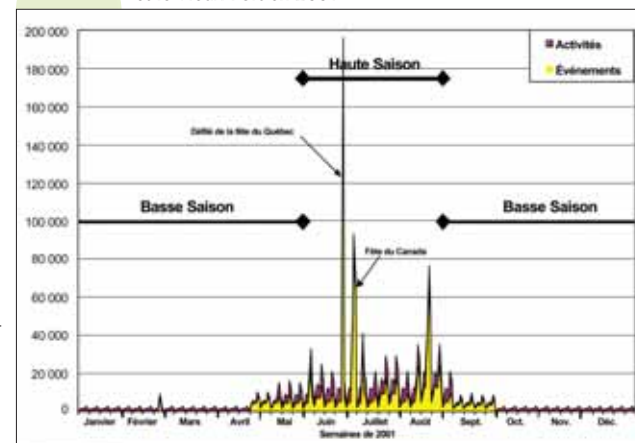
La figure 5.33 illustre l'évolution de l'achalandage engendré exclusivement par les événements spéciaux et les activités récréatives et culturelles dans le Vieux-Montréal/Vieux-Port en 2001 au cours des douze mois de l'année et tous modes de déplacements confondus. (Ces événements et activités sont énumérés aux tableaux 4.4 et 4.5 du chapitre 4.

On remarque le caractère saisonnier de l'achalandage intensif. C'est entre les mois de juin et août que la grande majorité des visiteurs (65 %) fréquentent le plus les lieux. On peut également constater que les pointes de cet achalandage massif sont liées aux événements spéciaux et aux festivités organisées dans le secteur (en jaune sur le graphique), tels que la Fête nationale du Québec, la Fête du Canada, la Carifesta, les semaines consacrées aux communautés ethnoculturelles montréalaises au quai Jacques-Cartier, sans oublier les Mosaïcultures internationales. On remarque aussi que la haute saison a tendance à s'étirer de la fin avril à la fin septembre.

La figure 5.34 illustre, quant à elle, la courbe d'achalandage du parc Jean-Drapeau pour l'année 2000, en fonction des modes de déplacement. On remarque, d'une part, le même phénomène de saisonnalité que pour le Vieux-Montréal/Vieux-Port (voir tableau 4.6 du chapitre 4 pour la liste des attraits et événements) avec, en plus, un sommet de fréquentation pendant la Fête des Neiges au mois de février (partie gauche du graphique).

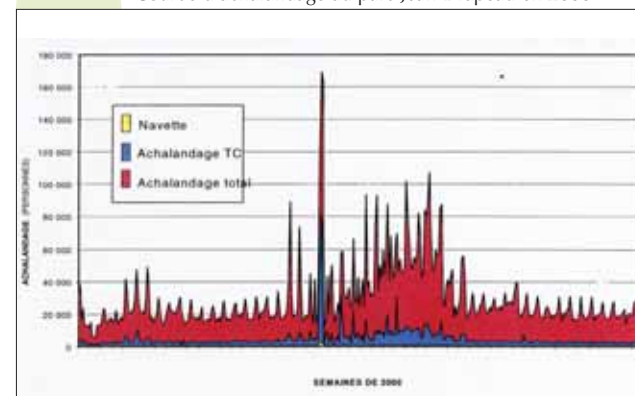
Ce qui est remarquable toutefois, c'est la faible part du transport en commun (en bleu sur la figure 5.34) et des navettes fluviales (en jaune) sur l'achalandage total. Sauf pour les trois journées du Grand Prix de Formule 1 où on constate un usage plus important du transport en commun, les déplacements en automobile constituent le mode privilégié de transport. À titre indicatif, l'achalandage de 6,5 millions de parieurs au Casino de Montréal entraîne une circulation annuelle de 5 millions de voitures qui empruntent l'avenue Pierre-Dupuy et le pont de la Concorde, au grand dam des résidents de la Cité-du-Havre et des amoureux des espaces verts et des parcs des îles Sainte-Hélène et Notre-Dame.

Figure 5.33 Courbe d'achalandage dans le Vieux-Montréal et le Vieux-Port en 2001



Source : Agence métropolitaine de transport, *Étude SLR Vieux-Montréal / Vieux-Port*, Rapport préliminaire, 2003.

Figure 5.34 Courbe d'achalandage au parc Jean-Drapeau en 2000



Source : Société du parc des îles, *Étude de faisabilité d'un système guidé sur rail*, Rapport final, novembre 2000.

9. Engagement des États à faire réduire les émissions de gaz à effet de serre.

10. Ministère des Transports du Québec, *Enquête origines-destinations pour la région métropolitaine de Montréal*, 1998 (dernière enquête réalisée). Voir également BISSON, Bruno, «Le péage pour éviter la déchéance du transport collectif», *La Presse*, 26 février 2004, p. A-14.

11. Ministère des Transports du Québec, *Op. cit.*, 1998. Il n'existe pas d'enquête systématique sur les déplacements des visiteurs et des touristes pendant la haute saison estivale.

5.3.3 Absence d'une gestion cohérente et proactive du parc de stationnement desservant le havre en périphérie des pôles d'attractions

Tant pour le Vieux-Montréal / Vieux-Port que pour le parc Jean-Drapeau, cet achalandage automobile intensif, qui débute au mois de mai pour diminuer peu à peu vers la fin septembre, exige énormément de places de stationnement et constitue une très importante source de revenu pour les propriétaires et opérateurs de ces stationnements.

Les 22 000 places de stationnement du Vieux-Montréal, du Vieux-Port, du parc Jean-Drapeau, du Casino et de *Six Flags* (La Ronde) ne suffisent pas à la demande et constituent, à même les sites fréquentés, d'importants générateurs de circulation automobile et de *maraudage* pour trouver à se stationner. Le premier réflexe des opérateurs récréotouristiques est de chercher à accroître encore plus le nombre de places de stationnement.

Ce phénomène d'achalandage automobile et les besoins de stationnement qui s'y rattachent exercent une énorme pression sur les milieux de vie du Vieux-Montréal et de la Cité-du-Havre, sur l'arrondissement historique et son fragile patrimoine bâti, ainsi que sur les espaces verts du parc Jean-Drapeau. Au moment des grands événements spéciaux et festifs, le Vieux-Montréal et le parc Jean-Drapeau étouffent littéralement sous la congestion automobile. Les niveaux de pollution augmentent et deviennent difficilement supportables pendant les canicules et les smogs de l'été.

En fait, chaque opérateur d'installation ou d'événements spéciaux pris individuellement cherche à satisfaire sa propre clientèle en la matière. En période de pointe lors des événements spéciaux, il en résulte une situation impossible à gérer pour les autorités municipales.

Celles-ci se sont surtout attachées à fournir les permis nécessaires à l'exploitation des parcs de stationnement, plutôt que de chercher à définir une approche globale de gestion des problèmes.¹² La figure 5.35 illustre de

façon éloquente à quel point l'achalandage extrême et l'accès aux stationnements sont mal gérés lors des grands événements spéciaux dans le Vieux-Montréal et le Vieux-Port.

Durant la saison estivale et lors des grands événements spéciaux, les stationnements intérieurs et extérieurs existants (ou à construire) situés à la périphérie du Vieux-Montréal / Vieux-Port et à l'extérieur du parc Jean-Drapeau, devront être mis à contribution pour éviter les problèmes aigus et toujours croissants d'achalandage automobile dans les principales destinations récréatives et culturelles du havre. Dans cette perspective, il y aurait lieu d'orienter les clients vers les stationnements périphériques intérieurs ou extérieurs, tels que ceux :

- de l'édifice Chaussegros-de-Léry (1200 places);
- de l'ancienne gare Viger (faubourg Québec);
- du Quartier international de Montréal (1300 places);
- de l'OACI (360 places);
- du Centre de commerce mondial (585 places);
- de la place Victoria (584 places);
- du faubourg des Récollections et de la Cité Multimédia (3000 places);
- de Casiloc (2200 places à l'Autostade, plus 2000 autres projetées sur le même site).

De plus, une desserte efficace et attrayante en transport collectif pour les diverses destinations du havre, et dont le tarif serait intégré au prix de stationnement, devrait être planifiée et implantée.

Figures 5.35 a-b-c
L'achalandage automobile dans le havre : des situations extrêmes, chaotiques, et une gestion difficile.



Séquence typique d'une gestion de crise inappropriée de l'achalandage automobile massif lors d'un grand événement estival, dans le Vieux-Montréal

- A) **Angle Berri et Saint-Antoine** : toutes les voitures sont dirigées vers cette intersection pour pénétrer dans le Vieux-Montréal par la rue Berri, jusqu'à la rue de la Commune;
- B) **Résultat** : la rue de la Commune se transforme en stationnement à ciel ouvert; conflits entre voitures, calèches, autobus, vélos, piétons et patineurs; maraudage incessant pour trouver un stationnement;
- C) **Pendant ce temps** : les policiers bloquent l'accès au stationnement intérieur de l'édifice Chaussegros-de-Léry (angle Bonsecours et Champ-de-Mars) – 1200 places qui restent libres pour la plupart – alors qu'il faudrait au contraire orienter les voitures vers les stationnements intérieurs disponibles à la périphérie du Vieux-Montréal et du Vieux-Port.

5.3.4 Manque de prise en charge des autobus touristiques

Un autre problème provient du manque de prise en charge des autobus touristiques qui envahissent le Vieux-Montréal et le parc Jean-Drapeau pendant la haute saison. Encore une fois, les aménagements aménagés par les autorités municipales pour les opérateurs touristiques ont été adoptés sans qu'une approche intégrée n'ait été élaborée. C'est le cas de l'aire d'attente pour autobus touristiques autour de la place d'Armes dans le Vieux-Montréal, devant la basilique Notre-Dame (voir figure 5.36).

Ainsi, les autobus touristiques se stationnent où ils le peuvent, les chauffeurs laissent descendre leurs passagers et les attendent le plus près possible du site visité ou d'un restaurant. Dans bien des cas, le moteur continue de tourner sans arrêt pour permettre au chauffeur de profiter de la climatisation du véhicule, sans égard pour la qualité de l'air et le bruit produit.

On assiste au même genre de problèmes au parc Jean-Drapeau, particulièrement pendant la tenue d'événements spéciaux, comme des concerts de musique rock

12. On remarque également que la réglementation municipale n'est pas toujours appliquée comme elle le devrait dans certains stationnements privés qui n'ont pas été aménagés selon les normes réglementaires (distance entre les voitures, aménagements réglementaires en bordure du domaine public et à l'intérieur) et qui pratiquent une gestion maximaliste de l'espace disponible en garant les voitures les unes derrière les autres, ce qui contrevient également à la réglementation.

ou populaire en plein air. De longues files d'autobus se stationnent sur les routes et sentiers de l'île Sainte-Hélène, laissant aussi tourner les moteurs, ce qui cadre difficilement avec l'esprit des lieux.

À l'instar de ce qui se fait dans le Vieux-Québec, une stratégie de prise en charge systématique des autobus touristiques dans le Vieux-Montréal/Vieux-Port et au parc Jean-Drapeau, avec l'aménagement d'aires de stationnement et de services dédiés, devrait être élaborée et mise en œuvre. Cette stratégie et les moyens qui l'accompagnent devraient être pensés pour le bénéfice des opérateurs touristiques, en même temps que dans la perspective d'une saine gestion du domaine public, plus particulièrement dans les milieux sensibles que sont le Vieux-Montréal (patrimoine historique et habitat urbain) et le parc Jean-Drapeau (un des plus grands espaces verts de Montréal).



Figures 5.36 a-b
Autobus en attente devant la basilique

Notre-Dame et devant le Musée d'archéologie et d'histoire de Pointe-à-Callière : comment ruiner une atmosphère dans le cœur historique de Montréal.



b

5.3.5 Faiblesses de la desserte du réseau de transport en commun

Sur le plan de l'accessibilité, le territoire du havre souffre de carences importantes dans la desserte en transport collectif :

- absence de liaisons directes, ou liaisons incomplètes, entre les divers secteurs ou pôles du havre (Vieux-Montréal/Vieux-Port, canal de Lachine, parc Jean-Drapeau, Pointe-Saint-Charles/Technoparc, île des Sœurs);
- absence ou rareté des liaisons directes dans l'axe nord-sud, entre le havre et le centre-ville (notamment le Centre des affaires, le quartier des hôtels et le quartier des spectacles);
- absence de liaisons entre la Rive-Sud et les différents pôles récréoculturels du havre, hormis la ligne jaune du métro et sa station Jean-Drapeau entre Longueuil et l'île Sainte-Hélène.

En somme, malgré l'importance de ses besoins, le havre de Montréal souffre de l'absence d'un réseau efficient et intégré de transport en commun. Cette situation encourage l'utilisation de l'automobile comme mode privilégié de déplacement par la grande majorité des visiteurs et des travailleurs du havre.

Mais il faut souligner que le transport en commun est généralement considéré comme une variable résiduelle dans les diverses études d'ingénierie de la circulation réalisées pour les différents opérateurs et promoteurs du havre, ainsi que dans les études réalisées pour le compte de la Ville de Montréal. On cherche d'abord, et avant toute autre considération, à satisfaire les besoins de l'automobile, à étudier les flux de circulation et les déplacements selon les comportements existants, à prévoir les capacités et la géométrie des intersections et des échangeurs, la largeur des emprises des voies publiques, ainsi que le nombre de places de stationnement requis dans ce contexte. Si certains usagers, par choix ou par obligation, décident d'utiliser le transport collectif, ce sera tant mieux.

Considérant que 18,25 % des déplacements quotidiens se font par transport collectif, cette variable demeure résiduelle dans les grilles d'analyse des experts en transport, dans la mesure où les transferts modaux (passage de l'auto au transport en commun) ne constituent pas la norme dans l'analyse des comportements individuels.

Cet état de choses constitue un véritable problème puisque c'est justement sur les comportements existants qu'une stratégie de gestion des déplacements devrait agir. Dans le cadre particulier du havre de Montréal, compte tenu de l'achalandage extrême, notamment pendant la saison estivale, une réduction substantielle du recours à l'automobile et le passage à d'autres modes de transport (transport collectif, navette fluviale, vélo) sont devenus des impératifs.

5.3.5.1 Peut-on mieux tirer partie des infrastructures de transport en commun existantes?

La présence de trois stations de métro (Champ-de-Mars, Place-d'Armes et Square-Victoria) en bordure du Vieux-Montréal et celle de la station Jean-Drapeau, desservant les îles, devraient favoriser un usage du transport en commun beaucoup plus important que ce n'est le cas actuellement, en proportion du total des déplacements.

Selon les modèles habituellement utilisés par la Société de transport de Montréal et par l'Agence métropolitaine de transport, la destination finale d'une personne sortant d'une station de métro devrait être située à une distance d'au plus 500 mètres. Au-delà de cette distance, la station de métro perd son attrait pour les usagers; les distances parcourues à pied sont trop

longues et nécessitent un circuit d'autobus complémentaire.

Ainsi, il faut parcourir plus d'un kilomètre pour se rendre au Casino ou à La Ronde, à partir de la station de métro Jean-Drapeau, située à mi-chemin des deux destinations. Un service d'autobus dessert la liaison Casino - métro Jean-Drapeau toute l'année, tandis qu'un service saisonnier dessert le circuit Gilles-Villeneuve et La Ronde pendant l'été.

Quant aux stations de métro desservant le Vieux-Montréal et le Vieux-Port, on constate que la distance-étalon de 500 mètres atteint à peine la rue Saint-Paul, à la limite sud. Une marche de 100 à 250 mètres supplémentaires sera nécessaire pour atteindre le Vieux-Port, et jusqu'à 300 mètres supplémentaires pour atteindre la Cité Multimédia (soit 800 mètres à partir de la station Square Victoria). Une fois sur place, le promeneur peut parcourir de longues distances à pied pour réaliser sa visite. À titre indicatif, la promenade du Vieux-Port couvre une distance est-ouest de plus d'un kilomètre. Ainsi, une journée de visite dans ce secteur du havre peut se traduire par une marche de quelques kilomètres. La figure 5.37 illustre les rayons de distances parcourues de 500 mètres (pointillé noir) et de 750 mètres (pointillé rouge), entre les trois stations de métro et le Vieux-Montréal.



Figure 5.37
Rayons de 500 et de 700 mètres aux abords des stations de métro du Vieux-Montréal.

Source : AMT, Études SLR - Mandat transport, étude réalisée pour le secteur du Vieux-Montréal et du Vieux-Port, 2003.

Avant même de considérer la problématique des déplacements entre les divers secteurs du havre, on constate qu'un premier niveau de problème d'accessibilité en transport en commun se pose d'emblée à l'intérieur même du secteur Vieux-Montréal / Vieux-Port, où les autobus des circuits nord-sud ne circulent pas au-delà de la rue Notre-Dame. La Société de transport de Montréal a déjà expérimenté la mise en service d'une ligne d'autobus sur la rue de la Commune. Rendu totalement inefficace à cause de la congestion automobile estivale sur cette artère, le service a été interrompu, sans qu'une solution de rechange n'ait été adoptée. Pour ce qui est du parc Jean-Drapeau, une desserte complémentaire d'autobus fonctionne durant la haute saison.

5.3.5.2 L'achalandage des stations de métro : basse et haute saison

Nous avons souligné précédemment que la dernière enquête origines-destinations réalisée en 1998 par le ministère des Transports du Québec ne concernait que les déplacements quotidiens *normaux* des personnes dans la région métropolitaine de Montréal, c'est-à-dire les déplacements pour fins de travail, d'études, de consommation, etc. Cette enquête ne vise donc pas à analyser les déplacements d'une population en vacances ou en visite, qu'elle provienne de la région de Montréal, d'ailleurs au Québec ou au Canada, ou de l'étranger, pendant la haute saison estivale.

En fait, il n'existe pas d'étude exhaustive et systématique sur la question, hormis des analyses ponctuelles réalisées par certains opérateurs d'équipements récréotouristiques pour déterminer la provenance de leur clientèle ou pour évaluer leurs besoins en places de stationnement.

Il est toutefois possible d'obtenir un portrait *impressionniste* de l'utilisation, ou non, du transport en commun du côté des visiteurs du havre en comparant les données disponibles sur les entrées aux tourniquets des stations de métro pendant la haute saison touristique et pendant la basse saison.

La figure 5.38¹³ montre l'évolution de l'achalandage pour les stations de métro Champ-de-Mars et Place-d'Armes¹⁴, sur une base mensuelle pour l'année 2001. On constate une croissance notable des entrées aux tourniquets durant la haute saison (juin, juillet, août), et même à partir du mois de mai, que la méthodologie utilisée par l'Agence métropolitaine de transport (AMT) exclut de sa définition de la *haute saison*.

Ainsi, les entrants mensuels atteignent les 563 000 en juin, 616 000 en juillet et 589 000 en août, comparativement à des chiffres variant entre 419 000 (décembre) et 532 000 (pointe printanière de mars avec les semaines de relâche scolaire) pour le reste de l'année.

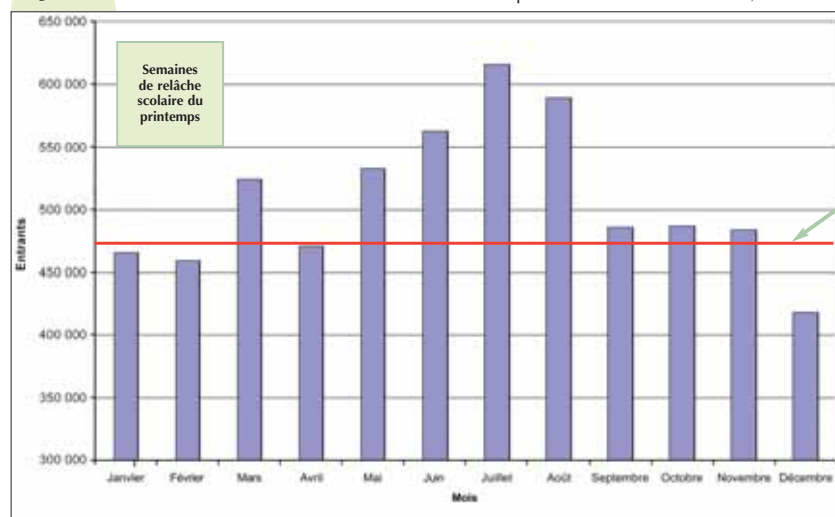
En excluant les mois exceptionnels de l'été définis par l'AMT comme *haute saison*, ainsi que le mois de décembre qui n'est pas un mois représentatif, compte tenu de l'impact du congé des fêtes sur l'achalandage

des travailleurs, la moyenne mensuelle des entrants aux deux stations de métro se situe autour de 477 000 (voir commentaires à la figure 5.38).

Partant de cette moyenne, l'accroissement du nombre d'entrants serait de 11,2 % pour le mois de mai, de 15,3 % pour le mois de juin, de 22,6 % pour le mois de juillet et de 19 % d'augmentation pour le mois d'août. Ce qui représente environ 100 000 personnes de plus par mois – vraisemblablement des visiteurs – pendant quatre mois (de mai à août).

Les figures 5.39 à 5.41 montrent la moyenne quotidienne des entrants dans les trois stations de métro desservant le Vieux-Montréal pour la basse saison (de septembre à mai) et la haute saison (de juin à août).

Figure 5.38 Entrants mensuels aux stations de métro Champ-de-Mars et Place-d'Armes, 2001



Source : Comptes tourniquets de la STM pour l'année 2001.

5.3.5.3 La station Champ-de-Mars

Notons, d'une part, que la station de métro Champ-de-Mars, pourtant la plus proche du Vieux-Montréal, est la moins achalandée des trois stations en basse comme en haute saison, à l'exception du samedi et du dimanche pour la station Square-Victoria, relativement désertée.

Ainsi, pendant la basse saison, les volumes quotidiens pour la station Champ-de-Mars oscillent entre 23 000 et 24 000 entrants pendant la semaine et sont d'environ 11 000 le samedi et le dimanche.

Pendant la haute saison, les volumes sont un peu plus importants et varient entre 27 000 et 35 500 entrants par jour, semaines et week-ends confondus. Ce qui, somme toute, demeure très bas compte tenu de l'importance que devrait avoir cette station pour l'achalandage du Vieux-Montréal. Comme nous l'avons déjà mentionné, la station Champ-de-Mars est située dans un milieu autoroutier peu invitant et confondant pour les visiteurs.

Achalandage mensuel moyen

pour les mois de janvier à mai et les mois de septembre à novembre 2001 : 477 000 entrants.

Sont exclus de cette moyenne les mois de juin, juillet et août (haute saison) et décembre, où la baisse de l'achalandage reflète le congé des fêtes pour les travailleurs du Vieux-Montréal.

5.3.5.4 La station Place-d'Armes

La station Place-d'Armes (voir figure 5.40) est moins sujette que la station Champ-de-Mars aux variations d'achalandage saisonnières. En semaine, durant la basse saison, les volumes quotidiens varient entre 53 000 et 57 000 entrants, comparativement à des volumes de 25 500 à 33 000 pour les week-ends. Les volumes plus élevés de la fréquentation, comparativement à la station Champ-de-Mars, s'expliquent par le fait que la station Place-d'Armes dessert un pôle d'emplois plus important.

13. Les figures 5.37 à 5.41 sont tirées de la version préliminaire d'une étude réalisée par l'AMT portant sur l'opportunité d'introduire un système léger sur rail pour desservir le Vieux-Montréal et le Vieux-Port. Titre provisoire : *Études SLR - Mandat transport*, 2003.

14. L'étude de l'AMT traite à part l'analyse des données pour la station Square-Victoria qui dessert surtout les travailleurs du pôle d'édifices à bureaux du Quartier international et la Cité Multimédia.

Ces volumes ne changent pas notablement durant la semaine pendant la haute saison. Toutefois, à partir du vendredi (avec en moyenne 10 000 entrants de plus pour cette journée), une différence plus marquée apparaît pour les week-ends. Notons toutefois la baisse marquée de l'achalandage le samedi et le dimanche pour la haute saison, également.

Cette baisse de la fin de semaine s'inscrit en contradiction avec l'achalandage qui est de loin plus élevé dans le Vieux-Montréal et le Vieux-Port pendant les week-ends. Le métro ne fait donc pas le travail qu'il pourrait et devrait faire pendant la haute saison.

Encore ici, la localisation de l'édicule de métro installé dans une alcôve qui pénètre assez profondément à l'intérieur du Palais des congrès, laquelle est située du côté de l'avenue Viger, n'encourage pas son utilisation par les visiteurs estivants.

5.3.5.5 La station Square-Victoria

Des trois stations du Vieux-Montréal, la station Square-Victoria est de loin la plus achalandée durant la semaine (voir figure 5.41). Les hauts volumes de fréquentation (entre 55 000 et 67 000 entrants par jour), en basse et en haute saison, reflètent la très forte densité de l'emploi dans le secteur et la présence des tours à bureaux.

En outre, les données indiquent une légère baisse de l'achalandage durant la haute saison touristique par rapport à la basse saison, à l'exception des week-ends, où l'on note une très légère croissance. Ce qui tend à indiquer que la station Square-Victoria, située à l'ouest du Vieux-Montréal, ne constitue pas une porte d'accès privilégiée pour les visiteurs qui utilisent le métro.

5.3.5.6 La station Jean-Drapeau

En ce qui a trait aux îles Sainte-Hélène et Notre-Dame, nous avons constaté la part relativement faible du transport en commun dans l'évolution annuelle du total des déplacements vers le parc Jean-Drapeau (figure 5.34).

La figure 5.42 montre l'achalandage quotidien moyen en basse et en haute saison pour la station Jean-Drapeau. Comme on peut le constater, les variations saisonnières sont remarquables. Elles reflètent essentiellement le fait que les événements spéciaux et les attrait et activités se concentrent pendant la haute saison, à l'exception de la Fête des Neiges du mois de février.

En basse saison, l'achalandage quotidien en semaine s'établit à environ 2000 entrants. Les week-ends, l'achalandage est à peine plus élevé avec une moyenne qui varie entre 2500 et 3000 entrants.

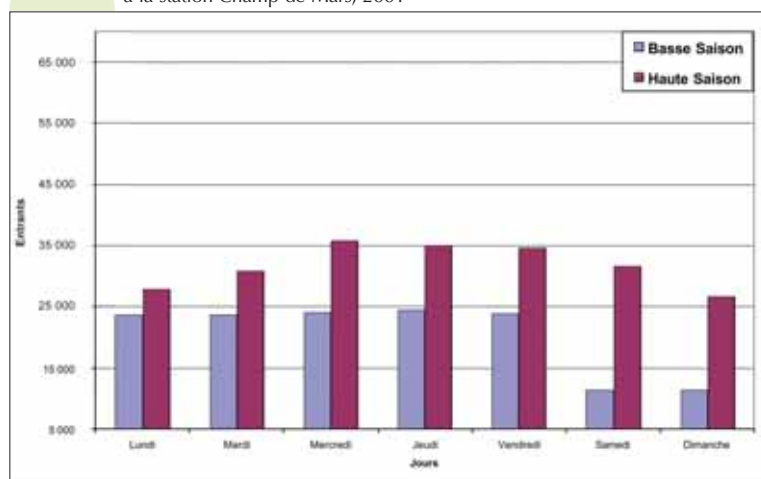
Par contre, en haute saison, la station Jean-Drapeau est beaucoup plus utilisée qu'elle ne l'est le reste de l'année, soit une moyenne de deux à trois fois plus d'entrants par jour. Les journées les plus achalandées en moyenne sont les vendredi et samedi avec près de 10 000 entrants, et le dimanche avec près de 8000 entrants. Lors des événements spéciaux, les pointes d'achalandage de la station atteignent des moyennes de 13 946 entrants le samedi et de 11 444 entrants le dimanche.

Pour obtenir un portrait plus complet, il faudrait également tenir compte de l'achalandage qu'entraîne le circuit saisonnier d'autobus qui établit la liaison entre le métro Papineau et La Ronde en passant par le pont Jacques-Cartier. Malheureusement, nous ne disposons pas de telles données. On peut tout de même se référer à la figure 5.34 pour avoir une image du portrait global, en ce qui a trait à la part du transport collectif dans les déplacements totaux.

Enfin, si on compare ces volumes à ceux des trois stations de métro desservant le Vieux-Montréal, les écarts d'échelle sont majeurs, même par rapport à la station Champ-de-Mars, la moins fréquentée des trois. Il faut souligner que, malgré les employeurs qui s'y trouvent (Casino, La Ronde, la Société du parc des Îles, etc.), le parc Jean-Drapeau ne constitue pas un pôle d'emplois aussi important que le Vieux-Montréal.

Figure 5.39

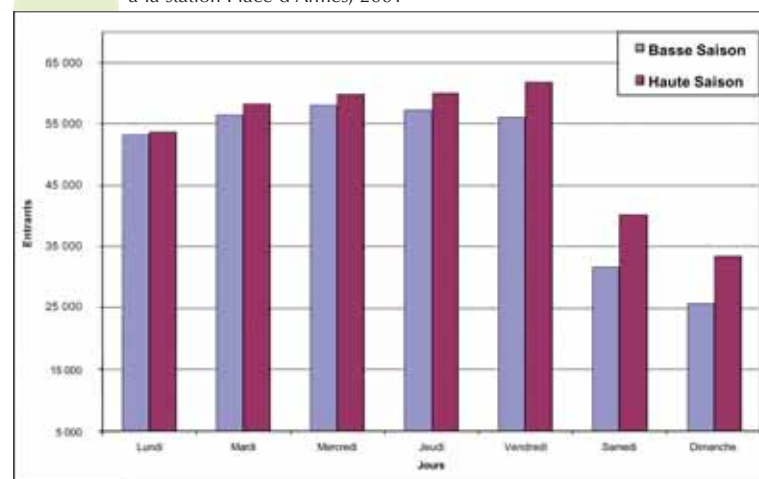
Moyenne quotidienne des entrants selon la saison à la station Champ-de-Mars, 2001



Source : Comptes tourniquets de la STM pour l'année 2001.

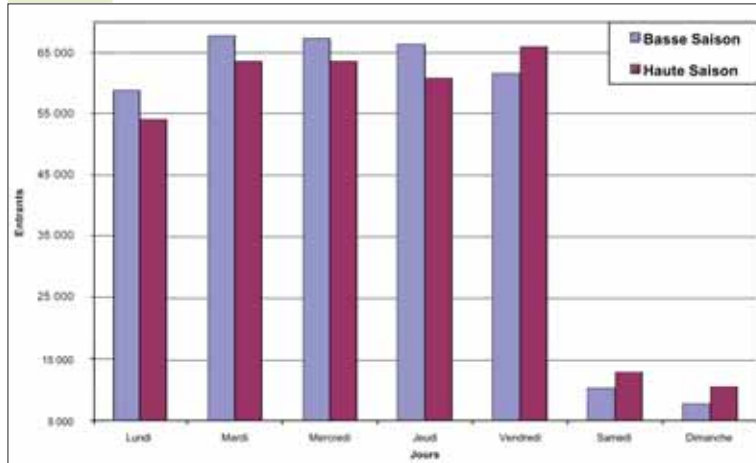
Figure 5.40

Moyenne quotidienne des entrants selon la saison à la station Place-d'Armes, 2001



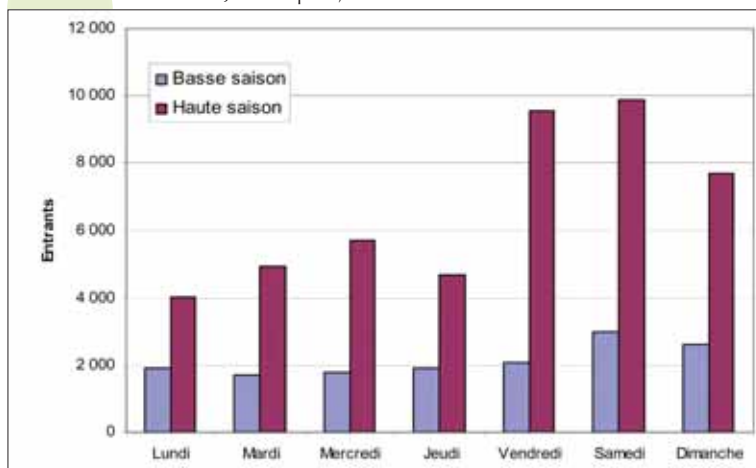
Source : Comptes tourniquets de la STM pour l'année 2001.

Figure 5.41 Moyenne quotidienne des entrants selon la saison à la station Square-Victoria, 2001



Source : Comptes tourniquets de la STM pour l'année 2001.

Figure 5.42 Moyenne quotidienne des entrants selon la saison à la station Jean-Drapeau, 2000



Source : Société du parc des Îles, Étude de faisabilité d'un système guidé sur rail, Rapport final, novembre 2000.

En conclusion...

Pour clore cette section 5.3, nous tenons à souligner trois éléments importants :

- les infrastructures de transport en commun existantes pour les secteurs centraux du havre qui sont présentement desservis sont loin d'être utilisées à pleine capacité, notamment pendant la haute saison. Cette réalité comporte probablement une multitude de raisons liées au fait :

- que le réseau de surface ne vient pas compléter adéquatement les besoins de déplacements internes, propres à chacun des pôles d'attraction du havre (Vieux-Montréal/Vieux-Port, parc Jean-Drapeau);
- que le réseau de desserte de transport collectif ne relie pas les divers pôles du havre ou ne les relie pas directement entre eux. Par exemple, outre les navettes fluviales du parc des Îles dont le rôle pourrait être beaucoup plus important (seulement 23 000 entrées en 2003, soit 0,23 % des visiteurs, il n'existe pas de liaison directe entre le Vieux-Montréal et le parc Jean-Drapeau, ni entre le Vieux-Montréal et le canal de Lachine et le parc Jean-Drapeau);
- que, malgré leur proximité, les trois stations de métro desservant le Vieux-Montréal doivent apparaître plus lointaines qu'elles ne le sont en réalité pour les clientèles de visiteurs, ou encore que le niveau de service offert ne leur paraît pas adéquat;
- qu'il est par conséquent plus facile d'accéder au havre en automobile, grâce notamment au grand nombre de places de stationnement disponibles (extérieur, intérieur, sur rue ou hors rue).

- ce va-tout pour l'automobile engendre des pressions sur le milieu urbain (secteurs résidentiels, espaces verts et parcs, patrimoine historique), pressions qui lui sont de plus en plus nuisibles;

- le caractère saisonnier de l'intensité de la fréquentation massive dans le havre ne doit pas servir de justification pour laisser les choses se détériorer davantage en n'agissant pas. En fait, sur le terrain, on observe que la haute saison s'étire de plus en plus du début du mois de mai jusqu'à la fin de septembre.

Un changement de cap dans les méthodes de gestion des déplacements s'impose, sans quoi, le havre de Montréal deviendra rapidement un endroit peu agréable à fréquenter, un endroit où il ne fera pas bon vivre pendant la saison estivale.

Dans cette perspective, une stratégie intégrée de gestion des déplacements doit être élaborée et mise en œuvre et devra sans aucun doute engager les gouvernements du Canada et du Québec, la Ville de Montréal et la Communauté métropolitaine. Dans plusieurs villes européennes (Bordeaux, Lyon, Strasbourg, Montpellier, etc.) et nord-américaines (Portland, Buffalo, Baltimore, etc.), une telle stratégie a été mise en œuvre en privilégiant l'implantation d'un réseau de tramway moderne. En Europe, cette approche a également constitué une occasion de réaménager de façon exemplaire le domaine public.

Le réseau de tramway moderne de Strasbourg : gérer les déplacements tout en aménageant la ville.

Depuis le démantèlement de l'ancien réseau de tramway de Strasbourg, au début des années 1960, le système de transport collectif de la ville se limitait à des autobus et à quelques trains locaux. Sa fréquentation était en chute libre alors que le centre-ville étouffait sous un flot incessant de voitures.

Au début des années 1990, la réintroduction du tramway dans les rues de la capitale alsacienne a été l'occasion de récupérer une partie de l'espace public occupé par l'automobile et d'augmenter la part modale du transport collectif qui, entre 1990 et 2001, connut une hausse d'achalandage de 87 %. S'articulant autour de deux grands volets, la stratégie développée visait à réduire la circulation automobile au centre, par la promotion du transport collectif, et à améliorer l'image de la ville, par la revitalisation des espaces publics et la mise en valeur des liens visuels entre les quartiers. (Voir annexe 1, p. 176.)

5.4 L'accessibilité au fleuve et à ses berges



Secteur du havre où les berges sont accessibles ou aménagées : le Vieux-Port de Montréal, la pointe de la Cité-du-Havre et le belvédère des îles avec l'œuvre du sculpteur Calder

Espaces en berge consacrés au stationnement

Figure 5.43
Le fleuve Saint-Laurent et la Voie maritime à la hauteur du havre : perspective vers l'ouest.

Source : Ville de Montréal.

La mise en valeur du fleuve Saint-Laurent et de ses berges de même que l'amélioration de leur accessibilité pour tout le havre de Montréal constituent à la fois un enjeu majeur et une finalité. Cette finalité doit se refléter à travers l'ensemble des moyens à privilégier dans l'élaboration et la mise en œuvre de la stratégie d'aménagement que la Société du Havre de Montréal propose.

La figure 5.43 montre le havre de Montréal dans toute sa splendeur, grâce à une vue

Figure 5.44
Le havre ancien et le centre-ville, vus du parc de la pointe de la Cité-du-Havre.



Source : Société du Vieux-Port de Montréal.

aérienne des lieux. En y regardant de plus près toutefois, on peut aussi observer que plus de 70 % des berges ne sont ni aménagées, ni propices à un contact direct avec l'eau. En effet, le littoral du havre compte 31 kilomètres de berges, dont 22 sont toujours inaccessibles et non aménagés.

En dehors du parc du Canal-de-Lachine, les seules portions du havre qui ont été aménagées pour favoriser ce contact avec l'eau sont le Vieux-Port, la pointe de la

Cité-du-Havre qui, malgré son escarpement, offre un point de vue sans pareil sur le Vieux-Port, le centre-ville et le mont Royal (figure 5.44), et le belvédère de l'île Sainte-Hélène (emplacement de *L'Homme*, de Calder).

Pour le reste du territoire du havre, l'aménagement des berges en *corridor vert* d'accessibilité publique constitue la grande idée sur laquelle repose la démarche de la Société du Havre de Montréal : ramener la ville vers le fleuve.

Mais cette situation ne signifie pas que le fleuve et ses abords, ou encore, son proche voisinage, soient des milieux complètement inhospitaliers, bien au contraire. Les aménagements réalisés depuis plus de 25 ans offrent déjà aux Montréalais et aux visiteurs la possibilité de se rapprocher du fleuve ou d'étendues d'eau en plusieurs endroits et de profiter de diverses activités nautiques qui leur permettent d'expérimenter un contact plus direct avec l'eau.

Figures 5.45 a-b-c
Le fleuve et ses berges inaccessibles au public.



C'est le cas du Vieux-Port, du canal de Lachine, de la plage du parc Jean-Drapeau et du bassin olympique, sans oublier la Biosphère, un centre de vulgarisation et d'observation environnementale consacré aux écosystèmes Saint-Laurent/Grands Lacs, une des plus importantes réserves d'eau douce du monde.

5.4.1 Un réseau vert cyclable très achalandé pendant l'été, mais incomplet

En matière d'accessibilité au fleuve et à son voisinage, s'il est un acquis pour le havre de Montréal, c'est bien le fait qu'il soit traversé par le réseau cyclable de Montréal.

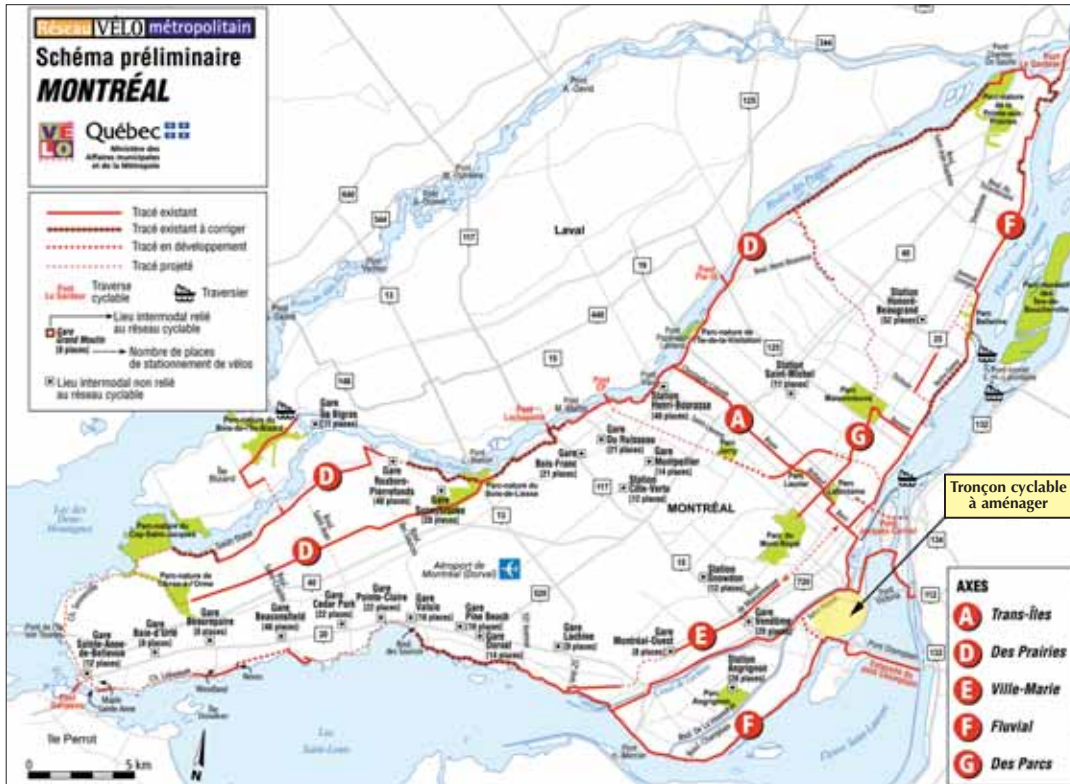
La figure 5.46 montre que les composantes réalisées (ou projetées) de ce réseau comprennent les principales destinations du havre, soit le Vieux-Montréal et le Vieux-Port, le canal de Lachine et le bassin Peel, la Cité-du-Havre et le parc Jean-Drapeau.

a) **Berges de la Cité-du-Havre**

b) **Berges de la pointe nord de l'île des Sœurs**

c) **Berges du Technoparc**





Source : Vélo Québec.

5.4.1.1 Le Technoparc : établir le lien

Toutefois, comme on peut le constater, le réseau réalisé ou projeté n'inclut pas le secteur du Technoparc, situé sur les berges de Pointe-Saint-Charles, entre l'arrondissement Verdun et la Cité-du-Havre. La présence de l'autoroute Bonaventure en berge interdit actuellement toute velléité d'aménagement d'un lien cyclable à cet endroit.

La stratégie de requalification urbaine du secteur de l'autoroute Bonaventure que la Société du Havre de Montréal souhaite mettre de l'avant¹⁵ rendrait possible l'aménagement en corridor vert de ce segment du réseau, actuellement inaccessible. Ce faisant, il serait, à toutes fins utiles, possible de longer le fleuve en vélo partout autour de l'île de Montréal. De plus, cela créerait de grandes possibilités de réaménagement des berges et de développement du Technoparc à Pointe-Saint-Charles.

15. Proposition de transformer l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain, dans le cadre d'une stratégie de requalification et de développement des abords de cette autoroute. Voir le document de propositions de la Société du Havre de Montréal intitulé *Le havre de Montréal – Vision 2025 : La ville et son fleuve. Une proposition pour l'avenir.*



Figures 5.47 a-b-c
Parc linéaire du Canal-de-Lachine : un environnement magnifique...



Figures 5.48 a-b
Piste cyclable sous l'autoroute Bonaventure : un environnement peu sécuritaire et peu agréable.

5.4.1.2 La portion surélevée de l'autoroute Bonaventure : une transition difficile entre les trois pôles du havre

Par ailleurs, le parc linéaire du Canal-de-Lachine, ses sentiers piétonniers et sa piste cyclable offrent aux Montréalais un site exceptionnel pour la promenade et la détente, en même temps qu'un milieu de vie de plus en plus recherché (voir figure 5.47). En outre, la réhabilitation du bassin Peel et la remise en état des écluses ont permis d'ouvrir le secteur à la navigation de plaisance, entre le Vieux-Port et le canal.

Quoiqu'il n'existe pas de données à jour sur la fréquentation annuelle du parc linéaire du Canal-de-Lachine, Parcs Canada évaluait, avant la réouverture du bassin Peel et le retour de la navigation, à un million le nombre de personnes qui visitaient le parc linéaire en empruntant les sentiers piétonniers et cyclables. On peut présumer que la fréquentation se soit accrue depuis.

Figure 5.49
Chemin clôturé ceinturant la place des Nations sur la pointe ouest de l'île Sainte-Hélène, fermant l'accès aux cyclistes et aux piétons.



Figure 5.50
Clôture sur la piste Gilles-Villeneuve bloquant l'accès à la berge.



Figures 5.51 a-b
Activités ferroviaires et portuaires sur les berges dans le secteur est du havre.

Toutefois, le segment de la piste cyclable reliant l'embouchure du canal de Lachine au Vieux-Port/Vieux-Montréal et à la Cité-du-Havre, en particulier le tronçon situé sous l'autoroute Bonaventure, constitue toujours un environnement peu agréable, peu sécuritaire et peu propice à la détente (voir figure 5.48), ce qui peut décourager ou désorienter plusieurs usagers.

La transformation éventuelle de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain pourrait, ici aussi, créer l'occasion d'un réaménagement beaucoup plus convivial de la piste cyclable dans ce secteur.

5.4.1.3 Le parc Jean-Drapeau

En ce qui concerne le réseau cyclable du parc Jean-Drapeau, les visites de terrain ont également révélé que plusieurs secteurs d'intérêt sont devenus ou restent inaccessibles aux piétons, aux cyclistes et aux patineurs.

C'est le cas notamment du secteur de la place des Nations, de la digue de la Voie maritime et de la berge de l'île Sainte-Hélène dans les zones de stationnement de La Ronde, à l'est et à l'ouest du pont Jacques-Cartier.

Enfin, les aménagements quasi permanents (barrières et gradins) du Grand Prix de Formule 1 et du Molson Indy coupent, en certains endroits, l'accès aux berges ou aux espaces verts et aménagés.

5.4.1.4 Les berges de la partie est du havre : un secteur où les vocations portuaire et ferroviaire sont toujours dominantes

Depuis plusieurs années, le secteur du havre à proximité du pont Jacques-Cartier fait l'objet de débats et de projets d'aménagement visant la réappropriation des berges à des fins de parc (prolongation du réseau vert, parc Bellerive) ou de développement immobilier.

Les séances de consultation organisées par la Société du Havre de Montréal à l'automne 2003 ont permis à plusieurs intervenants, notamment des résidents et organismes du quartier Centre-Sud, de même que des professionnels et chercheurs dans le domaine de l'aménagement urbain, de réitérer leur demande concernant le projet d'aménagement des berges de ce secteur à des fins de parc, de manière à ouvrir une autre fenêtre sur le fleuve.

Cette idée, qui offre un grand potentiel d'aménagement et de développement, s'inscrit harmonieusement dans le projet à long terme du havre. Toutefois, il apparaît très difficile de concevoir la réalisation d'un tel projet à court ou à moyen terme.

En effet, ce secteur est encore très actif, pour ne pas dire névralgique, pour l'Administration portuaire, pour le Canadien National et pour le Canadien Pacifique. En outre, les activités de triage ferroviaire sont assez intenses dans ce secteur voué au prétriage des convois du CN et servant, à la fois, d'antenne ferroviaire pour le CP, pour manœuvrer les convois qui empruntent le corridor qui se dirige vers le Plateau Mont-Royal et le triage de Côte-Saint-Luc. La figure 5.51 montre la berge complètement occupée par ces activités.

L'aménagement, même partiel, de la berge à des fins de parc, s'avère plus qu'hypothétique dans le contexte actuel d'utilisation des lieux par les industries du transport maritime et ferroviaire des marchandises. En tant que tel, rendre le site accessible à la population poserait également de sérieux problèmes en matière de sécurité. À plus long terme toutefois, dans la mesure où les activités ferroviaires et portuaires seraient appelées à être relocalisées, un tel projet de réaménagement et de développement du site devrait certainement être envisagé.

5.4.2 L'activité maritime et nautique

Le havre de Montréal n'est pas qu'une simple dénomination. Malgré le fait que le territoire d'intervention de la Société du Havre de Montréal se situe dans la partie ancienne du port, l'activité portuaire y est toujours largement présente.

5.4.2.1 La Voie maritime du Saint-Laurent et le port de Montréal

La Voie maritime du Saint-Laurent dessert 34 ports entre l'estuaire du Saint-Laurent et l'extrémité ouest du lac Supérieur, dont 15 sont des ports de grande importance. Entre Montréal et le lac Ontario, c'est près de 30 millions de tonnes métriques de marchandises qui transitent chaque année par la Voie maritime, ce qui représente près de 2400 transits (entrées et sorties).

L'infrastructure actuelle a été complétée en 1959, tandis que la taille des navires a sensiblement augmenté depuis plus de quarante ans. Compte tenu des tirants d'eau et de la taille des navires d'aujourd'hui, l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent affirme que seulement 13 % de la flotte marchande mondiale peut emprunter les écluses et chenaux de la voie. Dans le domaine des porte-conteneurs, ce chiffre descend à 5 % seulement.¹⁶

Figure 5.52
Le terminal maritime Iberville dans le Vieux-Port.



Cette situation présente un avantage indéniable pour le port de Montréal qui en a tiré parti, principalement dans les 25 ou 30 dernières années.¹⁷ Toutefois, l'essentiel des opérations de transbordement des conteneurs est effectué dans l'est de Montréal et, depuis peu, seulement de 3 à 4 % de ce trafic est effectué à partir du quai Bickerdike, à l'intérieur du territoire de planification de la Société du Havre de Montréal.

Par ailleurs, le terminal maritime international Iberville, dans le Vieux-Port (figure 5.52), accueille annuellement, malgré sa désuétude et son aspect extérieur délabré, entre 30 000 et 35 000 voyageurs en transit qui embarquent à bord des grands navires de croisière qui y accostent ou en débarquent.

5.4.2.2 L'activité nautique dans le havre

L'activité nautique dans le havre de Montréal s'organise principalement à partir du secteur du Vieux-Port et, dans une moindre mesure, au quai Bickerdike (voir figure 5.55).

Ainsi, sept opérateurs offrent croisières, promenades, aventures et navettes sur le fleuve :

- Croisières AML : 3 navires et 110 000 usagers en 2001;
- Bateaux-mouches : 2 bateaux et 53 000 usagers en 2001;
- Navette Montréal-Longueuil : 69 396 usagers en 2001;
- Navette Montréal-les Îles : 27 419 usagers en 2001;
- Saute-mouton : 24 000 usagers en 2001;
- Amphibus Kanada : 13 000 usagers en 2001;
- Jet Saint-Laurent (Mtl/Québec) : 6000 usagers en 2001.

Figure 5.53
Navette fluviale reliant Longueuil au parc Jean-Drapeau et au Vieux-Port.



Soulignons ici la faiblesse relative de l'achalandage des navettes fluviales Montréal-Longueuil et Montréal-les Îles par rapport à l'achalandage total du havre de Montréal. Les navettes fluviales, conçues et opérées en tant qu'expérience récréative, offrent une belle occasion d'avoir un contact plus direct avec le fleuve. Or, elles devraient jouer un rôle beaucoup plus important comme mode de transport dans la gestion des déplacements (printemps, été, automne), comme c'est le cas par exemple à Istanbul, sur le Bosphore et sur la Corne d'Or, ou encore à Venise, où les flottes de *vapur* et de *vaporetti* sont parties intégrantes des réseaux de transport en commun.

Par ailleurs, il n'existe pas actuellement de marina digne de ce nom dans le havre, avec tous les services requis pour ce type d'installation, ainsi que l'infrastructure de mise à l'eau publique nécessaire pour développer l'activité de navigation de plaisance.

16. Source : www.grandslacs-voiemaritime.com.

17. Toutefois, un projet - actuellement à l'étude - d'élargissement et d'approfondissement de la voie maritime entre Montréal et la ville de Duluth, parrainé par le U.S. Army Corps of Engineers (USACE), en collaboration avec l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, pourrait affecter grandement les activités du port de Montréal s'il se concrétisait.

La marina de l'île Sainte-Hélène, enclavée dans le secteur de La Ronde, est fermée depuis longtemps, tandis que le Vieux-Port de Montréal offre depuis plusieurs années les services d'un port d'escale (accostage seulement) entre les quais Jacques-Cartier et King-Edward. Toutefois, la Société du Vieux-Port de Montréal planifie actuellement l'aménagement d'une véritable marina, avec tous les services et infrastructures requis, dans le secteur du quai de l'Horloge, dans la partie la plus à l'est du Vieux-Port, devant l'entrepôt frigorifique en voie d'être transformé en immeuble résidentiel haut de gamme.

Enfin, en 2002, les quatre écluses du canal de Lachine ont permis environ 14 000 passages, dans une direction ou dans l'autre.

5.4.2.3 La qualité de l'eau du fleuve et son accessibilité à des fins de baignade et d'activités nautiques

Durant les consultations menées par la Société du Havre de Montréal à l'automne 2003, plusieurs intervenants, issus notamment des milieux intéressés par les questions environnementales, les parcs et les espaces verts, ont suggéré que soit étudiée la possibilité d'aménager des sites propres à la baignade sur les berges du fleuve.

En admettant qu'il soit envisageable de construire des ouvrages d'art, tels que des jetées pour protéger les baigneurs des puissants courants du fleuve ou une centrale hydroélectrique *au fil de l'eau* pour créer un bassin nautique en amont du pont de la Concorde,

encore faudrait-il s'assurer que la qualité de l'eau du fleuve soit propice à la baignade.

Quoiqu'il soit difficile d'imaginer de telles possibilités dans l'état actuel des berges (escarpées et inaccessibles), il y aura lieu de documenter rigoureusement l'état de la qualité de l'eau du fleuve, ainsi que les variations qu'on peut observer à cet effet durant l'année. À cette fin, l'analyse des sédiments du lit du fleuve, aux endroits éventuellement appropriés, sera également nécessaire. Par exemple, la contamination du fleuve en hydrocarbures à la hauteur du Technoparc pourrait exclure pour longtemps les possibilités de baignade, même dans la perspective de l'aménagement d'un parc linéaire à la place de l'autoroute Bonaventure.

Par ailleurs, certains sites pourraient devenir plus propices à la baignade, dans la mesure où ils seraient éventuellement aménagés et rendus plus accessibles. Le potentiel qu'offrent les îles du parc Jean-Drapeau pourrait être évalué en ce sens.

Conclusion

Malgré le mouvement de retour vers le fleuve amorcé depuis Terre des Hommes et depuis les réaménagements du Vieux-Port, du Vieux-Montréal et du canal de Lachine, la réappropriation du fleuve Saint-Laurent par les Montréalais n'est encore qu'une réalité embryonnaire. Beaucoup reste à réaliser pour que le fleuve entre véritablement dans les usages, dans les mœurs, dans la culture et dans l'identité des Montréalais. C'est le parti que prend la Société du Havre de Montréal, de faire en sorte de rapprocher davantage les Montréalais de leur fleuve.

Figure 5.54
La pointe est de l'île Notre-Dame et l'embouchure du chenal des îles à l'est du pont Jacques-Cartier : un espace inaccessible où la nature a repris ses droits sur le remblais, un potentiel inexploité de renaturalisation ou d'aménagement à des fins de baignade.



Figure 5.55
Accessibilité
aux berges et
au fleuve.



SIXIÈME CHAPITRE

Contraintes et potentiels de développement dans le havre de Montréal



6.1 Les contraintes de développement et d'aménagement

Au chapitre 5, nous avons analysé amplement les deux phénomènes qui constituent les plus importants problèmes urbanistiques du havre :

- les ruptures dans la trame urbaine engendrées par la présence des autoroutes et des infrastructures de transport ferroviaire, ainsi que les effets de déstructuration qu'elles induisent sur le tissu urbain;
- les problèmes d'accessibilité du havre (accessibilité terrestre et accessibilité au fleuve et à ses berges), les faiblesses de la desserte en transport collectif et l'absence d'une stratégie cohérente de gestion des déplacements qui sont à la source d'un problème aigu d'achalandage automobile, avec les lourds désagréments et la pollution de l'air qui s'ensuivent, notamment pendant la saison estivale.

Ces deux grands problèmes créent des contraintes d'ordre structurel et hypothèquent le développement du havre, ainsi que toutes velléités d'élaborer une vision du développement et de l'aménagement des lieux qui soit harmonieuse et porteuse d'avenir. S'attaquer à ces deux ordres de problèmes devient donc prioritaire dans le processus d'élaboration d'un plan d'aménagement dont l'objectif essentiel est de poursuivre le mouvement de rapprochement entre la ville et le fleuve amorcé depuis près de trois décennies.

Dans ce processus, les Montréalais se confronteront également à d'autres types de contraintes qui poseront des défis en matière de gestion du développement. Dans certains cas, il s'agira de contraintes techniques et financières liées aux problèmes de contamination (gestion des sols et qualité des eaux du fleuve). D'autres contraintes auront trait à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un modèle de développement et d'aménagement qui cherchera à résoudre ou à éviter les conflits de cohabitation entre les fonctions urbaines tels que les conflits entre les milieux de vie (fonction résidentielle) et les activités industrielles, ou encore, entre les activités récréotouristiques et les milieux de vie ou les activités industrielles (voir figure 6.3). La présente section est consacrée à l'analyse de ces deux ordres de contraintes.

6.1.1 La gestion des sols contaminés

Dans de nombreuses métropoles nord-américaines et européennes, les zones industrielles anciennes, autrefois très actives et qui constituaient souvent le cœur de l'industrialisation de ces cités, ont subi un déclin irréversible, entraînant dans ce mouvement emplois et population. L'activité économique, tout en se redéployant dans d'autres secteurs en émergence, s'est également relocalisée ailleurs dans la ville, ou encore dans d'autres régions, voire dans d'autres pays.

Ces phénomènes de mutations économiques profondes, qui opèrent à long terme, ouvrent par ailleurs la porte à la réurbanisation des territoires laissés à l'abandon ou sous-utilisés. Difficiles à mettre en valeur, compte tenu de la désuétude des infrastructures municipales et de l'état général des lieux, les terrains de ces zones sont très souvent contaminés à divers degrés par des décennies d'activités industrielles remontant à des époques où la gestion environnementale n'effleurait pas encore les préoccupations des propriétaires d'usines.

Ainsi, sur l'île de Montréal, l'ensemble des zones industrielles anciennes, les emprises et infrastructures de transport et de triage ferroviaire, le secteur des anciennes raffineries de pétrole et les multiples sites d'enfouissement constituent des secteurs où le redéveloppement et la requalification urbaine sont grevés par cette hypothèque.

L'historique d'occupation du territoire du havre de Montréal, berceau de la révolution industrielle canadienne, fait du havre de Montréal un secteur particulièrement visé par les problèmes de sols contaminés et cela, dans la plupart de ses secteurs.

La figure 2.10 (voir chapitre 2) montre que le littoral du havre est essentiellement constitué de remblais. À l'exception des îles Sainte-Hélène et Notre-Dame, dont les remblais sont des *remblais propres* provenant des chantiers du métro de Montréal et des chantiers autoroutiers, de la pointe nord de l'île des Sœurs, dont le rivage n'est significativement altéré dans le secteur du pont Champlain, il est plus que probable que la plus grande partie de ces remblais soient contaminés à divers degrés d'intensité. Par ailleurs, les problèmes de qualité des sols existent également en dehors des secteurs remblayés.



Figure 6.1
Captage d'écoulements d'hydrocarbures dans le secteur du Technoparc à proximité du pont Victoria.

Selon les données, les analyses et les extrapolations du Service de l'environnement, de la voirie et des réseaux (division des laboratoires) de la Ville de Montréal, il existerait une incidence élevée de contamination des sols sur l'ensemble du territoire du havre, à l'exception des îles Sainte-Hélène et Notre-Dame et de la pointe nord de l'île des Sœurs, où la probabilité de trouver des sols contaminés est faible.

Cette notion d'incidence (ou de probabilité) élevée n'indique pas que la contamination soit nécessairement élevée. Elle indique plutôt que la probabilité est élevée que les terrains visés révèlent des niveaux de contamination quelconques. Ces niveaux peuvent être faibles, moyens ou élevés, selon les critères établis par le ministère de l'Environnement pour un type d'usage donné.

Seules des analyses approfondies au cas par cas peuvent révéler l'état exact des sols et indiquer les mesures à prendre pour les décontaminer ou mitiger les impacts de la contamination, selon l'occupation prévue d'un terrain particulier. Par exemple, les exigences du ministère de l'Environnement du Québec en matière de décontamination seront plus élevées pour un développement résidentiel que pour un usage commercial ou industriel, où on admettra plus volontiers des mesures de mitigation, plutôt que le transport hors site des matériaux contaminés.

Ces critères de décontamination laissent présumer que les coûts de réhabilitation des terrains varieront fortement selon le niveau de contamination (présence d'hydrocarbures ou d'autres produits toxiques), selon la nécessité de transporter ou non les sols contaminés dans un site d'enfouissement autorisé, selon la capacité portante des sols s'il s'agit d'un ancien site d'enfouissement et selon la nature de l'occupation prévue (résidentielle, commerciale ou industrielle) pour un projet donné.



Figure 6.2
Terrains en voie d'être décontaminés pour un développement résidentiel dans le faubourg Québec.

Figure 6.3
Contraintes de
développement.



À titre d'exemple, imaginons qu'un promoteur veuille acheter le Technoparc du Sud-Ouest pour y développer un immense projet résidentiel. Voici, entre autres, quelques-unes des contraintes auxquelles il lui faudrait probablement faire face :

- le Technoparc étant un ancien site d'enfouissement de déchets, toute construction doit être réalisée sur pilotis et dalle imperméabilisée;
- les biogaz sont gérés par un réseau de captage, mais leur présence constitue toujours un risque important pour la santé publique, dans le contexte d'un projet résidentiel; par conséquent, toutes les canalisations souterraines doivent être étanches, tout en opérant sous pression pour éviter que les gaz ne s'infiltrant dans les habitations par les tuyaux d'égoût et d'aqueduc;
- des systèmes de surveillance et d'alarme doivent être installés partout pour prévenir toute accumulation de biogaz et pour procéder à une évacuation, le cas échéant;
- les nappes d'hydrocarbures présentes sous le Technoparc ou celles qui s'accumulent à partir des terrains avoisinants et s'écoulent encore dans le fleuve doivent être captées et pompées;
- les sols contaminés au-delà des critères du ministère de l'Environnement doivent être excavés et transportés dans un site autorisé (coûts de transport élevés et instables);
- des sols propres doivent remplacer les sols excavés.

On peut facilement entrevoir ici que les coûts de réhabilitation de ces terrains pour des fins résidentielles seraient tels que le projet deviendrait un gouffre financier. Compte tenu de ces coûts astronomiques et des risques pour la santé publique, un tel développement apparaît peu envisageable.

Pourtant, des usages plus appropriés, comme des usages industriels ou commerciaux, permettraient, comme c'est le cas actuellement, une approche plus viable sur le plan financier. Dans ce cas-ci, le réseau de captage de biogaz est déjà en place et la décontamination de la couche de surface n'a pas été rendue nécessaire pour les fins d'un développement industriel.

Dans un contexte industriel ou commercial, le surcoût du développement, sans décontamination des sols, est actuellement évalué à 4,50\$ le pied carré, sur la base de l'approche de gestion du risque.

La gestion par analyse de risques

Dans le cadre d'un plan de réhabilitation des sols, la gestion par analyse de risques consiste à maintenir en place des contaminants, selon les risques qu'ils représentent sur les plans toxicologique et écotoxicologique et selon la vocation future des terrains ainsi réhabilités.

En supposant que les problèmes d'écoulement d'hydrocarbures sous le Technoparc et dans le fleuve soient résolus un jour, l'aménagement d'un parc linéaire (corridor vert) en bordure du fleuve, avec une couche appropriée de sols propres et des membranes géotextiles empêchant la remontée de contaminants vers cette nouvelle couche, serait un usage tout à fait indiqué pour cette partie du Technoparc.

En plus de réhabiliter le site selon une approche dite de *gestion du risque*, l'aménagement d'un parc linéaire en berge rendrait le secteur beaucoup plus attrayant pour des entreprises ou pour de grands équipements récréotouristiques ou sportifs, ou encore pour un centre de foires commerciales internationales et un hôtel. De tels occupants bénéficieraient du magnifique paysage fluvial, tout en étant implantés sur le parcours d'entrée du centre-ville. En outre, ils seraient très bien desservis par une infrastructure routière qui serait relocalisée à l'arrière du Technoparc, le long des chemins de fer du CN. Cet avantage ferait en sorte que les résidents des quartiers limitrophes ne subiraient pas les pressions de l'achalandage de camions et d'automobiles engendré par ce nouveau pôle d'attraction. Un lien de transport collectif efficace et attrayant les relierait aux autres pôles du havre, ainsi qu'au centre-ville.

Ailleurs dans le havre, d'autres approches innovatrices devront être élaborées pour permettre une réhabilitation des sols qui n'entraînerait pas, pour chaque projet, des coûts de développement astronomiques.

Dans la mesure où le développement de l'habitat urbain (mixité d'usages résidentiels, institutionnels, communautaires, commerciaux, culturels, récréatifs) constitue une priorité pour la Société du Havre de Montréal et ses partenaires, l'élaboration de stratégies et de méthodes efficaces en matière de gestion des sols et du développement, tant du point de vue financier que du point de vue de la qualité de la réhabilitation, devient incontournable.

Sur le plan stratégique, il y aura lieu de bien évaluer les possibilités de développement pour un type donné d'occupation ou d'usage (résidentiel, commercial, industriel) sur un terrain situé dans un secteur à risque de forte contamination. Sur le plan méthodologique, il y aurait lieu d'encourager plus fortement le recours à la méthode dite d'*analyse de risques* (gestion par mesures de mitigation), plutôt que de recourir systématiquement à la décontamination et au transport hors site des matériaux contaminés.

6.1.2 Les conflits de cohabitation entre les diverses fonctions urbaines

Le mouvement de requalification urbaine et le retour progressif d'une population résidante dans le Vieux-Montréal et ses faubourgs ainsi qu'aux abords du canal de Lachine ont, depuis les 25 dernières années, recréé peu à peu les conditions pour faire de ces secteurs du havre des milieux de vie très urbains, où se côtoient une gamme plus diversifiée d'activités (habitations, commerces, services communautaires et institutionnels, équipements récréatifs et culturels, activités économiques génératrices d'emplois).

Ce sont cette mixité et cette diversité d'activités qui cohabitent harmonieusement qui caractérisent ce qu'on appelle : l'habitat urbain.

Mais cet habitat urbain en devenir est encore jeune et fragile. Il n'est pas encore bien établi et souffre, à certains égards, de problèmes de croissance qui pourraient menacer son équilibre. Entre autres choses, l'harmonie entre les fonctions urbaines et l'offre de services commerciaux, communautaires et institutionnels n'est pas toujours au rendez-vous pour que le havre puisse être qualifié d'habitat urbain complet et équilibré.

L'habitat urbain

Par définition, l'habitat urbain se distingue fortement de celui de la banlieue où, sur le plan formel, l'organisation du territoire repose sur une ségrégation très nette des différentes fonctions urbaines (résidentielles, commerciales, industrielles). Ainsi, le plan d'urbanisme typique de la banlieue crée des zones industrielles (parcs industriels), complètement séparées des secteurs de commerces (centres commerciaux), lesquels sont aussi séparés des quartiers résidentiels («cité dortoir»)¹.

Dans ce contexte, le principal défi de la Société du Havre de Montréal et des Montréalais sera de concevoir et de mettre en œuvre un plan de développement et d'aménagement intégrateur, qui soit apte à corriger les problèmes actuels de cohabitation, parfois difficiles, en évitant que les développements futurs n'accentuent davantage ce type de problèmes, ou qu'ils n'en créent de nouveaux.

La figure 6.3 illustre très schématiquement les lieux dans le havre où les conflits actuels de cohabitation entre les fonctions urbaines sont plus particulièrement notables et méritent déjà des mesures de redressement.

Ces conflits de cohabitation sont de trois ordres :

- cohabitation de plus en plus difficile entre les activités récréotouristiques et l'habitat urbain (en rayé bleu et jaune sur le plan, soit le Vieux-Montréal/Vieux-Port et la Cité-du-Havre);
- pressions et inconvénients majeurs créés par la tenue de grands événements sur les espaces verts, les parcs et les sites patrimoniaux du parc Jean-Drapeau (en vert sur le plan);
- incompatibilité des activités industrielles lourdes, génératrices de nuisances (activités ferroviaires et de camionnage), avec les milieux résidentiels (en brun et jaune sur le plan).

1. Ce qui n'exclut pas qu'on puisse y retrouver d'anciens noyaux villageois (une place publique, encadrée par une église et son presbytère, la maison du notaire, une école et des commerces, dont l'ancien magasin général), aujourd'hui absorbés par le phénomène d'étalement urbain.

6.1.2.1 Cohabitation de plus en plus difficile entre les activités récréotouristiques et l'habitat urbain

Habiter au centre-ville n'est pas comme habiter en banlieue ou à la campagne. Les citadins qui choisissent de vivre dans des quartiers centraux et, *a fortiori*, au centre-ville le font en toute connaissance de l'animation constante qui s'y déroule et pour plusieurs raisons.

La proximité du lieu de travail ou d'études, des théâtres comme celle des cinémas et des salles de spectacles, la variété des restaurants, le fait d'habiter un arrondissement historique exceptionnel et de contribuer à sa préservation, la beauté et l'atmosphère des lieux ainsi que la présence du fleuve sont autant de raisons qui motivent les résidents du centre-ville qui ont choisi d'habiter le Vieux-Montréal, ses faubourgs, la Cité-du-Havre et les abords du canal de Lachine.

En fait, le havre est un habitat urbain potentiel, un milieu de vie trépidant, que ses quelque 25 000 habitants (dont environ 3500 dans le Vieux-Montréal et ses faubourgs) souhaitent voir se développer harmonieusement, en espérant que la croissance de la population résidente attire les commerces de proximité, ainsi que les services institutionnels et communautaires qui leur font encore défaut.

On l'a constaté dans les chapitres précédents, le havre est également devenu une destination récréotouristique et culturelle de première importance. Les trois pôles récréotouristiques du havre que sont le Vieux-Montréal et le Vieux-Port, le parc Jean-Drapeau et le canal de Lachine attirent maintenant plus de 23 millions de visiteurs annuellement, lesquels choisissent, pour l'essentiel, de fréquenter les lieux durant les trois ou quatre mois de l'année que dure la haute saison, soit de mai à août.

Cet achalandage extrême, concentré dans le temps et stimulé par quantité de grands événements spéciaux, engendre des problèmes aigus de congestion automobile dans le Vieux-Montréal et au parc Jean-Drapeau. Cette situation est devenue pénible à supporter, notamment pour les résidents du Vieux-Montréal et pour

ceux de la Cité-du-Havre. Elle devient aussi très agaçante pour les visiteurs et les touristes qui, à la recherche d'une place de stationnement, peuvent également perdre patience dans les rues étroites et congestionnées du Vieux-Montréal.

En fait, la vocation récréotouristique du havre semble vouloir de plus en plus tourner le dos à sa vocation d'habitat urbain. On a pu le constater dans plusieurs situations spécifiques.²

À terme, cette vocation d'habitat urbain pourrait bien finir par perdre son élan si des correctifs importants ne sont pas apportés.

- Comme on l'a vu au chapitre précédent, l'absence de stratégie intégrée de gestion des déplacements dans le havre exacerbe grandement les problèmes de cohabitation entre l'activité récréotouristique, de plus en plus envahissante, et les résidents du secteur central du havre.

Sur cet aspect, l'élaboration et la mise en œuvre d'une stratégie efficace de gestion des déplacements est un incontournable.

- L'étalement dans le temps (sur quatre saisons) ainsi qu'une meilleure répartition dans l'espace du havre des événements spéciaux et des équipements récréatifs et culturels constituent également des options qu'il faudra explorer pour favoriser une meilleure cohabitation entre les fonctions récréotouristique et urbaine dans le havre.

Cet achalandage massif durant l'été n'est toutefois que la partie la plus visible des problèmes de cohabitation.

L'hypertrophie saisonnière de la fonction récréotouristique du havre crée d'autres problèmes, parfois moins évidents, qui sont engendrés par ce conflit de nature identitaire. Le développement immobilier, économique, social et urbain se ramifie très différemment selon que les acteurs sociaux et les investisseurs privés et publics mobilisent leurs ressources dans un sens ou dans l'autre.

Plusieurs questions, qui sont également des constats, peuvent être posées sous l'angle des carences fonctionnelles de l'habitat urbain dans le havre. Par exemple :

- Comment faire en sorte que les nombreux commerces saisonniers, qui ferment leurs portes pendant plus de six mois par année, se transforment pour arriver à opérer à longueur d'année afin de desservir le quartier et sa population de travailleurs et de résidents?

- Question corollaire, comment faire en sorte que les résidents n'aient pas à utiliser leur automobile s'ils doivent sortir du quartier pour la moindre épicerie?

Sur cet aspect, l'élaboration d'une stratégie commerciale concertée et la mise en œuvre de divers moyens pour encourager la transformation des commerces saisonniers en commerces de proximité opérant pendant quatre saisons devraient contribuer à développer et à consolider l'habitat urbain du havre.

- Comment encourager la mixité sociale et la diversité des types de ménages si les logements construits ne s'adressent qu'à un segment très restreint de la population (célibataires, couples de professionnels sans enfants et *empty nesters* plus aisés)?

- Comment attirer des familles avec enfants, en l'absence d'écoles de quartier ou de terrains de jeux?

En somme, comment concilier, de façon équilibrée, tous les efforts consentis depuis plus de 25 ans pour développer le milieu de vie urbain et faire revenir une population résidente dans le havre, avec la croissance phénoménale de la fréquentation récréotouristique, la multiplication des festivités et événements spéciaux, pendant les trois ou quatre mois que dure la haute saison? Est-il possible de concilier ces besoins qui ne se rejoignent pas d'emblée?

Il y a là une question de choix et de priorités de développement à établir. C'est là un des grands défis que la Société du Havre de Montréal souhaite relever avec les Montréalais.

6.1.2.2 Pressions et inconvénients majeurs créés par la tenue de grands événements sur les espaces verts, les parcs et les sites patrimoniaux du parc Jean-Drapeau

Un autre problème identitaire

Avec ses 268 hectares d'espaces verts et publics, le parc Jean-Drapeau est l'un des parcs les plus importants de Montréal. On l'ignore peut-être, mais cet espace sur le fleuve est encore plus vaste que le parc du mont Royal (maintenant protégé par son nouveau statut d'arrondissement historique et naturel) qui fait 188 hectares.

Toutefois, force est de constater que la vocation essentielle des lieux ne semble plus être ce qu'elle devrait : celle d'un parc public où la priorité devrait aller à la mise en valeur des espaces bleus et verts. Au contraire, la quantité et la variété d'équipements, de grands événements ponctuels et d'opérateurs récréotouristiques qui s'y trouvent donnent du fil à retordre à quiconque tenterait aujourd'hui de définir une identité et une vocation de parc ou d'espace vert et bleu pour le parc Jean-Drapeau.

Figure 6.4
Clôture sur le circuit Gilles-Villeneuve bloquant la vue sur le fleuve et l'accès à la berge.



2. Notamment dans le conflit engendré par l'installation, sur la façade principale du Centre des sciences, d'un écran géant lumineux à messages variables, conflit qui oppose la Société du Vieux-Port aux résidents et aux commerçants du Vieux-Montréal. Notamment aussi dans les tensions croissantes entre Loto-Québec et les résidents de la Cité-du-Havre à cause de l'achalandage automobile continu, sur l'avenue Pierre-Dupuy, lié à la présence du Casino de Montréal sur l'île Notre-Dame (5 millions de voitures par année) et dans les inquiétudes soulevées par le projet d'agrandissement du Casino.



Figure 6.5
La place des Nations transformée en stationnement pour les producteurs d'un méga concert rock.

La pression que provoquent ces grands événements sur les espaces aménagés ou naturels est souvent telle qu'elle laisse les lieux exsangues, sales et endommagés. Des ressources importantes doivent alors être consacrées au nettoyage et à la remise en état des lieux.

Il devient alors difficilement envisageable d'accroître les ressources aux fins d'immobilisations ou de nouveaux projets d'aménagements ou de reconditionnement de lieux détériorés ou laissés à l'abandon.

Ainsi, les visites de terrains effectuées par l'équipe de la Société du Havre de Montréal ont permis de constater la détérioration marquée de l'état de plusieurs sites sur les deux îles :

- la place des Nations;
- les sentiers pédestres et la dégradation de la forêt dans la partie ancienne de l'île Sainte-Hélène;
- la dégradation des aires de jeux pour enfants et leurs équipements endommagés et brisés;
- les jardins des Florales, l'érosion des berges des canaux, le mobilier urbain dégradé;
- l'état général des lieux avant, pendant et après les mégaconcerts sur la plaine et la butte du lac des Cygnes (lieux clôturés, déchets);



Figure 6.6
Gradins installés en mai pour le Grand Prix F1 et démantelés à la fin août, après le Molson Indy.

- la marina abandonnée et rendue inaccessible sur la pointe est de l'île Sainte-Hélène;
- la cour de voirie sur la pointe est de l'île Notre-Dame transformée en dépôt pour les équipements des courses automobiles.

Pourtant, avec une fréquentation annuelle de l'ordre de 10 millions de visiteurs, on s'imagine difficilement que les retombées économiques engendrés par les activités, les équipements récréatifs et culturels, le Casino et les grands événements comme le Grand Prix F1 ne puissent profiter d'une manière ou d'une autre à l'embellissement et à l'entretien des lieux.

Une dégradation du milieu

Malgré les efforts importants consentis par la Ville de Montréal et la Société du parc des Îles pour la revitalisation et l'aménagement des divers sites du parc depuis le début des années 1980 (240 millions \$ de 1980 à 1992), l'atrophie des capacités budgétaires dans la dernière décennie et les difficultés à établir un programme soutenu d'investissements et d'entretien régulier se répercutent très perceptiblement sur l'état des lieux.

Cette fragilité grandissante de l'environnement physique et naturel du parc se trouve particulièrement accentuée par la tenue de grands événements (Grand Prix F1, Molson-Indy, Méga concert Rock en plein air, etc.) et par toute l'infrastructure nécessaire à leur organisation.

Un potentiel d'aménagement des berges et d'accessibilité à l'eau sacrifié par la consommation d'espaces en aires de stationnement

Par ailleurs, le potentiel d'aménagement du paysage du parc est lourdement hypothéqué par la nécessité d'aménager des voies de circulation et des aires de stationnement pour la grande majorité des 10 millions de visiteurs qui choisissent d'utiliser la voiture pour se rendre sur les lieux. Ces stationnements et voies d'accès occupent énormément d'espace et les besoins vont en augmentant.

Aujourd'hui, les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame en tant que telles comptent au total 7782 places de stationnement. À ce chiffre, il faut ajouter les 2200 cases des divers stationnements aménagés par le Casino de Montréal dans le secteur de l'ancien Autostade. C'est donc près de 10 000 places de stationnement qui sont actuellement aménagées pour desservir le parc Jean-Drapeau et ses multiples générateurs d'achalandage. Rappelons qu'à lui seul, le Casino de Montréal entraîne un achalandage de 6,5 millions de visiteurs

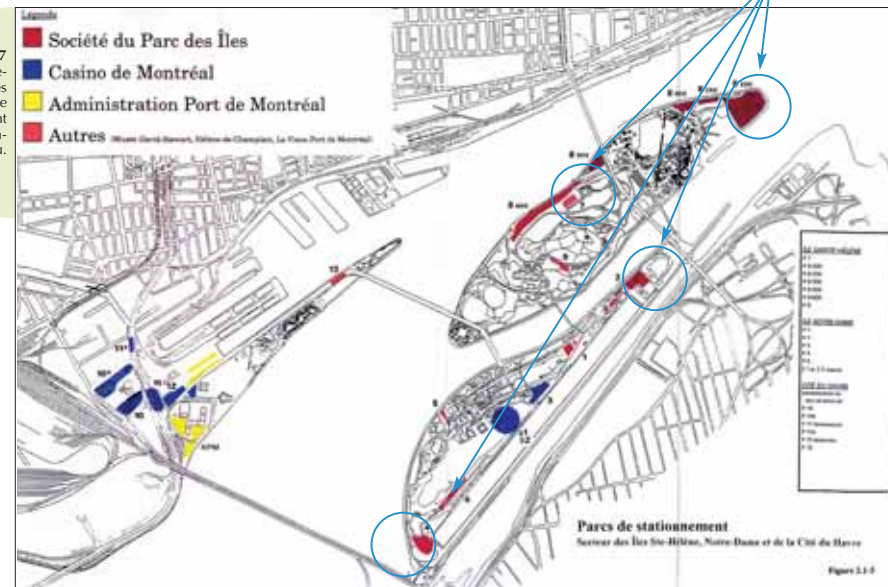
par année, sur un total de 10 millions pour l'ensemble du parc Jean-Drapeau.

La figure 6.7 illustre les emplacements où sont aménagés les stationnements sur les îles, à la Cité-du-Havre et dans le secteur de l'ancien Autostade.

Si la tendance de la croissance de l'achalandage se maintient dans les années à venir, il y a fort à parier que les opérateurs et partenaires privés ou parapublics du parc Jean-Drapeau chercheront à satisfaire davantage leur clientèle qui se déplace en voiture. Cela se traduira par davantage d'espaces consacrés au stationnement et par un recul des espaces verts et bleus.

Les flèches bleues sur le plan ci-dessous pointent les aires de stationnement au sol situées le long des berges qui devraient faire partie des secteurs à réaménager pour favoriser une prise de contact plus directe des îles avec le fleuve.

Secteurs à fort potentiel d'aménagement actuellement voués au stationnement



Source : Société du parc des Îles, Étude de faisabilité d'un système léger sur rail, rapport final, novembre 2000.

En somme, l'équipe de la Société du Havre de Montréal a été en mesure de constater plusieurs problèmes quant au maintien, à la mise en valeur et à l'accessibilité des espaces verts et bleus du parc Jean-Drapeau. Le sous-financement chronique constitue certes une des raisons les plus susceptibles d'expliquer ces problèmes. Toutefois, la cohabitation pour le moins malaisée entre, d'une part, les vocations de parc public, d'espaces verts et bleus des îles et, d'autre part, certains équipements et la tenue de grands événements ponctuels à fort achalandage, est également une source de graves problèmes.

Plus fondamentalement, ces problèmes de cohabitation soulèvent la question de l'identité à donner aux lieux. Dans cette perspective, on est en droit de se demander à quelles fins on doit consacrer le peu de fonds disponibles pour les aménagements ou les immobilisations.

6.1.2.3 Incompatibilité des activités industrielles lourdes, génératrices de nuisances (activités ferroviaires et de camionnage), avec les milieux résidentiels

La rareté des terrains vacants ou disponibles dans les quartiers centraux et les pressions de développement dans le marché immobilier résidentiel ont, dans les dernières années, conduit les autorités municipales à autoriser des projets d'habitation sur des sites qui étaient autrefois d'anciennes cours de triage ou des ateliers ferroviaires. Encore aujourd'hui, la plupart de ces terrains se situent dans le voisinage immédiat de corridors de transport ferroviaire de marchandises ou d'activités de triage.

Certains de ces secteurs ont fait l'objet d'une planification urbaine rationnelle, en aménageant des zones d'industrie légère ou commerciale qui servent de zone tampon entre les corridors ferroviaires et les secteurs résidentiels. La reconversion des anciens ateliers Angus du Canadien Pacifique est un exemple éloquent de cette approche rationnelle et viable du développement urbain.

Le projet Angus, cas exemplaire de reconversion d'une zone industrielle lourde

Situé dans l'arrondissement Rosemont/Petite-Patrie, le site Angus a jadis accueilli le plus important complexe de confection et d'entretien de matériel roulant du Canadien Pacifique (CP). Entre 1975 et 1992, la fermeture progressive des ateliers permit au CP de récupérer près de 90 hectares de terrains industriels dont le redéveloppement s'est ensuite échelonné sur plus de deux décennies. La première phase du projet (1983-1994) fut essentiellement résidentielle – 2587 unités d'habitation dont 40 % de logements sociaux – alors que la phase plus récente (1998-2007) présente une importante mixité d'usages (40 % résidentiel, 40 % industriel, 20 % commercial). Dans le cadre de la planification de la deuxième phase de redéveloppement, des pourparlers engagés entre le CP et le ministère de l'Environnement ont permis d'élaborer une stratégie de gestion des sols qui assure le respect des normes environnementales tout en réduisant considérablement les coûts liés à la décontamination. (Voir annexe 1, p. 160.)

Toutefois, certains développements résidentiels réalisés ces dernières années à proximité d'infrastructures de transport ferroviaire n'ont pas été conçus de cette façon et la cohabitation s'avère parfois très difficile, notamment à cause du bruit.

Par ailleurs, s'il n'y a pas eu, jusqu'ici, d'incidents majeurs (fuites ou déversements de produits toxiques, déraillements de convois ou explosions) à proximité de ces développements, il n'en demeure pas moins que les risques que de tels accidents se produisent doivent être pris au sérieux et pris en compte dans la planification du développement.

Dans son *Cadre d'aménagement métropolitain* de 2001, le gouvernement du Québec s'en est d'ailleurs fortement préoccupé. S'adressant à la Communauté métropolitaine de Montréal, responsable de la confection du schéma d'aménagement métropolitain, le gouvernement du Québec demande que soient pris en compte les impacts environnementaux, les nuisances et les risques pour la santé publique engendrés par la proximité des équipements et des infrastructures de

transport ferroviaire, maritime et aérien dans la confection des critères et des normes de localisation, notamment :

- en limitant l'urbanisation à proximité des sources potentielles de nuisance (aéroports, voies ferrées, cours de triage, lieux d'élimination des déchets, stations d'épuration des eaux usées, postes de transformation d'énergie);
- en aménageant ou en maintenant des zones tampons en bordure de ces installations, en particulier eu égard aux usages sensibles (résidentiels, institutionnels et récréatifs);
- en leur assurant un accès adéquat;
- en prévoyant les modalités d'accès aux corridors ferroviaires pour les équipes d'intervention d'urgence;
- en déterminant un zonage compatible avec les installations en place.³

Ces normes et critères devraient servir de référence pour tout développement futur dans le havre de Montréal. Dans la mesure où, dans les années à venir, les activités du port de Montréal vont continuer à entraîner un trafic ferroviaire assez intense (triage et corridor ferroviaires du port de Montréal aux abords du fleuve, notamment dans le secteur du pont Jacques-Cartier); dans la mesure où les ateliers de Via Rail et les corridors ferroviaires du CN qui traversent Pointe-Saint-Charles vont également demeurer très actifs, il importerait d'aménager des zones tampons adéquates, tant pour la mitigation des nuisances sonores que pour une gestion responsable des risques pour la sécurité et la santé publique.

Figure 6.8
Triage ferroviaire au sud du faubourg Québec.



Figure 6.9
Le port de Montréal, toujours actif au sud du faubourg Québec.



Figure 6.10
Le projet Angus : un exemple de planification rationnelle de la cohabitation des fonctions urbaines.



3. Gouvernement du Québec, Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, *Cadre d'aménagement métropolitain et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal*, juin 2001, Huitième préoccupation, pp. 112 à 115.



Figure 6.11
Le corridor ferroviaire dans le Vieux-Port : une cohabitation tendue entre les vocations nouvelles et anciennes.

Source : Archives photographiques de Richard Arteau.

Dans cette perspective, les développements résidentiels actuels et futurs dans les secteurs de Pointe-Saint-Charles et du faubourg Québec devront faire l'objet d'une attention particulière (voir figure 6.3, les secteurs rayés en brun et jaune).

En ce qui concerne le corridor ferroviaire qui traverse d'est en ouest le Vieux-Port et le Vieux-Montréal sur le front de la rue de la Commune (voir figure 6.3), les problèmes de nuisance sonore, de sécurité et de cohabitation avec les fonctions résidentielles et récréotouristiques resteront entiers tant et aussi longtemps que le CN et le port de Montréal utiliseront cette infrastructure pour leurs propres besoins et ceux de leur clientèle.

Actuellement, les trois ou quatre convois quotidiens qui traversent le Vieux-Montréal, dont deux la nuit, constituent un générateur de nuisances (bruit et vibrations) pour les résidents et un facteur de risque pour les visiteurs du Vieux-Port (sécurité aux passages à niveau).

Voici un exemple où il demeure impossible de satisfaire les besoins de tous. Dans la situation actuelle, si on voulait tenir compte des besoins de la Société du Vieux-Port de Montréal et modifier les horaires des convois de manière qu'ils passent tous durant la nuit, on nuirait grandement à la qualité de vie des résidents du Vieux-Montréal qui voient la voie ferrée.

À l'inverse, faire passer tous les convois pendant la journée, notamment durant la saison touristique, accroîtrait les problèmes de sécurité, tout en nuisant à l'accessibilité du Vieux-Port.

Il reste à espérer que le trafic ferroviaire ne s'accroisse pas dans ce corridor utilisé surtout par le CN; ce qui ne saurait être garanti, dans la mesure où le CN pourrait bien un jour accroître sa part de marché par rapport au CP dans le transport de conteneurs.

Conclusion

En résumé, en plus des problèmes structurels engendrés par les ruptures dans la trame urbaine et en plus des problèmes multiples d'accessibilité que nous avons identifiés (chapitre 5), le développement harmonieux du havre est également hypothéqué par d'autres contraintes liées :

- à l'historique d'occupation du sol, aux remblais et à la contamination (documentée ou potentielle) qui en résulte ;
- à un déséquilibre entre les diverses fonctions urbaines présentes dans le havre, qui engendrent parfois des conflits de cohabitation entre les vocations anciennes (industrielles, portuaires, ferroviaires) et nouvelles (récréotouristiques, habitat urbain) et parfois des problèmes aigus de cohabitation entre les nouvelles vocations du havre que sont les fonctions récréotouristiques, l'habitat urbain et les espaces verts et bleus. En somme, toutes les caractéristiques d'une crise de croissance liée à une mutation profonde de l'identité des lieux.

6.2 Les potentiels de développement et d'aménagement : la mise en valeur du patrimoine et des paysages du havre



Figure 6.12
Le havre de Montréal : un patrimoine portuaire à mettre en valeur.

6.2.1 Le cadre d'intervention : rappel des principales valeurs véhiculées

Après avoir procédé au diagnostic détaillé des principaux handicaps et des principales contraintes de développement et d'aménagement spécifiques au territoire du havre de Montréal (chapitre 5 et section 6.1 du présent chapitre), le temps est maintenant venu de prendre la mesure de ses potentiels et de situer ceux-ci dans une perspective de mise en valeur des paysages qui composent le havre.

Nos travaux d'analyse nous ont conduits à classifier les potentiels de développement et d'aménagement du havre en six catégories (voir figure 6.15) :

- le potentiel de mise en valeur des berges;
- le potentiel de mise en valeur des perspectives visuelles;
- les secteurs à potentiel de développement et d'aménagement (les terrains vacants);
- les secteurs de requalification urbaine (triage ferroviaire de Pointe-Saint-Charles, secteur des bassins du canal de Lachine et du Victoriatown, Griffintown et faubourg des Récollets, secteur de l'autoroute Ville-Marie au nord du Champ-de-Mars);
- les secteurs à revaloriser ou à réinvestir (parc Jean-Drapeau);
- les secteurs à consolider (le Vieux-Montréal et le Vieux-Port).

Une ligne de conduite, une éthique particulière, doit cependant guider la planification et la réalisation de ces potentiels de développement et d'aménagement : celle du développement urbain durable. Nous avons défini dans l'introduction du présent rapport les composantes essentielles de ce que nous entendons par développement urbain durable, c'est-à-dire un modèle de développement fondé sur :

- une saine mixité urbaine et sociale : développement équilibré et cohabitation harmonieuse entre les fonctions et activités urbaines en évitant de créer des ghettos de richesse ou de pauvreté;
- une gestion responsable et efficiente des contraintes environnementales (qualité des sols, de l'air et de l'eau);
- la conservation et la mise en valeur du patrimoine architectural, historique et naturel.

Sur le plan du diagnostic, les deux premiers aspects ont été traités à la section 6.1 du présent chapitre, ainsi qu'au chapitre 3 portant sur le profil socio-économique de la population. La présente section mettra l'accent sur le troisième aspect qui concerne la mise en valeur des éléments du paysage urbain et naturel du havre, tout en situant sur le plan des potentiels de développement et d'aménagement à venir. Comme l'écrivait André Malraux :

«Il est bien de protéger les paysages. Il est encore mieux d'en créer.»

6.2.2 Le paysage et ses potentiels

Pourquoi partir de la notion de paysage pour aborder les potentiels d'aménagement et de développement du havre de Montréal?

C'est à travers le paysage que se forge l'identité des lieux dans l'esprit de l'habitant et de sa collectivité. Les patrimoines naturel et bâti qui composent ce paysage sont sources d'attachement et d'identification pour cette collectivité qui, par les multiples repères qu'elle s'est forgés à travers son histoire, se reconnaît, se retrouve, s'identifie aux lieux qu'elle habite et qu'elle fréquente pour le travail ou les loisirs. Dans cette perspective, les paysages sont des éléments primordiaux, voire des fondements de notre culture et de notre imaginaire collectif.

Par ailleurs, les paysages, notamment les paysages urbains, sont des réalités en constante évolution. Comme le soulignent les architectes montréalais Gavin Affleck et Richard de la Riva :

«Les territoires ruraux et urbains qui nous entourent ayant été profondément transformés au fil du temps, le paysage représente aujourd'hui la somme de tous leurs états passés et présents, une sorte de registre de l'évolution du milieu.»⁴

Dans une telle perspective, le paysage peut être conçu comme projet. Un projet culturel où les interventions devraient servir à mieux le révéler et à le mettre en valeur pour le bénéfice de la collectivité.

Ainsi, l'aménagement du paysage devient une occasion pour la collectivité de s'instruire sur l'histoire et le devenir des lieux qu'elle habite et fréquente, d'en distinguer les grandes étapes et périodes marquantes de son développement et de participer, en meilleure connaissance de cause, à l'élaboration de projets qui, tout en ouvrant la porte aux innovations, devraient s'inscrire dans le renforcement de l'identité des lieux. Une telle conception oriente fondamentalement les choix d'aménagement et les paramètres du développement. La mise en valeur et le développement des potentialités du havre doivent reposer sur une démarche de conception et de planification qui incarne l'esprit des lieux, avec leurs repères physiques, leurs lieux de mémoire. Dans ce contexte, le patrimoine historique et les espaces naturels ne seront pas considérés comme des facteurs de contrainte, mais comme des actifs de grande valeur. Les projets de développement et d'aménagement devront s'inscrire harmonieusement dans cette dynamique de mise en valeur, compte tenu, bien évidemment, qu'une ville est une réalité en constante évolution et que l'occupation du sol se modifie en fonction des transformations économiques et sociales.

6.2.2.1 Un paysage urbain caractérisé par l'omniprésence du patrimoine bâti et archéologique

Le chapitre premier portant sur l'histoire du havre ancien nous a renseignés sur l'importance et la richesse de l'histoire du territoire qui nous occupe. Lieu d'établissement et de commerce amérindien, site fondateur de Montréal, capitale éphémère de la province britannique du Canada Uni et creuset de la révolution industrielle canadienne, le havre de Montréal constitue en lui-même un grand ensemble patrimonial où se retrouvent, non seulement les vestiges, mais la trame urbaine primitive et de nombreux

4. Affleck + de la Riva, *Plan d'aménagement pour la cour de triage Glen*, septembre 1999, 23 pages.

bâtiments qui témoignent de toutes les périodes marquantes de l'histoire montréalaise.

Un coup d'œil à la figure 6.23 permet de constater que, hormis les secteurs du Technoparc, de la Cité-du-Havre, de l'île Notre-Dame et des parties remblayées de l'île Sainte-Hélène, le territoire du havre de Montréal est un vaste ensemble patrimonial, protégé à divers niveaux par les législations et réglementations fédérales, provinciales et municipales.

Au premier chef, on retrouve l'arrondissement historique du Vieux-Montréal protégé par la législation québécoise, avec ses dix-huit sites ou bâtiments classés en vertu de la Loi sur les biens culturels. À l'intérieur du territoire du havre, la Loi sur les biens culturels (LBC) protège au total vingt et un sites ou bâtiments classés, cités ou reconnus (voir tableau 6.1).

En outre, on retrouve seize sites archéologiques recensés (inventaire des sites archéologiques du Québec) et un site archéologique classé sous l'égide de la LBC : le lieu de fondation de Ville-Marie sur la Pointe-à-Callière.

Quant à elle, la législation fédérale a désigné, dans le havre, quinze lieux et monuments historiques nationaux. Parmi ceux-ci figure le lieu historique national du Canal-de-Lachine qui comprend les abords du canal de Lachine et le secteur des ateliers ferroviaires du Grand Tronc de Pointe-Saint-Charles appartenant aujourd'hui au CN. Même s'ils font partie du lieu historique national du Canal-de-Lachine, ces ateliers ne sont toutefois pas classés ou reconnus en tant que tels par la législation fédérale.

Par ailleurs, on retrouve deux bâtiments classés par le Bureau fédéral d'examen des édifices fédéraux du patrimoine (BEEFP), soit la maison George-Étienne Cartier, angle Notre-Dame et Berri, et la tour de l'Horloge, dans le Vieux-Port. Le havre regroupe également six bâtiments reconnus par le BEEFP dont les trois composantes du silo numéro 5 situé à l'entrée du canal de Lachine, dans le voisinage du Vieux-Port.

Par ailleurs, la réglementation municipale protège plus d'une trentaine d'immeubles de valeur patrimoniale à l'intérieur du territoire du havre. Toutefois, bien qu'ils soient situés à l'intérieur de l'arrondissement historique, des immeubles comme la basilique Notre-Dame,

Figure 6.13
Entrepôt Peen & Buchanan face au canal de Lachine.



Source : Banque d'images - Pierre Malo.

Tableau 6.1 Sites et bâtiments classés, cités ou reconnus en vertu de la Loi sur les biens culturels dans le territoire d'intervention de la Société du Havre de Montréal

ARRONDISSEMENT HISTORIQUE DU VIEUX-MONTRÉAL	RESTE DU HAVRE ET SECTEURS CONNEXES
Vieux-Séminaire des Sulpiciens	Ferme Saint-Gabriel (Pointe-Saint-Charles)
Site du Vieux-Séminaire	Église Saint-Joseph de Montréal
Le 43-51 Saint-Jacques (actuel Hôtel place d'Armes)	Entrepôt Buchanan (faubourg des Récollets)
Maison de la Congrégation (boul. Saint-Laurent)	Maison Bagg (faubourg des Récollets)
Château Ramezay (rue Notre-Dame)	Engineers Club (angle René-Lévesque et Beaver Hall)
Maison Nolin (rue Bonsecours)	Église Saint-Patrick (René-Lévesque)
Maison Papineau (rue Bonsecours)	Église du Gesù (rue de Bleury)
Maison Cotté (place Jacques-Cartier)	Église de la mission catholique chinoise du Saint-Esprit
Maison Viger (rue Saint-Paul)	Monument national (boul. Saint-Laurent)
Maison Beament (rue Saint-Paul)	Église Saint-Jacques (rue Saint-Denis)
Maison du Patriote (rue Saint-Paul)	Édifice Saint-Sulpice (Bibliothèque nationale, rue Saint-Denis)
Maison La Minerve (rue Saint-Paul)	Site et église Saint-Pierre-Apôtre (rue Panet)
Maison Bertrand (rue Saint-Vincent)	Îlot des Voltigeurs (faubourg Québec)
Maison Mass Média (rue Saint-Paul)	Prison du Pied-du-Courant (faubourg Québec)
Maison Brossard- Gauvin (rue Saint-Louis)	
Ancien Palais de Justice (85, Notre-Dame Est)	
Ancien Palais de Justice - Annexe (85, Notre-Dame Est)	
Site fondateur (Pointe-à-Callière)	

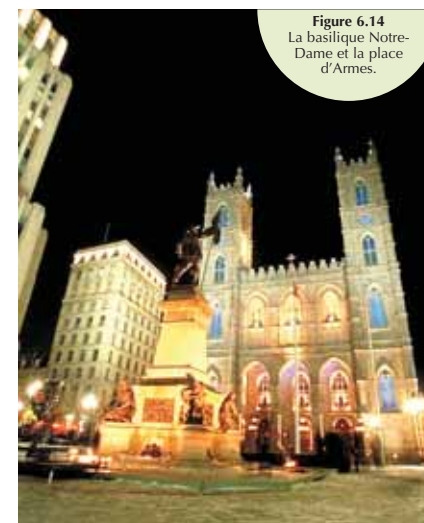
Source : Ville de Montréal, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine.

le marché Bonsecours, l'Hôtel de Ville et l'édifice Ernest-Cormier (future cour d'appel du Québec) sur la rue Notre-Dame, pour ne mentionner que ceux-là, ne font pas l'objet d'une protection particulière.

Enfin, soulignons que la partie ancienne de l'île Sainte-Hélène, le Griffintown, le Victoriatown (Autostade), les faubourgs des Récollets, Saint-Laurent et Québec ont été identifiés comme sites d'intérêt archéologique par la Ville de Montréal.

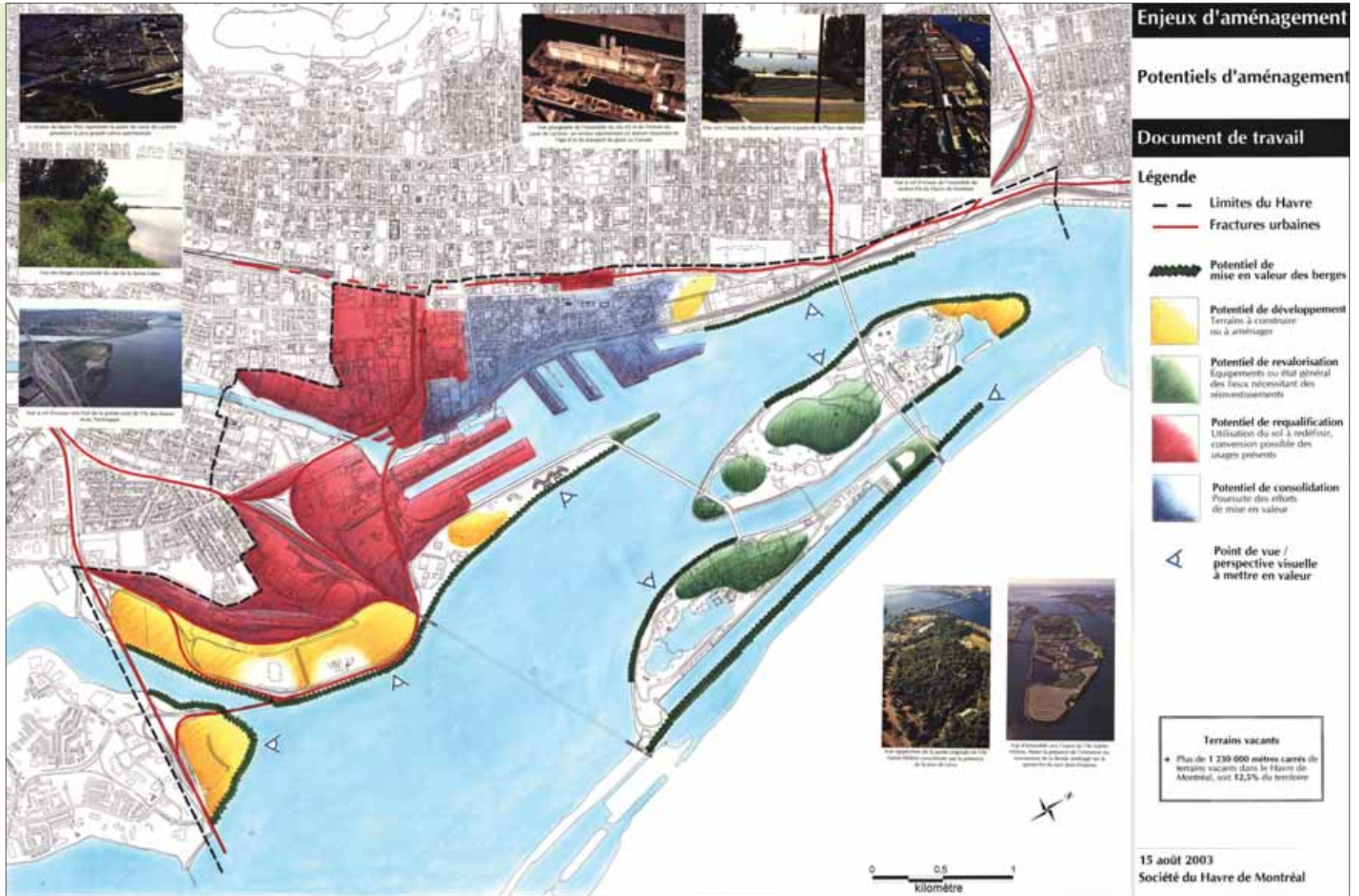
Plusieurs inventaires ont été réalisés dans le passé par divers organismes publics ou experts en patrimoine. Il y aurait lieu d'organiser et de mettre à jour, sur une base plus systématique, l'ensemble des connaissances en la matière. Le potentiel du havre, comme grand ensemble du patrimoine historique montréalais, québécois et canadien, mériterait qu'un inventaire global soit réalisé dans une prochaine étape, de manière à s'assurer que le développement et les aménagements à venir poursuivent les efforts de mise en valeur des éléments significatifs du cadre bâti ancien et des vestiges archéologiques.

Figure 6.14
La basilique Notre-Dame et la place d'Armes.



Source : Banque d'images - Pierre Malo.

Figure 6.15
Potentiels
d'aménagement.





6.2.2.2 Le patrimoine moderne et l'art public contemporain comme parties intégrantes du paysage urbain

Dans la même perspective, il y aura lieu de bien mettre en valeur les contributions significatives des architectes et artistes contemporains dont les ouvrages et œuvres marquent le havre de leur présence, tout en constituant de véritables repères visuels et culturels. Comme ce sera le cas pour le patrimoine ancien, un inventaire de ces œuvres et ouvrages devra être réalisé dans les suites du présent rapport. Donnons tout de même quelques exemples très importants de ce patrimoine contemporain.

Figure 6.16
La Biosphère - ancien pavillon des États-Unis - architecte R. Buckminster Fuller.



L'héritage de Terre des Hommes

Sur le plan de l'architecture et de l'art public contemporain, l'Exposition universelle de Terre des Hommes a été un laboratoire des plus dynamiques. Si la majeure partie des pavillons et des aménagements n'existent plus aujourd'hui, plusieurs éléments majeurs ont tout de même subsisté dans le paysage des îles et demeurent visibles des berges du Vieux-Port et du mont Royal.

Figure 6.17
L'Homme, d'Alexander Calder.

De grands noms sont parfois associés à ces œuvres et ouvrages phares dans le paysage urbain : R. Buckminster Fuller, Alexander Calder, Moshe Safdie.

Des œuvres contemporaines majeures dans le Vieux-Montréal

Par ailleurs, le havre de Montréal accueille, dans le Vieux-Montréal, deux œuvres d'art majeures réalisées par deux des signataires du *Refus global* et qui sont situées à 800 mètres l'une de l'autre, dans l'axe de la rue Saint-Antoine. Il s'agit, d'une part, du vitrail de la station de métro Champ-de-Mars, réalisé par l'artiste Marcelle Ferron et, d'autre part, de la sculpture de Jean-Paul Riopelle intitulée *La Joute*, située sur la place Jean-Paul-Riopelle, entre le Palais des congrès et le nouveau siège de la Caisse de dépôt et de placement, au cœur du Quartier international.

Figure 6.18
Habitat 67, architecte Moshe Safdie.



Figure 6.19
Détail de *La Joute*, de Jean-Paul Riopelle. À l'arrière-plan, la verrière polychrome du Palais des congrès.

La Joute, de Jean-Paul Riopelle, est une nouvelle venue dans le havre de Montréal. Il s'agit d'une œuvre de très grande importance réalisée pour les Jeux olympiques de Montréal en 1976. Jusqu'à 2003, elle était installée au Stade olympique, en l'absence des équipements mécaniques prévus initialement par l'artiste (cercle de feu et fontaines). Son installation au cœur du Quartier international de Montréal, avec ses composantes électromécaniques, a permis une mise en valeur de l'œuvre située bien en vue sur une place publique dédiée à l'artiste. Soulignons que son déplacement a soulevé une vive controverse au sein de la population de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.



Figure 6.20
Détail du vitrail de la station de métro Champ-de-Mars, une œuvre réalisée par Marcelle Ferron.

Quant au vitrail de l'automatiste Marcelle Ferron, à la station Champ-de-Mars, un effort de mise en valeur est, sans aucun doute, requis. Le milieu autoroutier dans lequel il se trouve n'est certes pas un lieu propice, du moins dans son état actuel. Dans la perspective de poursuivre la reconstruction du tissu urbain dans le secteur de l'autoroute Ville-Marie, à l'arrière du Champ-de-Mars, la Ville de Montréal évalue actuellement la possibilité de construire par-dessus l'autoroute et de réaménager ses abords. La mise en valeur de l'œuvre de Marcelle Ferron devrait, dans ce contexte, être une composante de l'exercice de planification en cours d'élaboration.

Source : Banque d'images - Richard Arteau.



Figure 6.21
Le musée d'archéologie et d'histoire de Pointe-à-Callière. Un cas exemplaire d'intégration architecturale.

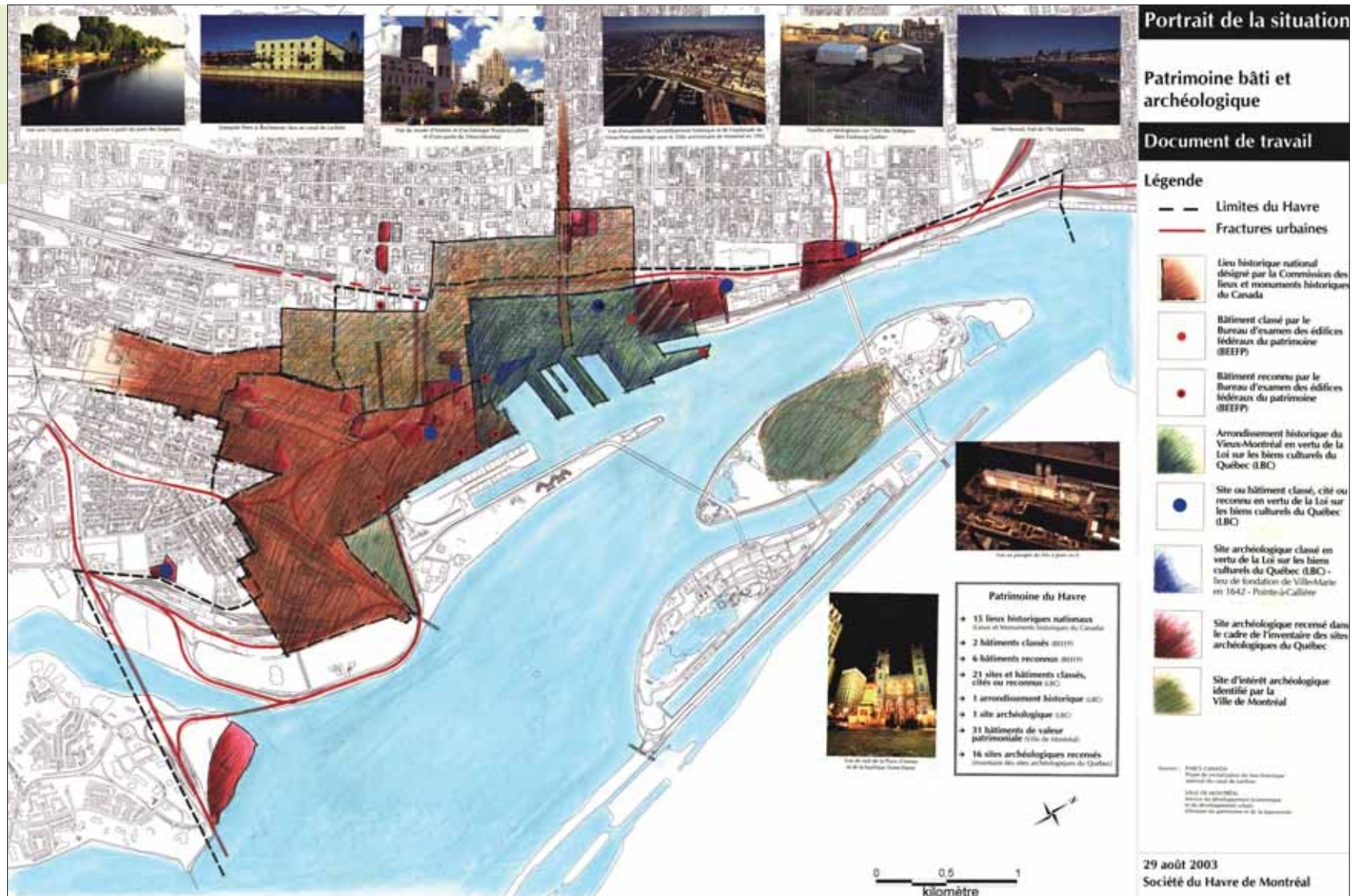


Figure 6.22
Édifice de la Douane sur la Pointe-à-Callière en 1870.

Enfin, on ne saurait passer sous silence la construction, au début des années 1990, du musée d'archéologie et d'histoire de Pointe-à-Callière (Dan Hanganu, architecte). Construit sur le site fondateur de Ville-Marie, cet édifice institutionnel prestigieux se marie harmonieusement à la morphologie de la pointe, tout en s'intégrant à l'atmosphère portuaire des lieux. Il s'agit là d'un geste exemplaire d'intégration architecturale et d'aménagement

Source : Archives du port de Montréal.

Figure 6.23
Patrimoine bâti
et
archéologique.



urbain au sein de l'arrondissement historique du Vieux-Montréal.

Plusieurs nouvelles constructions et aménagements récents, par leur qualité particulière et la recherche dont ils ont fait l'objet en matière d'intégration architecturale, sont venus enrichir le paysage du havre. C'est le cas notamment du nouveau siège social de la Caisse de dépôt et de placement, du square Victoria réaménagé et de la place Jean-Paul-Riopelle, situés tous les trois dans le Quartier international de Montréal. Pensons également au réaménagement du Champ-de-Mars, de la place Jacques-Cartier, du parc de la Dauversière et de la place d'Youville dans le Vieux-Montréal.

Figure 6.24
La pointe nord de l'île des Sœurs : un rivage peu altéré.



Les aménagements du Vieux-Port ont été réalisés avec le souci premier de respecter et de mettre en valeur l'esprit portuaire des lieux. Des projets résidentiels comme le 1, rue McGill, également exemplaire, s'inscrivent dans cette démarche qui cherche à établir une signature visuelle en rapport avec le fleuve et le havre ancien.

Figure 6.25
Les berges du Technoparc : une infrastructure autoroutière.



Dans les années à venir, pour mettre en valeur le plein potentiel de développement et d'aménagement du havre, un effort soutenu devrait être consenti de manière à souligner le caractère fluvial et portuaire des espaces urbains du havre et, plus particulièrement, les espaces situés en front du fleuve, tout en respectant la trame urbaine existante et en cherchant à intégrer le plus habilement possible les éléments du patrimoine historique (industriel, commercial, résidentiel).

Figure 6.26
Les berges inaccessibles de la Cité-du-Havre et leur environnement fluvial magnifique.



6.2.2.3 Les berges et les paysages naturels à mettre en valeur

Le modèle d'aménagement que proposera la Société du Havre de Montréal repose sur deux idées simples qui ont fait leurs preuves un peu partout en Amérique du Nord et en Europe :

- aménager les berges du fleuve et du canal de Lachine pour les rendre accessibles au public et développer l'accès à l'eau;
- rapprocher la trame urbaine le plus près possible de cet espace public en berge.

Les projets de requalification urbaine en front fluvial ou maritime réalisés à Bilbao, Rotterdam, Boston, Vancouver et Ottawa sont des exemples éloquentes d'application de ces principes (voir annexe 1).

Pour le havre de Montréal, ces idées simples nécessiteront d'importants investissements.

Nous l'avons mentionné au chapitre 5 (section 5.4), sur les 31 km de berges du havre, 22 km sont toujours inaccessibles. Cela équivaut à 71 % du littoral du havre. Ces 22 km de rives offrent un magnifique potentiel d'aménagement et une grande occasion pour que les Montréalais puissent multiplier leurs points de contact avec le fleuve.

La figure 6.15 illustre le littoral non aménagé du havre (voir le pointillé vert foncé). Sont actuellement inaccessibles :

- les berges de la pointe nord de l'île des Sœurs, avec son rivage original très peu altéré;
- les berges du Technoparc;
- les berges de la Cité-du-Havre;
- les berges situées de part et d'autre du pont Jacques-Cartier, lesquelles ne pourront être aménagées tant que le port de Montréal, le CN et le CP y poursuivront leurs opérations (voir section 5.4);
- la majorité (environ 65 %) des espaces en berge du parc Jean-Drapeau, incluant la digue de la voie maritime.

Figure 6.27
Embouchure du chenal Le Moyne entre les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame : un havre de paix, un secret bien gardé...



Des milieux naturels à préserver, des espaces à renaturaliser

Les quatre illustrations qui précèdent montrent des secteurs non aménagés du littoral du havre. On remarque que, outre les berges du Technoparc, ces berges sont occupées par une flore assez diversifiée, typique de milieux aquatiques. Une visite des lieux pendant l'été permet de constater que cette diversité existe également au niveau de la faune aviaire. En effet, tant à la pointe nord de l'île des Sœurs que dans certains secteurs du parc Jean-Drapeau, nous avons été en mesure de constater la variété d'espèces d'oiseaux qui y nichent et qui se nourrissent de cet écosystème aquatique du fleuve.

Dans cette perspective, il y aura lieu d'inclure dans les priorités d'aménagement du havre de Montréal des objectifs de préser-

Figure 6.28
Le centre-ville et le mont Royal vus de la pointe nord de l'île des Sœurs.





Source : Ville de Montréal, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine. Montage : Société du Havre de Montréal.

vation et de mise en valeur des milieux naturels qui s'y trouvent ou encore de procéder à la renaturalisation d'une partie des berges qui auront été reconquises, notamment dans le secteur du Technoparc.

Des perspectives visuelles à mettre en valeur

Enfin, les paysages du havre offrent aux citadins et aux visiteurs une grande variété d'atmosphères et de points de vue. La figure 6.15 indique les principaux endroits non aménagés ou non accessibles du havre où les perspectives sur les paysages, fluviaux ou urbains, sont imprenables, à tel point qu'une simple photographie ne saurait rendre justice aux impressions ressenties.

- De la pointe nord de l'île des Sœurs, le promeneur pourra embrasser le fleuve du regard ou le centre-ville qui se déploie devant lui, avec le mont Royal qui vient encadrer la perspective.

Figure 6.32
Vue de l'île Notre-Dame à partir de la Cité-du-Havre.



- Du pont Champlain, la perspective embrasse tout le havre, le centre-ville et le mont Royal. De tous les parcours d'entrée de ville en véhicule, c'est sans aucun doute le plus majestueux.
- De la rive du Technoparc, une perspective sur tout le bassin de Laprairie et sur le pont Champlain s'ouvrira aux cyclistes dès que l'autoroute sera déplacée vers l'arrière du parc industriel.
- De la berge sud de la Cité-du-Havre, un superbe point de vue sur le fleuve et les îles.
- À partir des îles, de magnifiques points de vue sur le havre ancien, le centre-ville et la montagne ainsi que sur le secteur est du port de Montréal sont à mettre en valeur par des aménagements qui les rendraient faciles d'accès.



Figure 6.29
Le centre-ville et la montagne vus du pont Champlain.

Figure 6.30
Du Technoparc, une vue sur le fleuve et sur le pont Champlain.



6.2.3 Les secteurs à potentiel de développement, de requalification, de revalorisation ou de consolidation

Nous avons vu au chapitre 5 que le territoire d'intervention de la Société du Havre de Montréal recouvrait une superficie totale de 10 km², et que 12 % de cette superficie était constituée de terrains vacants ou sous-utilisés (soit 1,2 million de m² ou 12,4 millions de pi²).

De façon préliminaire, on évalue le potentiel de développement résidentiel à plus de 12 000 nouvelles unités d'habitation sur la partie de ces terrains qui pourrait accueillir de tels usages. De plus, des dizaines de milliers de mètres carrés d'espaces à bureaux, de locaux commerciaux et d'espaces industriels pourraient être construits, dans l'hypothèse où les réaménagements des autoroutes Bonaventure et Ville-Marie seraient réalisés, de manière à viabiliser les terrains vacants ou sous-utilisés à leurs abords.



Figure 6.31
Vue sur le centre-ville à partir d'une berge non aménagée de l'île Sainte-Hélène.

S'ajouteront bientôt à cette superficie globale, les terrains d'une superficie de 92 900 mètres carrés (ou 1 million de pi²) de Postes Canada, situés au 1470, rue Ottawa, à l'est du pont des Seigneurs sur le canal de Lachine, ainsi que les terrains des ateliers du CN de Pointe-Saint-Charles, rendus disponibles par la fermeture des ateliers Alstom (278 700 m² ou 3 millions de pi²).

Figure 6.33
Espaces naturel et portuaire, vus de l'embouchure du chenal Le Moyne.

Au total, donc, c'est plus de 1,5 million de m² (ou 16 millions de pi²) de terrains vacants ou sous-utilisés qui pourraient être développés ou réaménagés. Près de 75 % de

ces terrains sont de propriété publique ou appartiennent à de grandes institutions comme le CN (ateliers de Pointe-Saint-Charles).

La figure 6.35 illustre la répartition des propriétés publiques (ou institutionnelles) dans le havre de Montréal en 2003. On note qu'il existe un nombre relativement limité de propriétaires immobiliers (publics et institutionnels) qui possèdent de vastes propriétés. Dans le cas de la pointe nord de l'île des Sœurs, il existe également un seul propriétaire.

Ce nombre limité d'acteurs immobiliers pourrait constituer un avantage important dans la mise en œuvre d'un plan de développement et d'aménagement concerté du havre de Montréal dans les années à venir.

Le défi consistera à convaincre ces différents acteurs, les agences et ministères fédéraux et provinciaux, ainsi que la Ville de Montréal, d'inscrire leurs actions et leur plan de développement dans le cadre de la vision que propose la Société du Havre de Montréal, vision dont les différentes composantes se réaliseront, en séquences, sur un horizon de 25 ans.

6.2.3.1 Les secteurs à potentiel de développement

La figure 6.15 illustre en jaune les secteurs à potentiel de développement. Essentiellement, il s'agit de grands ensembles de terrains vacants n'ayant jamais été développés, que la Société du Havre se propose d'inscrire dans sa vision à long terme du développement et de l'aménagement. On retrouve dans cette catégorie les secteurs suivants :

- A) la pointe nord de l'île des Sœurs;
- B) le Technoparc;
- C) la portion de la Cité-du-Havre située près du siège social de l'Administration portuaire, à l'ouest des développements résidentiels actuels;
- D) la partie est du faubourg Québec;
- E) la pointe est de l'île Sainte-Hélène (stationnement de La Ronde et marina inactive).

A) La pointe nord de l'île des Sœurs

Située à l'extrême ouest du territoire du havre de Montréal, la pointe nord de l'île des Sœurs comporte un potentiel de développement de 2 millions de pieds carrés (22 ha) de terrains. Actuellement, cette pointe est occupée par un terrain d'entraînement consacré au golf et un restaurant. Il s'agit d'occupations transitoires sur des terrains affectés au développement résidentiel et industriel de basse densité (zonage actuellement en vigueur).

La Ville de Montréal et l'arrondissement Verdun ont procédé à un exercice de planification dans le cadre de l'élaboration du prochain plan d'urbanisme. Une révision des usages prescrits et des paramètres de densité et de hauteur est à prévoir. Ainsi, 75 % du site sera vraisemblablement affecté au développement résidentiel (contre 50 % actuellement), tandis que les densités et hauteurs prescrites seront beaucoup plus élevées qu'elles ne le sont actuellement. Le propriétaire des terrains, qui est également le promoteur du développement du site, entend construire un ensemble de tours d'habitation (copropriétés luxueuses) de fort gabarit, mettant en valeur les vues extraordinaires sur le centre-ville et sur le fleuve pour les futurs résidents. Le potentiel de développement résidentiel oscille entre **1200 et 1500 unités de logement**.

En outre, dans le cadre de ce projet de développement, la Ville se verra céder la berge de la pointe, sur une largeur d'environ quinze mètres, pour des fins d'aménagement de parc linéaire.



Présence de deux sites archéologiques importants

Par ailleurs, il importe de souligner que la pointe nord de l'île abrite les vestiges de deux sites archéologiques de grande importance, recensés dans l'inventaire des sites archéologiques du Québec (voir figure 6.23). Les deux sites sont contigus et se situent près de la berge dans la partie sud-ouest de la pointe, à proximité du pont Champlain.

- L'un d'eux, un site d'occupation amérindienne préhistorique, comprend des éléments datés des périodes Archaïque et Sylvicole, dont les plus anciens vestiges remontent à 4000 ans (période Archaïque). La sépulture d'un enfant amérindien a été identifiée dans cette section de la pointe. Elle date de la période Sylvicole (i.e. 2500 ans avant aujourd'hui). La sépulture a été transférée dans la réserve mohawk de Kanawake lors d'une cérémonie spéciale.
- L'autre, la ferme Le Ber, était un lieu d'activités agricoles et de traite des fourrures, propriété du marchand Jacques Le Ber, gendre de Pierre Le Moyne d'Iberville. Le site Le Ber forme un complexe agricole qui comprend de multiples aménagements (maison, grange, étable, écurie, boulangerie, four à chaux, enceinte, etc.). L'emplacement constitue un site archéologique important dont les vestiges sont toujours en place. Ces derniers, ainsi que des vestiges iroquoiens, ont fait l'objet de fouilles archéologiques importantes dans les années 1990.

Les potentiels à mettre en valeur pour la pointe nord de l'île des Sœurs

La révision en cours du plan d'urbanisme de la Ville de Montréal permettra un développement résidentiel de forte densité. Dans la perspective où ce développement doit s'inscrire dans la mise en valeur du havre de Montréal dans son ensemble, les balises d'aménagement qui suivent devraient être prises en compte par le promoteur et par l'arrondissement :

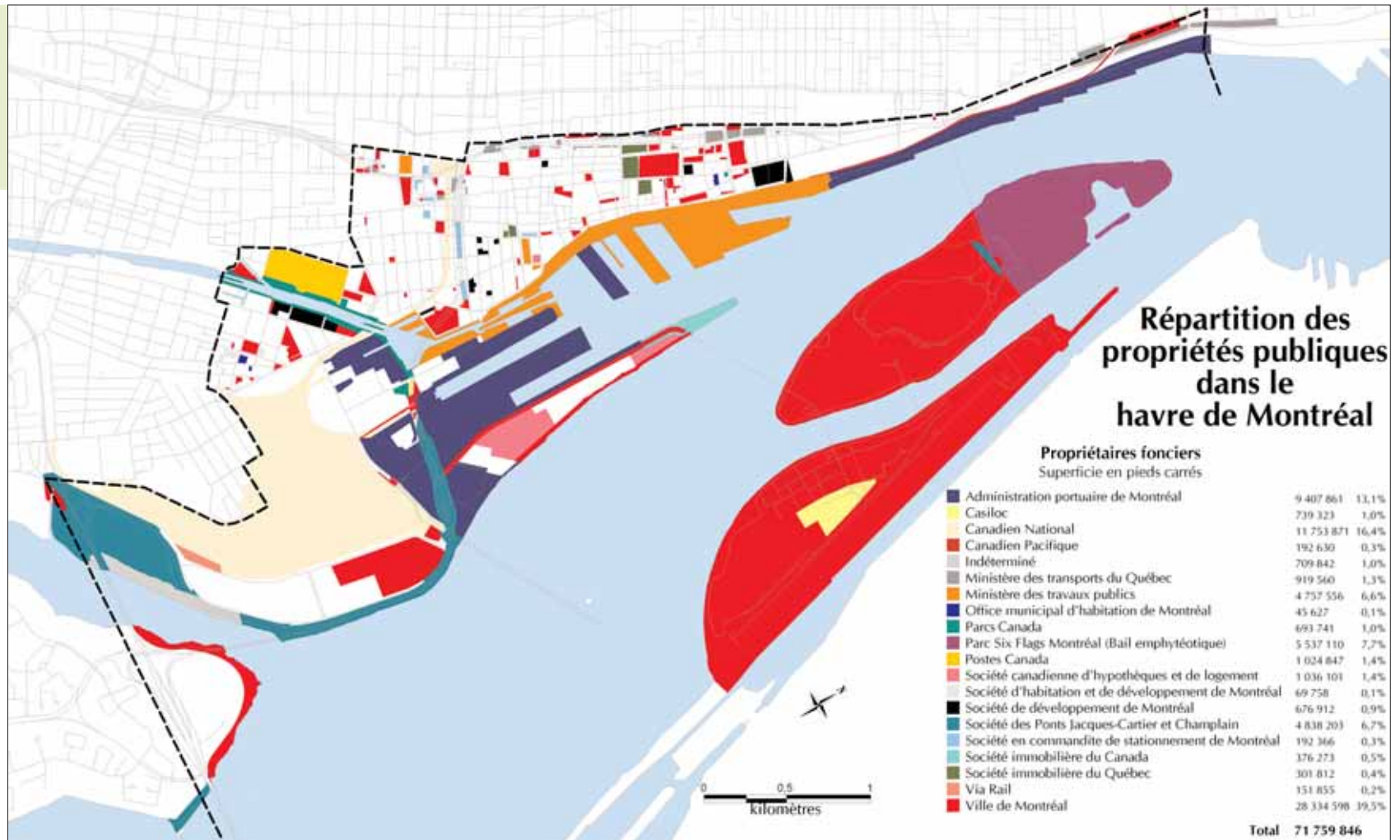
- développer l'habitat urbain sur la pointe nord de l'île en poursuivant les traditions d'innovation et de qualité architecturale propres à l'île des Sœurs (un potentiel de 1200 à 1500 unités de logement);
- s'assurer que ce développement de qualité met en valeur le parcours d'entrée dans le havre et vers le centre-ville;
- préserver les perspectives visuelles vers le fleuve, vers le centre-ville et sans que soit altéré son profil caractéristique (*skyline*);
- protéger et mettre en valeur les sites archéologiques et les intégrer à la planification du développement et de l'aménagement des lieux, notamment en tant que site d'interprétation de l'histoire et d'archéologie sur le parcours du parc linéaire à être aménagé;
- aménager le parc linéaire de manière à préserver les espaces naturels et la faune aviaire et aquatique qui s'y trouve.

B) Le Technoparc

Dans sa situation actuelle, le Technoparc est sans doute l'un des sites du havre qui pose le plus de défis sur le plan de sa mise en valeur. La capacité portante des sols de cet ancien site d'enfouissement et la contamination qu'on y retrouve limitent le type d'usages qu'on peut raisonnablement autoriser en ces lieux. Dans le cadre actuel de gestion environnementale des risques, seuls des usages industriels ou commerciaux peuvent s'implanter avec succès sur ces vastes terrains. En témoigne la présence des studios de cinéma Mel's, de Bell Mobilité et de Télé globe. Les coûts de décontamination deviendraient rapidement prohibitifs si on voulait y construire de l'habitation. Du point de vue de la Société du Havre de Montréal, le plein potentiel de développement et d'aménagement du Technoparc pourra être atteint seulement par la réhabilitation des sols ou par la gestion sécuritaire des biogaz et des laexiviats d'hydrocarbures.

Figure 6.34
La pointe nord de l'île des Sœurs et le Technoparc.

Figure 6.35
Répartition
des propriétés
publiques
dans le
havre.



Source : Société du Havre de Montréal et Ville de Montréal (Rôle d'évaluation, 2003).

Par ailleurs, la présence de l'autoroute Bonaventure en berge du fleuve Saint-Laurent hypothèque grandement le potentiel de développement et d'aménagement de ce site. En fait, nous pensons que le développement du plein potentiel du site passe par une relocalisation de ce segment de l'autoroute Bonaventure qui longe le fleuve et par un aménagement de la berge en parc linéaire, ou encore, par une renaturalisation de certaines portions de cette berge. Dès lors, l'endroit se transformerait en un lieu extraordinaire, situé sur le parcours d'entrée du centre-ville, et deviendrait une localisation stratégique beaucoup plus susceptible d'attirer d'autres entreprises, des équipements récréotouristiques, une marina et, pourquoi pas, un centre de foires commerciales internationales.

Figure 6.36
Des terrains propices au développement résidentiel dans la partie ouest de la Cité-du-Havre.



Source : Banque d'images - Pierre Malo

C) La portion de la Cité-du-Havre située près du siège social de l'Administration portuaire, à l'ouest des développements résidentiels actuels

Contrairement aux terrains situés vers la pointe de la Cité-du-Havre, à l'est d'Habitat 67, que la Société du Havre de Montréal préconise de préserver à des fins de parc, les terrains non développés, situés dans la partie plus à l'ouest, sont des terrains qui pourraient être construits à des fins résidentielles. D'une densité assez forte et d'une facture qui s'harmonise avec les constructions existantes, les nouveaux bâtiments pourraient être disposés selon un schéma similaire à celui qui prévalait pour les pavillons bâtis pour l'Expo 67.

On évalue à **1000 unités de logement**, le potentiel de développement résidentiel de ces terrains.

D) La partie est du faubourg Québec

Toujours en développement, le faubourg Québec est probablement un des secteurs du havre qui complètera son développement le plus rapidement par rapport aux autres secteurs à potentiel de développement dont il est question dans la présente sous-section.

La partie est du faubourg est toujours en développement et les îlots qui font face à la rue Saint-Antoine seront développés à des fins résidentielles assez rapidement, en intégrant une proportion de 50 % de logements abordables sur le total des unités d'habitation qui restent à construire du côté nord de la rue Notre-Dame (soit **220 unités de logement** abordable

Figure 6.37
Les parties toujours en développement du faubourg Québec.



Source : Banque d'images - Pierre Malo

Dans la perspective d'une croissance de la population résidante résultant de ces projets, il est à espérer que les services commerciaux, communautaires et institutionnels de proximité s'implanteront peu à peu dans le quartier.

On imagine facilement l'ouverture d'une école primaire dans l'immeuble de la Ville qui accueille notamment la garderie des employés municipaux. Cette école primaire – un compromis entre l'école de quartier et l'école à thème – pourrait à la fois desservir les familles du Vieux-Montréal et des faubourgs, ainsi que les familles des travailleurs du secteur qui choisiraient d'inscrire leurs enfants à proximité de leur lieu de travail, comme c'est le cas pour les garderies.

Enfin, une nouvelle vocation devrait être trouvée pour le superbe édifice de l'ancienne gare Viger qui pourrait redevenir le centre d'un pôle d'activités très important avec le réaménagement du square Viger, faisant actuellement l'objet d'un exercice de planification quant à son réaménagement, à la Ville de Montréal. Le réaménagement de l'ancienne gare et de son square viendrait compléter le cycle de requalification urbaine s'inscrivant dans l'axe de la rue Berri comme pôle institutionnel, avec la Grande bibliothèque, la place Émilie-Gamelin, les Archives nationales (ancienne École des H.E.C.), faisant face à la gare Viger, situées de part et d'autre du square Viger.

Bâtiment des services municipaux où on trouve la garderie «Cœur de l'Île».

Un site idéal pour y aménager une école primaire qui desservirait la population du Vieux-Montréal et de ses faubourgs, ainsi que les enfants des travailleurs du Vieux-Montréal.

E) La pointe est de l'île Sainte-Hélène

La pointe est de l'île Sainte-Hélène, si elle n'était pas un vaste stationnement complètement inoccupé plus de six mois par année, pourrait être un site magnifique. Celui-ci pourrait faire l'objet d'un développement récréotouristique d'envergure comportant

Figure 6.38
Un secteur des îles à fort potentiel de développement et d'aménagement.



des bâtiments et des belvédères qui permettraient d'embrasser du regard le fleuve Saint-Laurent, avec ses bateaux de transport de marchandises et ses bateaux de croisière. La marina pourrait être réouverte et desservir le nouvel équipement récréatif.

Ce serait la *Pointe de la Cité*, l'*Ellis Island* des Montréalais. Ce site exceptionnel, sous-utilisé, devrait faire l'objet d'un débat public et d'un concours d'idées pour qu'il soit mis en valeur à la hauteur de son potentiel.

6.2.3.2 Les secteurs de requalification urbaine

Ces secteurs sont représentés par les zones rouges à la figure 6.15. Il s'agit de secteurs très vastes qui comprennent :

- A) les ateliers ferroviaires du CN de Pointe-Saint-Charles;
- B) le secteur des bassins : le bassin Peel, le secteur agroalimentaire, les quais Bickerdike et du Moulin;
- C) le Griffintown et la partie nord du faubourg des Récollets;
- D) les terrains de l'ancien tri postal régional de Postes Canada jusqu'au pont des Seigneurs;
- E) le secteur de l'autoroute Ville-Marie à l'arrière du Champ-de-Mars, entre les rues Saint-Urbain et Sanguein.

Nous avons identifié ces zones comme *secteurs de requalification* parce qu'elles font toutes partie des secteurs déstructurés par la présence des autoroutes Bonaventure et Ville-Marie, ainsi que par les infrastructures ferroviaires, et parce qu'entre le milieu du XIX^e siècle et les années 1960 et 1970, elles ont été des faubourgs ou des villages habités et bien vivants.

Ces villages et faubourgs avaient pour noms : Victoriatown ou village aux Oies, Griffintown ou faubourg Sainte-Anne. Le secteur identifié au sud du Champ-de-Mars faisait partie du faubourg Saint-Laurent, tandis que les ateliers ferroviaires de Pointe-Saint-Charles, aujourd'hui abandonnés, ont toujours conservé cette vocation, depuis l'âge d'or du *Grand Trunk Railways* jusqu'aux ateliers Alstom, fermés en 2003.

En somme, il s'agit des secteurs qui ceignent la vieille cité, plus spécifiquement les quartiers du secteur ouest et sud-ouest qui n'ont pas encore fait l'objet d'une démarche de revitalisation systématique, à l'exception des aménagements du bassin Peel.

La requalification urbaine de ces secteurs ne saurait se réaliser de façon optimale et fiscalement rentable pour la municipalité, sans une série d'interventions majeures notamment :

- le réaménagement de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain entre la sortie du pont Victoria et la rue Notre-Dame, en faisant passer le nouveau boulevard, soit en tunnel sous le bassin Peel ou encore par-dessus, par la construction d'un bel ouvrage d'art, un pont qui serait en même temps une signature visuelle de grande qualité architecturale pour le havre et comme une porte d'entrée du centre-ville;
- le recouvrement de l'autoroute Ville-Marie à la hauteur du Champ-de-Mars et la reconstruction, sur ce nouvel espace, d'îlots urbains s'inscrivant dans la trame de rues originale du faubourg Saint-Laurent.

A) Les ateliers ferroviaires du CN de Pointe-Saint-Charles

Le CN souhaite se départir de ses terrains situés à Pointe-Saint-Charles et occupés, jusqu'à tout récemment, par la compagnie de fabrication de matériel de transport ferroviaire Alstom. Ils couvrent une superficie de 3 millions de pi², soit l'une des plus grandes de tout le havre.

Avec le Technoparc, ces terrains font partie des sites pressentis dans le havre de Montréal pour accueillir éventuellement un centre de foires commerciales internationales. La Ville de Montréal, dans le cadre de l'élaboration de son plan d'urbanisme, ainsi que les divers intervenants socio-économiques de l'arrondissement Sud-Ouest discutent également de l'avenir de ce site. Plusieurs intervenants du Sud-Ouest souhaitent le maintien d'activités reliées à l'industrie du matériel ferroviaire dans la partie est du site. À court terme toutefois, la vente probable de l'ensemble de ces terrains risque de bousculer les débats quant à leur avenir.

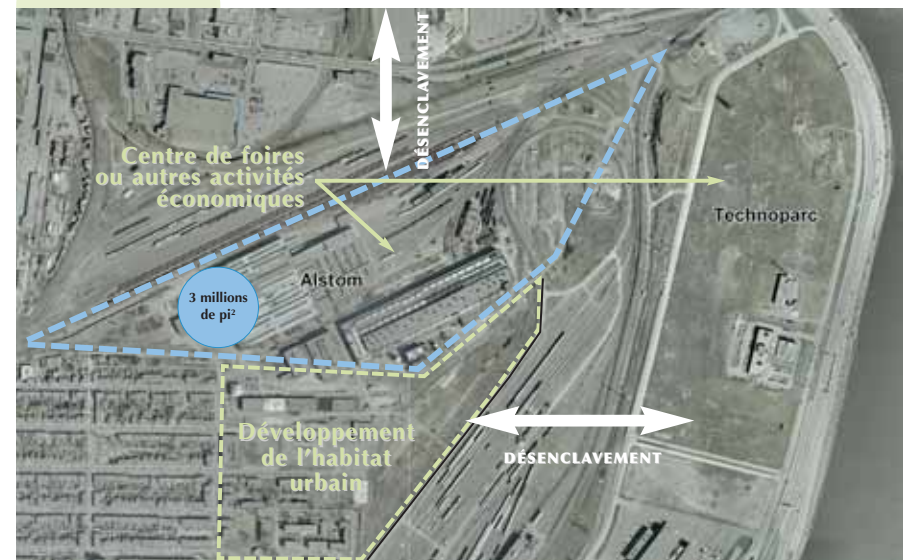
Par ailleurs, les fonctions liées à l'habitat urbain (habitation et services) pourront être plus particulièrement développées dans la partie ouest du site, vers le sud, jusqu'aux ateliers de Via Rail, dans le prolongement du quartier résidentiel existant (quadrilatère des rues Wellington, de Sébastopol, Le Ber et Ash). Environ **400 unités de logement** pourraient y être construites.

Quoi qu'il en soit, le site est suffisamment vaste pour permettre le développement d'une diversité d'activités économiques et urbaines.

Soulignons cependant que la viabilisation des terrains du CN, qui feront l'objet d'une requalification et d'un nouveau type de développement, nécessitera une gestion financièrement viable et efficiente des sols contaminés. Le modèle de gestion des anciens ateliers ferroviaires Angus, dans le quartier Rosemont, pourrait être considéré en l'espèce.

Enfin, la requalification de ces terrains nécessitera un désenclavement du site dans l'axe est-ouest, notamment par le prolongement de la rue Mill sous les chemins de fer, en passant par les terrains actuellement occupés par le stationnement du magasin Costco. Du côté sud, des accès vers le Technoparc et vers la berge du fleuve devraient être aménagés dans le cadre du projet de déplacement de l'autoroute Bonaventure proposé par la Société du Havre de Montréal (voir le document intitulé *Vision 2025*).

Figure 6.39
Les ateliers ferroviaires de Pointe-Saint-Charles.



Source (orthophoto) : Ville de Montréal.

B) Le secteur des bassins : le bassin Peel, le secteur agroalimentaire, les quais Bickerdike et du Moulin

Cette zone constitue un secteur charnière du projet de réaménagement et de développement du havre de Montréal. Il s'agit d'un territoire central, au potentiel inexploité, qui se situe *stratégiquement* entre le fleuve et le centre-ville, sur un des principaux parcours d'entrée vers le centre-ville.

Son potentiel de développement repose sur la capacité des Montréalais à mettre en valeur les terrains qui s'y trouvent, lesquels sont lourdement hypothéqués par la présence de l'autoroute Bonaventure qui traverse tout ce secteur, ainsi que le Griffintown et le faubourg des Récollets, en structure aérienne.

Dans les années à venir, la transformation de ce secteur devra aussi se réaliser dans un contexte où les activités portuaires et ferroviaires (corridor ferroviaire du CN) seront toujours en opération (activités de transport de vrac et de marchandises conteneurisées au quai Bickerdike, desserte des clients du port de Montréal dans le secteur agroalimentaire (ADM, Five-Roses, Canada Maltage, etc.).



Figure 6.40
Le secteur des bassins aux abords de l'autoroute Bonaventure.

Griffintown pourrait accueillir 1200 autres unités résidentielles, pour un total de **2400 unités de logement**.

Par ailleurs, de part et d'autre de l'autoroute Bonaventure, un énorme potentiel de développement en locaux commerciaux et locaux pour bureaux pourrait être mis en valeur avec la transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain.

D) Les terrains de l'ancien tri postal régional de Postes Canada jusqu'au pont des Seigneurs

Selon une étude réalisée en 2001 par la Ville de Montréal et l'Atelier B.R.I.C., les terrains du centre de tri postal de la rue Ottawa (11,4 hectares ou un million de pi²) représentent un potentiel de développement immobilier d'environ 3 millions de pieds carrés.

La transformation éventuelle de ce site par l'introduction d'une mixité d'usages compatibles (résidentiel, commercial et bureaux) constitue un parti d'aménagement à privilégier pour une mise en valeur optimale. En outre, le développement de ce site devrait inclure une part significative de logements abordables ou communautaires. Dans une perspective de mixité d'usages, on pourrait y construire environ **1200 unités de logement**.

Sur ce parcours d'entrée vers le centre-ville, on peut aisément concevoir un développement immobilier de forte densité, ainsi qu'une riche mixité d'usages. Le secteur du bassin Peel offre certainement un énorme potentiel d'implantation d'équipements et d'infrastructures récréotouristiques de grande envergure (comprenant une marina) ou encore, des développements immobiliers d'une densité et d'une hauteur qui s'harmonisent aux gabarits des immeubles du Centre des affaires.

L'excavation des bassins Wellington et Tate, au sud-ouest du bassin Peel, ainsi que le rétablissement complet du bief numéro 2, situé au nord du quai du Moulin (site des Mosaïcultures internationales) permettrait de compléter le projet d'aménagement du parc du Canal-de-Lachine dans ce secteur.

Il s'agit là d'un des secteurs de requalification du havre qui comporte le plus fantastique potentiel, tant du point de vue immobilier que du point de vue de la mise en valeur du canal de Lachine. On évalue à **2000 unités de logement**, le potentiel de développement résidentiel de ce secteur.

C) Le Griffintown et la partie nord du faubourg des Récollets

Le Griffintown est délimité à l'est par l'autoroute Bonaventure, à l'ouest par la rue de la Montagne, au nord par l'autoroute Ville-Marie et au sud par le canal de Lachine. Ce secteur est en phase de requalification depuis quelques années déjà, notamment avec l'arrivée de l'École de technologie supérieure (ÉTS) et de résidences pour étudiants.

On y retrouve notamment le planétarium Dow (devant l'ancienne brasserie du même nom). Le secteur est toujours truffé de terrains de stationnement. La rue Peel constitue l'épine dorsale de ce secteur situé en contrebas du centre-ville et relie ce dernier au bassin Peel, récemment excavé.

Actuellement, deux grands projets immobiliers sont en construction : la phase deux de l'ÉTS et le Cour Chaboillez et les Terrasses Windsor, un projet résidentiel de 1200 unités de logement. Potentiellement, le

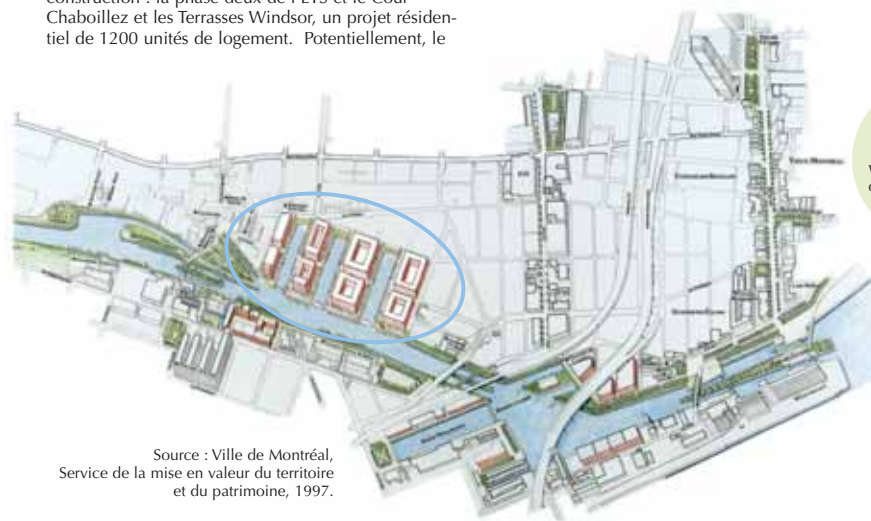


Figure 6.41
L'ancien centre de tri postal de Postes Canada, secteur William, aux abords du canal de Lachine (simulation).

E) Le secteur de l'autoroute Ville-Marie à l'arrière du Champ-de-Mars, entre les rues Saint-Urbain et Sanguinet

Ce secteur, situé dans le quadrilatère des rues Saint-Urbain, Viger, Saint-Antoine et Sanguinet, couvre une superficie de 85 000 m² (915 000 pi²). La Ville de Montréal étudie actuellement la possibilité de développer le site en reconstruisant, sur dalles, directement par-dessus l'autoroute (comme pour le Quartier international) et à ses abords. Pour ce faire, le déplacement des entrées et sorties actuelles sera nécessaire.

Un des scénarios étudiés actuellement révèle un important potentiel de développement institutionnel, commercial ou résidentiel représentant plus de 185 800 m² (2 millions de pi²), sur une superficie au sol développable de 50 000 m² (533 000 pi²), le tout réparti sur cinq îlots prolongeant la trame urbaine entre le faubourg Saint-Laurent et le Vieux-Montréal (voir figure 6.43).

Source : Ville de Montréal, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, 1997.



Figure 6.42
La tranchée de l'auto-
route Ville-Marie au nord
du Champ-de-Mars.
Un potentiel de
développement de plus
de 185 800 m².



Figure 6.43
Projet de
recouvrement
et d'aménage-
ment de l'au-
toroute Ville-
Marie, entre les
rues Saint-
Urbain et
Sanguinet
(scénario à
l'étude).

Source : Ville de Montréal, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine / Daniel Arbour et associés, *Recouvrement de l'autoroute Ville-Marie entre les rues Saint-Urbain et Sanguinet*. Rapport final, Étude de préféabilité, mars 2004.

6.2.3.3 Les secteurs à consolider : le Vieux-Montréal et le Vieux-Port

Malgré tous les investissements consentis pour la revitalisation du Vieux-Montréal et du Vieux-Port depuis les 25 dernières années, ce secteur du havre offre encore de nombreuses possibilités de développement et d'aménagement. Le principal défi consistera à promouvoir un développement fondé sur une cohabitation mieux équilibrée entre les fonctions récréotouristique, résidentielle et industrielle (voir chapitre 5, sections 5.3.2 à 5.3.4, et chapitre 6, section 6.1.2).

Le Vieux-Montréal

En ce qui concerne l'arrondissement historique du Vieux-Montréal proprement dit, une quinzaine de terrains ou îlots vacants sont encore disponibles pour être développés. Selon les estimations de la Société de développement de Montréal, ces terrains représentent un potentiel de **400 unités de logement**.

À ce potentiel de constructions nouvelles, s'ajoute un potentiel de **600 unités de logement** résultant du recyclage de bâtiments historiques existants et qui sont vacants en partie ou en totalité. Il suffit de se promener dans les rues du Vieux-Montréal pour constater que, dans plusieurs cas encore, les étages supérieurs de ces bâtiments commerciaux anciens, avec leurs entrepôts aux étages supérieurs, sont souvent sous-occupés ou vacants.

Au total donc, le Vieux-Montréal offre encore un potentiel de **1000 unités de logement**. Il importera, dans les années à venir, de consolider ce potentiel de développement pour faire en sorte d'attirer, avec le développement concomitant des faubourgs, une population résidente plus nombreuse qui pourra soutenir le développement d'activités commerciales, institutionnelles et communautaires de proximité.

Le Vieux-Port

En plus d'être un grand espace public d'envergure régionale (plus de 80 % de ses 8 millions de visiteurs proviennent de la grande région de Montréal), le Vieux-Port constitue également un lieu extraordinaire qui a fortement contribué à revitaliser le Vieux-Montréal comme habitat urbain.

Les aménagements et bâtiments construits ou recyclés depuis 1992 contribuent à mettre en valeur l'esprit portuaire des lieux, tout en permettant aux résidents du quartier et aux visiteurs de s'approcher du fleuve et d'embrasser les magnifiques paysages qu'offre le havre ancien, avec notamment, ses activités portuaires toujours présentes dans la partie ouest du Vieux-Port (gare maritime Iberville et quai Bikerdike). Toutefois, certains usages ou événements intégrés aux installations et espaces du Vieux-Port dans les dernières années (cinéma Imax, Centre des sciences, Mosaïcultures internationales) ont altéré la philosophie qui a présidé au geste initial d'aménagement et qui s'attachait essentiellement à l'esprit portuaire des lieux. C'est, du

moins, un commentaire qui a été soulevé à quelques reprises lors des discussions publiques organisées par la Société du Havre de Montréal à l'automne 2003, notamment par des représentants des milieux académiques et professionnels de l'aménagement.

En outre, le fait que le Vieux-Port abrite près de 1700 places de stationnement sur les quais de l'Horloge, King-Edward et Alexandra (gare maritime Iberville) constitue un choix d'aménagement qui devrait être reconsidéré. D'une part, ces stationnements pourraient éventuellement être consacrés à des aménagements et à des équipements qui mettraient mieux en valeur les quais et les abords du fleuve. Par ailleurs, ces stationnements sont des destinations qui engendrent un achalandage automobile massif durant la saison estivale, lequel congestionne la rue de la Commune au point de la transformer en vaste stationnement à ciel ouvert.

Ces stationnements constituent toutefois une source importante de revenus pour la Société du Vieux-Port qui, sans ces apports, connaîtrait des problèmes

d'équilibre budgétaire. Il n'est pas dit qu'ils devraient pour autant demeurer sur le site même de ce parc urbain voué à la détente et à la promenade.

Dans cette perspective, les propositions de la Société du Havre de Montréal en matière de gestion des déplacements (nouveau tramway, stationnements incitatifs, navettes fluviales, etc.), contenues dans le document intitulé *Vision 2025*, seront certainement susceptibles d'offrir des solutions qui rejoindront les intérêts de la Société du Vieux-Port, tout en atténuant très significativement les impacts de l'achalandage automobile massif, de la fin du mois de mai jusqu'à la mi-septembre.

Actuellement, la Société du Vieux-Port de Montréal est à mettre à jour son plan directeur et son programme d'investissements pour les prochaines années. Plusieurs interventions importantes sont à l'étude :

- de nouveaux aménagements aux différentes entrées du Vieux-Port amélioreront la perméabilité physique et visuelle du site par rapport à la trame de rues du Vieux-Montréal;
- le quai de l'Horloge verra sans doute se développer sa vocation nautique par l'aménagement d'une marina;
- le secteur du bassin Bonsecours verra se développer sa vocation d'activités familiales;
- le quai Jacques-Cartier continuera d'accueillir des événements spéciaux;
- le quai King-Edward développera sa vocation éducative sur les sciences et technologies;
- le quai Alexandra, qui relève de la juridiction de l'Administration portuaire de Montréal, conservera sa vocation maritime.

Dans ce dernier cas, il serait souhaitable que la gare maritime internationale soit modernisée et réaménagée pour en faire un lieu d'accueil susceptible de mieux mettre en valeur l'image de qualité et de prestige du havre de Montréal.

6.2.3.4 Les secteurs à revaloriser : les îles du parc Jean-Drapeau

Ces secteurs sont représentés par les zones vertes à la figure 6.15.

Les visites de terrain au parc Jean-Drapeau effectuées en 2003 ont révélé à l'équipe de la Société du Havre de Montréal plusieurs problèmes importants quant à la mise en valeur de ce magnifique parc de 268 hectares (comparativement à 188 hectares pour le parc du mont Royal).

Si, à l'observation, l'état des lieux reflète des besoins pressants en termes d'entretien et d'immobilisations, de façon plus générale, le site semble souffrir d'un problème identitaire majeur. La multitude des vocations qu'on y retrouve et la quantité d'événements à haute fréquentation qui s'y déroulent semblent faire en sorte de reléguer au second plan la vocation première du parc Jean-Drapeau : la conservation et la mise en valeur des espaces verts et bleus. Le parc des îles comporte un autre volet identitaire tout aussi primordial et qui doit être mieux mis en valeur. Il est un lieu de mémoire de grande importance.

Ces deux volets identitaires fondamentaux (conservation et mise en valeur des espaces verts et bleus et lieu de mémoire) devraient certainement servir de références fondamentales dans l'élaboration du prochain plan directeur de la Société du parc Jean-Drapeau.

Les retombées économiques et financières des événements spéciaux et des équipements à haute fréquentation devraient, par ailleurs, bénéficier au parc Jean-Drapeau, tant en termes d'entretien des lieux qu'en termes d'immobilisations pour la mise en valeur des paysages et des berges des îles.

L'Expo 67

Près de quarante ans après l'événement qui a fait la renommée internationale de Montréal, l'Exposition universelle de 1967 est toujours bien présente dans l'esprit des Montréalais. À ce titre, le parc Jean-Drapeau est devenu un des plus importants lieux de mémoire pour les générations de Montréalais nées dans la période de l'après-guerre et dans les années 1960. Grâce à l'Expo 67, les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame sont partie intégrante de l'identité montréalaise.

La vocation militaire passée de l'île Sainte-Hélène

Mais l'histoire du site prend ses sources dans un passé beaucoup plus lointain. La partie originale de l'île Sainte-Hélène, c'est-à-dire sa partie centrale qui n'est pas composée de remblais, constitue un lieu historique de grande importance. Déjà, Samuel de Champlain, ayant baptisé l'île Sainte-Hélène en l'honneur de sa jeune épouse, Hélène Boullé, nota la vocation cérémonielle que les autochtones attribuaient au lieu.⁵

On l'oublie trop souvent, c'est certainement son passé militaire qui donne à l'île Sainte-Hélène son importance historique. Charles Le Moyne (1656-1729), seigneur de Longueuil et lieutenant d'infanterie de la marine française, prête l'île Sainte-Hélène aux troupes pour fins de campement et de rassemblement pour préparer les expéditions en territoire iroquois. Plus tard, avec la conquête britannique, l'île servira de dernier retranchement aux troupes françaises stationnées à Ville-Marie et, selon la légende, elles y brûleront leurs drapeaux plutôt que de les remettre aux Anglais.

Par la suite, l'île acquiert une importance stratégique dans le réseau de défense de l'armée britannique contre les assauts éventuels de l'armée américaine. L'île servait de plaque tournante de l'approvisionnement des points de défense répartis dans le Haut et dans le Bas-Canada. Ce ne sont donc pas tant les ouvrages défensifs qui priment, mais plutôt les bâtiments indispensables à la fonction d'entreposage : arsenal, poudrière, magasins et caserne.⁶

Figure 6.44
L'Expo 67, un lieu de mémoire important pour les Montréalais.

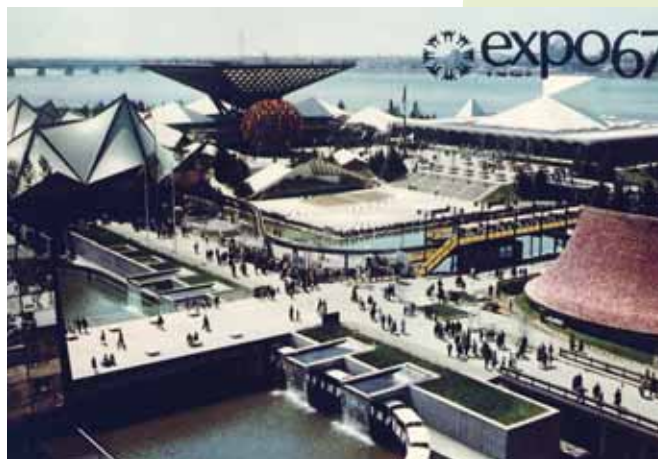


Figure 6.45
Le fort de l'île Sainte-Hélène, une composante de l'identité des lieux.



Source : Bibliothèque nationale du Québec.

5. Parc Jean-Drapeau, Ville de Montréal, Ministère de la Culture et des Communications du Québec, Ethnoscop, *Plan directeur de mise en valeur du site militaire de l'île Sainte-Hélène*, septembre 2001, 116 pages, p. 19.

6. *Ibid.*, p. 9.

La vocation de parc public

Jusqu'en 1870, l'île Sainte-Hélène avait vocation de dépôt et de caserne militaire. C'est en 1874 qu'on y inaugura le premier parc public. Entre 1936 et 1939, à la demande des autorités municipales, l'architecte paysagiste Frederick G. Todd procédera aux travaux d'aménagement de l'île, selon le plan qu'il avait conçu et qu'on reconnaît encore aujourd'hui, mais qui mériterait un programme d'intervention pour sa remise à neuf.

Avec l'Expo 67, la vocation de parc public des îles, ainsi que la morphologie du site, se sont radicalement transformées, malgré que la majeure partie de l'île Sainte-Hélène, aujourd'hui la partie centrale de l'île, ait été épargnée.

D'autres événements et équipements de grande importance ont contribué, par leurs apports successifs, à développer et à transformer la vocation de parc et l'aspect des lieux :

- la tenue des Jeux olympiques de 1976 a apporté sa contribution aux aménagements des îles, par la création des bassins olympiques dans l'île Notre-Dame;
- l'aménagement et l'ouverture de la piste Gilles-Villeneuve et la tenue du premier Grand Prix F1, en 1978;
- la tenue des premières Floralias internationales à l'île Notre-Dame, en 1980;
- l'aménagement et l'ouverture de la plage publique de l'île Notre-Dame, en 1990;
- les aménagements paysagers dans la partie ouest de l'île Sainte-Hélène, en 1992 (secteur du lac des Cygnes, belvédère et place Calder);
- l'ouverture du Casino dans l'ancien pavillon de la France, en 1993;
- l'ouverture et le réaménagement de la Biosphère en 1995.

Figure 6.46
Partie ancienne de l'île Sainte-Hélène.



Figure 6.47
La place des Nations : un site enchanteur et une vue imprenable sur le fleuve.



Enfin, la tenue des 11^{es} championnats du monde de natation de 2005 permettra une modernisation majeure des piscines et des installations qui s'y rattachent.

La plupart de ces interventions ont contribué à valoriser la vocation des îles comme parc public et comme lieu de mémoire. Un premier problème se situe au niveau de la capacité financière de la Société du parc des îles à maintenir et à entretenir les lieux.



Figure 6.48
Les canaux des jardins des Floralias : une atmosphère intimiste dans une explosion de couleurs et de parfums.

Par ailleurs, certains équipements et événements spéciaux exercent de fortes pressions sur ces lieux aménagés du fait de l'achalandage automobile et populaire intense qu'ils engendrent, ou du fait que certains lieux, comme le jardin des Floralias, deviennent inaccessibles pendant la tenue des courses automobiles, ou encore, sont envahis par des équipements qui restent en place pendant tout l'été.

Dans ce contexte, des sites magnifiques se sont détériorés dans les dernières années, notamment des secteurs qui avaient fait l'objet de travaux d'aménagements paysagers dans les années 1990. D'autres secteurs à fort potentiel sont laissés à l'abandon (place des Nations).

Dans la partie ancienne de l'île Sainte-Hélène, les sentiers et les boisés sont peu entretenus ou ne le sont pas du tout. Plusieurs secteurs du jardin des Floralias (île Notre-Dame), ainsi que le mobilier urbain qui s'y trouve, sont détériorés. Les berges des canaux souffrent entre autres de plus en plus du phénomène d'érosion.

Pour conclure, cinq secteurs du parc Jean-Drapeau méritent qu'un plan de remise en état ou de revalorisation soit élaboré et mis en œuvre, avec un financement adéquat.

En ce qui concerne l'île Notre-Dame, il s'agit du secteur des Floralias, situé à proximité du Casino de Montréal et au cœur de la piste Gilles-Villeneuve, ainsi que du secteur du dépôt de voirie sur la pointe est de l'île, voué en grande partie à l'entreposage de matériaux pour les courses automobiles.

En ce qui a trait à l'île Sainte-Hélène, la recherche d'une nouvelle vocation et la rénovation de la place des Nations constitueraient un geste majeur dans la stratégie de mise en valeur des îles et du havre de Montréal. Un entretien adéquat et la poursuite des aménagements paysagers dans le secteur du lac des Cygnes, de même qu'un plan de mise en valeur du site militaire et des aménagements de Frederick Todd, dans la partie ancienne de l'île, contribueront à rétablir les vocations de parc public, d'espaces verts et bleus et de lieu de mémoire de très grande importance du parc Jean-Drapeau.

Les gestionnaires des événements spéciaux et des équipements à fort achalandage devraient faire en sorte de mieux respecter, voire d'intégrer ces dimensions identitaires dans leur plan de développement ou d'affaires. Les retombées économiques et financières de ces événements et équipements à fort achalandage devraient également se répercuter positivement sur l'état des lieux et sur les projets d'immobilisations du parc.



Figure 6.49
Vue vers le centre-ville à partir du lac des Cygnes de l'île Sainte-Hélène.

Conclusion

Le territoire du havre de Montréal, tel qu'il a été défini et caractérisé dans les chapitres qui précèdent, comporte des potentiels d'aménagement et de développement souvent insoupçonnés. La mise en valeur judicieuse de ces potentiels ne consiste pas à promouvoir un modèle de développement immobilier ou récréo-touristique tous azimuts. Il faut plutôt miser sur un développement harmonieux de l'habitat urbain (milieu de vie complet, diversité socio-économique des ménages), des activités économiques, récréatives, touristiques et culturelles à l'intérieur de ce vaste espace situé entre le centre-ville et le fleuve.

La stratégie de développement et d'aménagement doit également reposer sur la mise en valeur du havre comme lieu historique de très grande importance, qui inclut de grands ensembles patrimoniaux tels que l'arrondissement historique du Vieux-Montréal (comprenant le Vieux-Port), les faubourgs et les anciens villages, le lieu historique national du Canal-de-Lachine, le parc Jean-Drapeau. Sur cet aspect, il y aura certainement lieu, dans la seconde phase du mandat de la

Société du Havre de Montréal, d'approfondir et de regrouper les connaissances disponibles afin d'obtenir un portrait plus complet de la situation. Dans le prochain quart de siècle, le succès et la qualité de ce vaste projet reposeront en bonne partie sur la capacité des Montréalais à développer et à aménager les lieux, tout en sachant préserver leur identité, ainsi que les repères historiques qui s'incarnent dans la trame urbaine et le cadre bâti. Les développements et aménagements futurs devront être conçus pour mettre en valeur ce patrimoine qui doit être considéré comme potentiel, plutôt que comme contrainte.

Dans le même ordre d'idée, il sera tout aussi important de réussir ce rapprochement que nous souhaitons entre la ville et son fleuve. Cette réussite reposera sur la poursuite des efforts ayant pour objectif le développement de l'accessibilité publique aux berges du fleuve, au fleuve lui-même, ainsi qu'aux berges du canal de Lachine. Il importerait également de pousser plus avant la réflexion et les analyses visant à mettre en valeur les paysages magnifiques du havre, ses espaces verts et bleus, tout en ciblant mieux les secteurs qui pourraient

faire l'objet d'une stratégie de renaturalisation. Dans cette perspective, une analyse approfondie et l'élaboration d'un plan de mise en valeur du paysage devraient être réalisés au cours des prochaines étapes des travaux de la Société du Havre de Montréal, en collaboration avec ses partenaires.

Au terme de ce premier exercice exploratoire et d'idéation sur le havre de Montréal (voir le document intitulé *Le havre de Montréal – Vision 2025*), il y a encore suffisamment de matière à documenter et de travail de conception à réaliser pour justifier la mise en marche d'un exercice de planification urbaine détaillée, lequel devrait aboutir avec la production d'un plan directeur d'aménagement pour l'ensemble du territoire du havre.

PROPOS D'ÉTAPE

Principaux commentaires des intervenants durant le processus de concertation



En guise de conclusion à cet *état des lieux* et comme propos d'étape visant à faire le pont avec les propositions d'aménagement et de développement que la Société du Havre de Montréal a formulées dans son rapport intitulé :

Le havre de Montréal – Vision 2025
La ville et son fleuve – Une proposition pour l'avenir,

nous avons choisi de faire état des principaux commentaires, réactions et critiques des intervenants sur les analyses, diagnostics et propositions d'intervention préliminaires, lors des journées de concertation.

A. Le processus de concertation

Au cours de la première année de son mandat (études et planification), l'équipe de la Société du Havre de Montréal, ainsi que les membres de son comité exécutif, ont rencontré les représentants de plusieurs dizaines d'organismes socio-économiques et communautaires, d'institutions publiques et gouvernementales, d'associations d'affaires et professionnelles, d'entrepreneurs et de promoteurs. Ces consultations avaient pour objectifs :

- de sonder les divers intervenants intéressés par l'avenir du havre de Montréal quant à leurs préoccupations et quant à leurs priorités, plans ou intentions;
- d'établir des liens pour la collecte d'informations utiles au mandat reçu;
- d'obtenir une première rétroaction sur un certain nombre d'idées que l'équipe de la Société du Havre de Montréal souhaitait documenter davantage;
- d'identifier les regroupements et associations susceptibles de participer aux discussions publiques qui allaient être organisées au cours du dernier trimestre de 2003.

Ces rencontres individuelles ont culminé avec la tenue de quatre *journées de concertation* dans les installations du Centre des sciences, sur le site du Vieux-Port de Montréal, les 18, 21, 28 novembre et 3 décembre 2003.

Ces journées de concertation ont regroupé successivement :

- les représentants du milieu économique (66 participants membres de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain);
- les représentants du milieu universitaire (26 participants);
- les résidents, groupes communautaires et commerçants du havre (27 participants);
- les groupes d'intérêt issus des domaines du patrimoine, de l'environnement et de la culture (39 participants).

Ces journées de concertation ont permis à l'équipe de la Société du Havre de Montréal de présenter, dans leur version préliminaire, les faits saillants de ses analyses et diagnostics sur le territoire du havre, les contraintes et les problèmes urbanistiques rencontrés sur le terrain, ainsi qu'un premier constat des magnifiques potentiels de mise en valeur et de développement du havre.

Après la présentation de ces diagnostics, six pistes d'intervention stratégiques ont été présentées et soumises aux discussions, commentaires et critiques des intervenants. Le but de l'exercice était de susciter l'engagement des intervenants en amont du processus de planification, d'échanger les points de vue sur la lecture des problématiques et des enjeux à partir des analyses réalisées, de présenter une amorce de vision de développement et d'aménagement pour le havre et, dans cette perspective, de suggérer des pistes d'intervention (objectifs et moyens) afin de vérifier la validité des diagnostics posés et la pertinence de ces pistes d'intervention.

Pour l'équipe de la Société du Havre de Montréal, ce processus a été l'occasion de mieux établir la hiérarchie des enjeux sur le territoire, de préciser les valeurs sous-jacentes à la vision d'aménagement et de développement, tout en remettant en question un certain nombre d'*a priori*. En somme, l'exercice a été très utile et enrichissant.

B. Recadrage de la démarche analytique

Les chapitres qui précèdent et qui composent ce que nous avons appelé *l'état des lieux* sont le produit d'une première démarche d'analyse et de diagnostic des problèmes urbains du havre, de ses contraintes et de ses potentiels de développement et d'aménagement.

Ces chapitres sont également redevables des journées de concertation tenues en novembre et décembre 2003, en amont des propositions d'aménagement et des recommandations que l'équipe de la Société du Havre de Montréal devait soumettre à son conseil d'administration et à ses partenaires publics, notamment, la Ville de Montréal, le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada.

À l'issue de ce premier exercice de discussions publiques, nous avons intégré, dans la mesure du possible, la plupart des critiques et commentaires qui ont été formulés par les participants aux séances de concertation. Mentionnons que, de façon générale, l'ensemble des intervenants ont apprécié être engagés dans des discussions publiques en amont du processus de planification et d'élaboration du projet.

Si le diagnostic établi à propos des problèmes urbanistiques du territoire du havre (fractures urbaines, déstructuration du territoire, problèmes d'accessibilité et de gestion des déplacements, cohabitation difficile entre les activités récréotouristiques et les milieux de vie, saisonnalité de la fréquentation, etc.) est généralement compris et partagé par l'ensemble des intervenants, plusieurs d'entre eux, notamment ceux du milieu universitaire, ont fortement insisté sur la nécessité d'établir un cadre méthodologique et une grille d'analyse rigoureuse. Une telle démarche s'avère nécessaire si on souhaite éviter que le développement du havre ne repose que sur une somme éclectique d'*a priori* qui ferait du havre le réceptacle d'une multitude de projets immobiliers, d'infrastructures et d'aménagements qui ne se rattacheraient pas à une vision claire du développement, à l'histoire et à l'esprit des lieux, ainsi qu'aux paysages du havre.

Par ailleurs, plusieurs intervenants (milieu académique, résidents, groupes communautaires et groupes d'intérêts en patrimoine, culture et environnement) ont exprimé le souhait que le cadre d'analyse soit enrichi d'informations sur :

- l'histoire du havre et de ses quartiers;
- les caractéristiques du territoire et la justification du découpage territorial;
- l'environnement du fleuve et son potentiel récréatif;
- les caractéristiques socio-économiques de la population et les besoins particuliers en matière de logement communautaire ou abordable;
- la structure et l'évolution des activités économiques qui s'y trouvent;
- la gestion des sols contaminés et la qualité des eaux du fleuve;
- le patrimoine historique et moderne présent dans le havre;
- les espaces naturels à mettre en valeur.

Dans sa version actuelle, notre *état des lieux* a tenu compte de ces critiques et commentaires de grande pertinence. Le cadre d'intervention, tel que nous l'avons défini en introduction, expose les grands principes qui devront encadrer la démarche de planification du développement et de l'aménagement du havre de Montréal. Ces principes directeurs reposent sur la notion de développement urbain durable qui doit comprendre :

- une gestion environnementale responsable et efficiente;
- la conservation et la mise en valeur du patrimoine (naturel, bâti, historique et moderne);
- la mixité urbaine et sociale, préalables à une vie urbaine riche, diversifiée, équilibrée, qui intègre les notions d'équité sociale et de justice redistributive, dans un projet de longue haleine axé prioritairement sur le développement harmonieux de l'habitat urbain, entre le centre-ville et le fleuve.

Par suite de ces discussions et à la demande de plusieurs intervenants, nous avons également ajouté à cet *état des lieux* les chapitres 1 à 4 qui constituent du matériel analytique nouveau et dont l'objectif est d'enrichir nos connaissances de l'histoire du havre, des caractéristiques de son territoire et du fleuve, de sa population et des activités économiques qu'on y trouve et qui se sont transformées en profondeur au cours des dernières décennies.

Pour l'essentiel, le chapitre 5 reprend les diagnostics présentés lors des quatre séances de concertation. Toutefois, il se trouve considérablement enrichi de matériel nouveau, venant répondre à plusieurs interrogations soulevées lors de ces séances. En outre, la collecte d'informations additionnelles nous a permis de présenter une analyse plus détaillée des problèmes d'accessibilité et de gestion des déplacements qui, tout en se situant à une échelle beaucoup plus grande, concernent plus particulièrement le territoire du havre.

Enfin, le chapitre 6 a été enrichi à la lumière des critiques et commentaires formulés. L'analyse, plus documentée, des problèmes de cohabitation entre les différentes fonctions urbaines (section 6.1) nous a permis de mieux cerner les enjeux stratégiques de développement et d'aménagement du havre, ce qui entraînera des choix qui seront dictés par une hiérarchie de valeurs.

La section 6.2 a été complètement repensée pour faire en sorte que les potentiels de développement et de réaménagement du havre soient d'abord conçus comme des projets centrés sur l'identité des lieux, en mettant en valeur l'ensemble de ses repères culturels et historiques ainsi que ses paysages urbains et naturels, soit sa trame urbaine, son patrimoine bâti, historique et moderne et son patrimoine naturel, vert et bleu.

Les études et analyses réalisées au cours de l'exercice 2003-2004 avaient pour objectif d'appuyer l'élaboration d'une vision porteuse d'avenir pour le développement et la mise en valeur du territoire du havre. D'autres analyses et études de faisabilité beaucoup plus précises (réaménagement du corridor de l'auto-route Bonaventure, gestion des déplacements, inventaire du patrimoine historique, stratégie de financement des projets, etc.), en appui aux recommandations contenues dans le document *Le havre de Montréal - Vision 2025*, viendront s'ajouter au courant de l'exercice 2004-2005.

C. Principaux commentaires des intervenants sur l'énoncé d'orientation

Comme entrée en matière de la seconde partie des présentations lors des journées de concertation, un énoncé d'orientation donnait le ton à l'exposé des six grands axes stratégiques d'intervention qui allaient être proposés. Cet énoncé général d'orientation était formulé comme suit.

Développer un consensus le plus large possible autour d'une stratégie visant à :

- redonner le fleuve et ses berges aux Montréalais par une amélioration marquée de l'accessibilité;
- renforcer la vocation récréative, culturelle et de tourisme d'affaires du havre;
- exploiter le plein potentiel du havre comme habitat urbain;
- intégrer, dans la planification, les dimensions du patrimoine historique et naturel;
- demeurer sensible aux besoins des activités industrielles en mutation depuis un demi-siècle;

pour que :

- le havre redevienne un des principaux moteurs de l'économie montréalaise;

et pour que :

- Montréal soit de nouveau une ville tournée sur le Saint-Laurent, tout autant que sur le mont Royal.

À chacune des quatre journées de concertation, il est clairement apparu que le premier axe d'intervention qu'il fallait prioriser était celui du développement du havre comme habitat urbain, comme milieu de vie complet, avec ses services de proximité. Par conséquent, on devrait s'assurer que le développement de la vocation récréotouristique du havre ne tourne pas le dos à sa vocation d'habitat urbain et, avant de considérer l'arrivée de tout nouvel équipement à haute fréquentation, il faudrait régler les problèmes de cohabitation qui existent actuellement, notamment en ce qui a trait au fort achalandage saisonnier et à la congestion automobile devenus intolérables dans le secteur du Vieux-Montréal, à la Cité-du-Havre et au parc Jean-Drapeau, en évitant également de déplacer les problèmes vers d'autres secteurs.

Par ailleurs, plusieurs intervenants (milieux d'affaires et organismes socio-économiques de l'arrondissement Sud-Ouest) ont trouvé plutôt faible la partie de cet énoncé qui consiste à *demeurer sensible aux besoins des activités industrielles en mutation*. Les activités portuaires et ferroviaires de même que l'industrie agroalimentaire sont toujours présentes et dynamiques dans le havre. Certains représentants d'organismes socio-économiques du Sud-Ouest souhaiteraient, malgré la fermeture des ateliers Alstom, conserver une vocation ferroviaire à ce site historique, lieu d'implantation du *Grand Trunk Railways*. En somme, sur cet aspect qui touche à la matrice industrielle plus ancienne du havre, le projet proposé devrait protéger ces activités et promouvoir un développement qui soit compatible avec leur réalité et leur existence, plutôt que d'adopter une attitude attentiste envers la disparition éventuelle de ces entreprises créatrices d'emplois.

L'énoncé d'orientation a été modifié en conséquence dans le document *Le havre de Montréal – Vision 2025*, qui constitue le fruit de la première phase des travaux de la Société du Havre de Montréal.

D. Les six axes d'intervention

Six axes d'intervention identifiés à la suite des analyses de terrain et des premières consultations ont été présentés comme base de discussion au cours des quatre séances de concertation. Ces axes concernent :

- le développement et la consolidation de l'habitat urbain dans le havre;
- le développement des activités récréatives, culturelles et touristiques et leur cohabitation harmonieuse avec les milieux de vie;
- l'amélioration de l'accès au fleuve et à ses berges;
- la gestion des déplacements et le développement du transport collectif;
- l'atténuation des impacts des axes autoroutiers sur le tissu urbain;
- la présence et la préservation des activités industrielles et portuaires.

a) Le havre, d'abord un milieu de vie (développement de l'habitat urbain)

La fonction résidentielle et les services de proximité qui s'y rattachent (services commerciaux, communautaires et institutionnels) s'avèrent d'une importance de premier plan pour faire du havre un milieu de vie complet, animé à longueur d'année. Favoriser le développement d'un habitat urbain de qualité pour les résidents actuels et futurs, c'est contribuer à créer un milieu de vie animé à longueur d'année en y attirant suffisamment de nouveaux résidents pour assurer une offre de services adéquate. On estime à plus de 12 000 unités de logement, le potentiel à développer dans divers secteurs du havre (voir figure C.1).

Voilà une piste d'intervention qui s'est démarquée entre toutes comme une priorité. Parmi les conditions préalables, la gestion des sols contaminés vient au premier rang. Elle constitue une préoccupation majeure tant du point de vue environnemental que du point de vue économique et doit faire appel à une solution qui s'inscrive dans une perspective de développement durable.

Parmi les préoccupations et mises en garde exprimées, mentionnons :

- l'importance accordée à la qualité de vie des résidents;
 - le juste équilibre à respecter entre le développement économique, résidentiel, récréatif et industriel;
 - l'accessibilité au logement abordable et au développement de l'emploi local dans le respect des principes d'inclusion et de mixité sociale.
- Le projet du havre ne doit pas avoir pour conséquence de chasser les résidents actuels de Pointe-Saint-Charles (embourgeoisement du quartier au détriment d'une population éprouvée). Les personnes qui ont bâti le quartier sont parties et continueront de s'en aller si la tendance actuelle à l'embourgeoisement se maintient.
 - Le site de Postes Canada (pointe des Seigneurs) devrait être voué à un développement mixte (résidentiel, commercial, services à la communauté), avec une part importante de logements communautaires ou abordables, et faire en sorte de préserver l'accès public aux rives du canal de Lachine.
 - Il serait indispensable d'inclure, dans les objectifs, la poursuite de la trame résidentielle, incluant des logements communautaires et abordables dans le secteur sud-ouest des ateliers ferroviaires de Pointe-Saint-Charles, et de prévoir un développement économique compatible avec cet objectif sur le site des anciens ateliers Alstom.

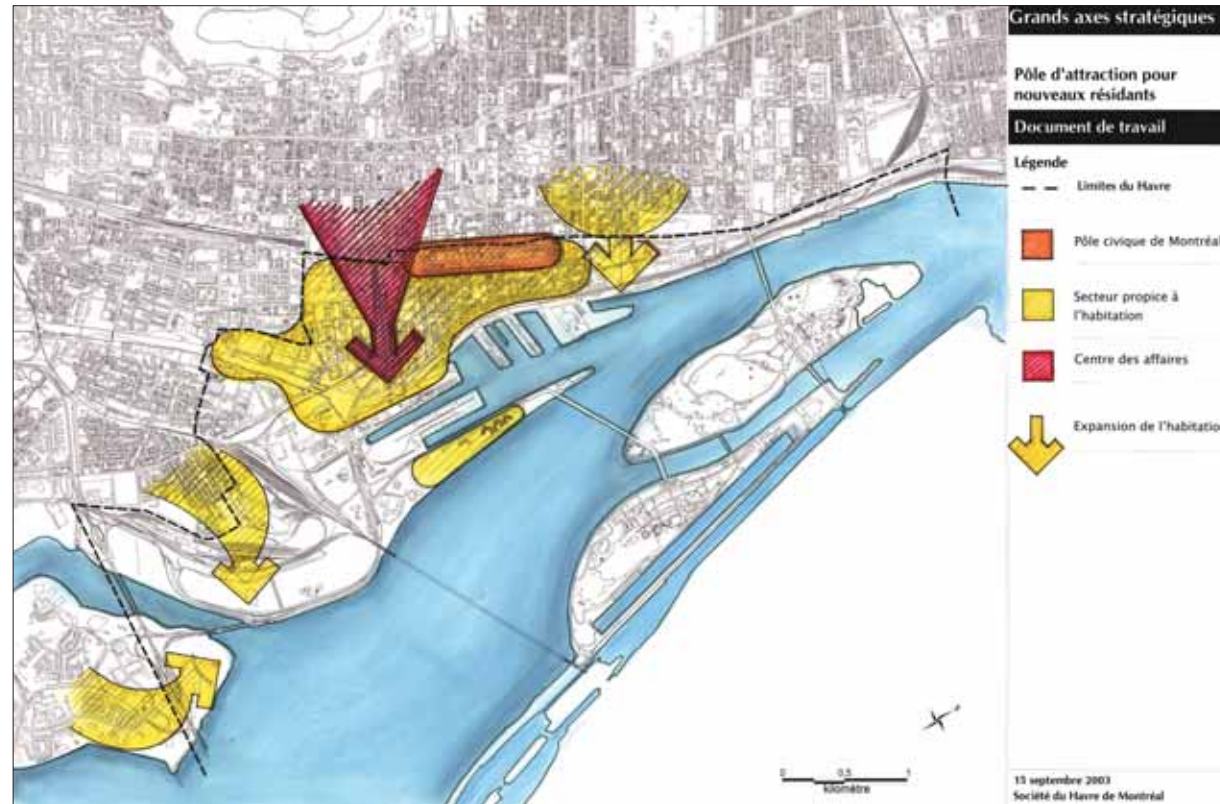


Figure C.1

b) Le havre comme pôle d'attraction récréatif, culturel et touristique

Le développement du havre en tant que pôle d'attraction récréatif, culturel et touristique d'envergure internationale devra se faire en consolidant la vocation des équipements en place, tout en attirant de nouveaux équipements visant une clientèle hors pointe (voir figure C.2). Par ailleurs, pour assurer un développement harmonieux de l'offre, il faudra encourager, entre les principaux organismes en présence, une coopération accrue dans la programmation et la promotion de leurs activités. Il faudra en outre veiller à ce que la tenue de grands événements publics n'entre pas en conflit avec d'autres objectifs de développement et d'aménagement. Pallier les lacunes du transport collectif s'impose comme une condition préalable au développement souhaité.

Les préoccupations exprimées soulignent l'importance :

- d'assurer l'équilibre entre l'exploitation et le développement d'équipements récréotouristiques à haute fréquentation et les autres usages, notamment la fonction résidentielle, les espaces verts et les parcs;
- de faire des choix, ces fonctions n'étant pas nécessairement conciliables;
- de faire en sorte que le havre ne devienne pas seulement un vaste ensemble monofonctionnel, c'est-à-dire une cité touristique;
- de réévaluer la vocation touristique du Vieux-Port que plusieurs intervenants considèrent comme un problème, voire une erreur, le Vieux-Port ayant d'abord été conçu comme parc urbain en rive, voué à la promenade;
- de ne pas faire de l'augmentation de l'achalandage récréotouristique un objectif en soi, mais de chercher plutôt à mieux répartir cet achalandage sur le territoire et en dehors de la haute saison;
- d'explorer, dans cette perspective, le potentiel d'activités hivernales afin de mieux répartir la fréquentation et d'assurer une animation en toutes saisons, favorisant la vitalité économique aussi bien que sociale et culturelle du havre;

- de développer et de mettre en valeur les espaces verts et les parcs plutôt que de les considérer comme des espaces récréotouristiques;
- de faire en sorte que les installations et infrastructures des courses automobiles, à l'île Notre-Dame, soient démantelées le plus rapidement possible entre chaque événement pour redonner accès au public en remettant les lieux (espaces verts et parcs) en bonne condition;
- de favoriser une meilleure coordination et une meilleure synergie entre les différents pôles d'attraction et équipements existants;
- de concilier la mise en valeur du patrimoine historique bâti et du patrimoine naturel avec la promotion du havre comme pôle touristique : une fréquentation trop forte peut mettre en péril le patrimoine;
- de procéder à une étude d'impacts (économiques, urbains, circulation) en vue de l'implantation éventuelle d'un centre de foires dans le havre;
- de réduire significativement le recours à l'automobile comme mode de déplacement privilégié par la vaste majorité des visiteurs et d'améliorer en conséquence la desserte en transport collectif.



Figure C.2

c) L'accès au fleuve et à ses berges

Insulaires qui s'ignorent le plus souvent, la plupart des Montréalais n'entretiennent que des rapports lointains avec leur fleuve. Mais il est vrai que le fleuve et ses berges sont physiquement inaccessibles ou très difficiles d'accès dans le havre (voir figure C.3). Rappelons que le littoral du havre comporte 31 kilomètres de berges dont 22 kilomètres sont toujours inaccessibles en raison des infrastructures autoroutières et portuaires, de la hauteur et de l'escarpement des remblais, ou simplement de l'absence d'aménagements favorisant l'accès aux abords du fleuve. Autant d'obstacles à lever pour permettre aux Montréalais de se réappropriier les berges et le fleuve, pour créer une relation plus étroite entre la ville et son fleuve.

Le Vieux-Port a ouvert une première fenêtre sur le fleuve, mais l'aménagement des berges et des quais demande à être complété pour accroître les points de contact avec l'eau. Le problème majeur d'accessibilité réside dans le secteur du Technoparc où l'autoroute Bonaventure interdit tout accès au fleuve et à ses berges. La relocalisation de l'autoroute Bonaventure au nord du Technoparc permettrait de restaurer les berges en prolongeant le parc linéaire des Rapides de Lachine jusque dans le Vieux-Port, de même que dans la Cité-du-Havre et dans la pointe nord de l'île des Sœurs.

Lors des séances de concertation, un large consensus s'est dessiné autour de l'objectif de redonner le fleuve aux Montréalais. Voici les préoccupations exprimées par les participants :

- reconnaître l'importance du fleuve en tant que ressource, améliorer la qualité des eaux et des berges, favoriser les activités fluviales et portuaires, nautiques et aquatiques, assurer la mise en valeur de son potentiel naturel, culturel et récréatif;
- favoriser une renaturalisation du milieu aux abords du fleuve;
- développer le service de navettes fluviales (mode de transport en lien direct avec le fleuve);

- garantir la nature publique et l'accessibilité physique et visuelle des berges et des éléments patrimoniaux, ce qui entraîne un réaménagement des infrastructures qui enclavent le havre;
- explorer les possibilités de développer le potentiel des berges pour y aménager des lieux de baignade avec des plages sur le littoral du fleuve;
- rechercher des solutions techniquement et économiquement réalistes, faisant appel aux principes du développement durable.



Figure C.3

d) La gestion des déplacements et le transport collectif

L'absence d'une gestion intelligente des déplacements vers le havre et à l'intérieur de celui-ci et le choix que font la plupart des visiteurs et des travailleurs d'utiliser leur voiture plutôt que le transport en commun engendrent des situations d'engorgement et de congestion extrême au sein de ce territoire qui s'en trouve fragilisé, notamment le Vieux-Montréal et le parc Jean-Drapeau, sans oublier la Cité-du-Havre (voir figure C.4). Cette situation devient insupportable pour les résidents autant que pour les visiteurs captifs du seul moyen de transport qu'ils considèrent comme fiable et efficace.

Dans ce contexte, la mise en œuvre d'un plan de gestion des déplacements, comprenant, entre autres, l'implantation d'un système efficace de transport collectif, devient un préalable à la réalisation des objectifs de développement dans le havre. Parmi les scénarios qui ont été envisagés pour faciliter les déplacements entre les différents secteurs du havre et pour assurer une liaison avec le centre-ville, l'implantation d'un système de tramway moderne, en site propre et en réseau avec le métro, se positionne avantageusement, d'autant plus qu'une partie de l'infrastructure ferroviaire est déjà en place entre le Vieux-Port (corridor ferroviaire du port de Montréal) et le parc Jean-Drapeau (emprise de l'Expo Express).

Cette mesure doit être considérée comme un des éléments d'une stratégie d'ensemble de gestion des déplacements dans le havre : guidage dynamique des voitures vers des aires de stationnement desservies par le nouveau tramway et situées en périphérie du havre; développement d'aires de services et prise en charge des autocars touristiques; réaménagement des abords de la station de métro Champ-de-Mars. Voilà quelques-unes des mesures à mettre en œuvre. Il faudrait également réévaluer l'offre de stationnement au Vieux-Port de Montréal puisqu'elle est une source de congestion automobile majeure durant la haute saison, notamment sur les rues Berri et de la Commune.

- Un consensus se dégage très clairement autour de la nécessité de miser sur le transport en commun dans le but de réduire la circulation automobile dans le havre.
- Tous sont conscients que cette approche nécessitera un important changement dans les habitudes et les modes de déplacement des visiteurs.

- Il serait inutile d'implanter un nouveau service de tramway si on ne vise pas une diminution substantielle du nombre d'automobiles dans le havre.

e) Les axes routiers

Les autoroutes Bonaventure et Ville-Marie constituent un obstacle de taille à la requalification des secteurs riverains et à l'intégration du Vieux-Montréal au centre-ville. Le havre est traversé par ces infrastructures, mais celles-ci ne le desservent pas bien (voir figure C.3). Pour remédier à ces problèmes, on envisage de trans-

former une partie de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain afin de permettre le redéveloppement des secteurs adjacents. On pourra également évaluer différents scénarios de réaménagement des abords du pont Victoria pour faire de ce secteur une porte d'entrée prestigieuse dans Montréal. Par ailleurs, on propose de poursuivre la stratégie déjà amorcée de recouvrement de l'autoroute Ville-Marie.

Avant de prendre position sur des projets d'une telle envergure, on demande :

- de documenter plus à fond ces projets par des études d'impact et de faisabilité;

- d'évaluer l'impact d'un réaménagement du réseau routier et de la relocalisation de l'autoroute Bonaventure afin de ne pas déplacer le problème en déplaçant l'autoroute;
- d'éviter, notamment, que le quartier Pointe-Saint-Charles, qui est un quartier très tranquille, ne devienne un lieu envahi par la circulation automobile et le camionnage;
- de rétablir la continuité de la trame urbaine pour développer l'habitat urbain et l'activité économique dans les secteurs déstructurés aux abords des autoroutes et pour faciliter les échanges et les déplacements entre les quartiers.



Figure C.4

f) Les activités industrielles à protéger

Les activités industrielles et portuaires ont subi d'importantes transformations au cours des vingt-cinq dernières années. Le déplacement d'une grande partie des opérations portuaires vers l'est et la fermeture récente des ateliers Alstom, à Pointe-Saint-Charles, illustrent bien ce propos. Toutefois, les activités qui demeurent et qui contribuent toujours à la vitalité économique de Montréal sont à protéger (voir figure C.5). C'est le cas notamment des ateliers de Via Rail dans le secteur de Pointe-Saint-Charles et du triage ferroviaire sous le pont Jacques-Cartier, une activité vitale pour le port de Montréal. Cependant, il faudra sans doute reconsidérer la vocation d'autres secteurs du havre qui pourraient aussi connaître un ralentissement. À cet égard, voici quelques propositions et commentaires des participants aux séances de concertation.

- Le développement proposé doit profiter aux entreprises existantes sur le territoire, ainsi qu'à la population locale.
- La Société du havre de Montréal, dans sa présentation, semble évacuer la dimension ferroviaire : on la présente comme une contrainte, alors qu'elle est au cœur de l'histoire économique des lieux. Elle doit être considérée comme une source d'emplois et d'activités économiques.
- Il y a lieu de développer une vision d'avenir pour la reconversion des ateliers de Pointe-Saint-Charles (Alstom) et d'éviter de condamner définitivement leur vocation ferroviaire.
- Plusieurs intervenants du Sud-Ouest sont sceptiques et appréhendent les impacts de la venue d'un centre de foires commerciales internationales sur les terrains du CN. Ils demandent à obtenir beaucoup plus d'informations à cet effet (rôle, nature et besoins pour un tel équipement, retombées économiques locales et création d'emplois pour le Sud-Ouest, impacts urbains).
- Les activités portuaires dans le havre ancien pourraient devenir un attrait pour les visiteurs si on aménageait des espaces pour l'observation et pour l'interprétation historique des lieux.

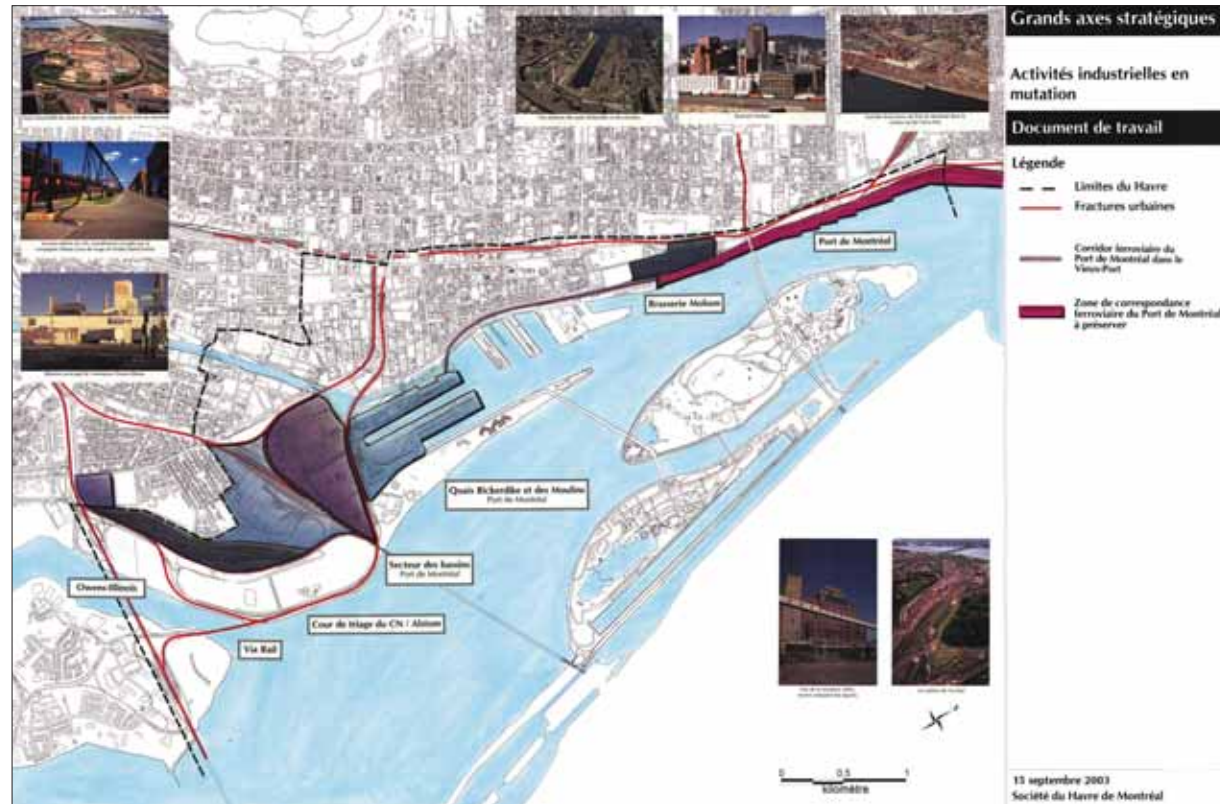


Figure C.5

En conclusion

Les rencontres de concertation ont permis à la Société du Havre de Montréal de prendre connaissance des préoccupations des intervenants et des orientations souhaitées quant à l'avenir du havre. Elles lui ont permis également de préciser les pistes d'intervention à privilégier et la vision à promouvoir. Celle-ci est apparue clairement au fil des rencontres : rapprocher la ville de son fleuve, rappeler aux Montréalais que Montréal est une île.

Avec un potentiel de plus de 12 000 nouveaux logements, l'habitation est apparue comme un axe de développement à privilégier, une valeur sûre entre toutes. D'où l'importance d'assurer l'intégration et l'harmonisation des usages et fonctions dans le havre en tenant compte de l'impact des projets de développement sur la qualité de vie des résidents. Le message est clair : le développement du havre ne doit pas se faire au détriment de ceux qui l'habitent, au contraire.

Dans la même optique, on est favorable au développement récréotouristique dans la mesure où il profite d'abord aux Montréalais. L'un des principaux attraits de Montréal, ce sont les Montréalais eux-mêmes, d'où l'importance de faire du havre un milieu animé à long terme, d'abord et avant tout par eux et pour eux.

À noter que la mise en valeur du patrimoine s'est imposée comme une autre piste d'intervention à privilégier. On réfère aussi bien au patrimoine bâti, qu'au patrimoine naturel ou archéologique. Le silo numéro 5, qui ne laisse personne indifférent, en est un

exemple. Sa valeur patrimoniale, liée à la fonction du lieu et du bâtiment, se situe au-delà de la valeur architecturale comme telle. Il en va de même en ce qui concerne les bassins, les berges et l'ensemble du patrimoine historique et naturel du havre.

Enfin, l'importance du potentiel à développer dans le havre et la diversité des intérêts en jeu ne doivent pas faire oublier la vue d'ensemble. La ligne directrice est tracée : assurer la cohérence des interventions, le juste équilibre et la cohabitation harmonieuse des différentes fonctions et des différents usages sur le territoire du havre.

Cette vue d'ensemble, qui est aujourd'hui proposée aux Montréalais, est présentée, avec les illustrations très inspirantes de ce que pourrait être le havre de l'avenir, dans le document intitulé *Le havre de Montréal – Vision 2025. La ville et son fleuve – Une proposition pour l'avenir*.

La Société du Havre de Montréal invite tous les Montréalais à participer à l'élaboration et à la mise en œuvre de cette vision d'avenir qui pourrait se concrétiser comme un des plus magnifiques projets d'aménagement urbain que notre métropole ait connu depuis le plan des Commissaires de 1804.



Figure
C.6
La ville et
son
fleuve.

Source : Ville de Montréal, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine.