



Société du Havre de Montréal

# Le havre de Montréal VISION 2025

La ville et son fleuve — Une proposition pour l'avenir







Société du Havre de Montréal

# Le havre de Montréal VISION 2025

La ville et son fleuve — Une proposition pour l'avenir



**Réalisation**

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

**Consultants**

Yves Archambault, Pierre Fortier, Édith Juneau et Pierre-Olivier Saire du Groupe DBSF; Dominique Bessette, Max Francischiello, Nancy Léveillé et Diane Martin du Groupe ABFLM, MBA en immobilier de l’UQAM; Glen Fisher, ingénieur; Terry Liston, conseiller en communication; François Rémillard, historien; Christian Thiffault, architecte.

**Croquis**

Christian Thiffault, Architectes

**Photographies**

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

**Images de synthèse**

Giovanni De Paoli, Jonathan Dorthe et Neil Melendez, Groupe de recherche en conception assistée par ordinateur (GRCAO), Faculté de l’aménagement, Université de Montréal

**Graphisme**

Yves Côté, Multiconcept graphisme inc.

**Impression**

Quebecor World

Société du Havre de Montréal  
303, rue Notre-Dame Est  
Montréal (Québec)  
H2Y 3Y8  
www.havremontreal.qc.ca

ISBN 2-9808478-0-1  
Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec, 2004  
Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Canada, 2004

© Société du Havre de Montréal

*The English version is available on request*

## Table des matières

Messages de nos partenaires .....	1
Message des coprésidents .....	2
Avant-propos .....	3
Introduction .....	7
La ville retrouve son fleuve - Vision 2025 .....	8
La réappropriation de l’espace riverain .....	10
La réappropriation de l’espace urbain .....	12
Le développement urbain durable .....	16
Stratégie de mise en œuvre et de financement .....	23
Plan d’action 2004 .....	24
Annexe A	
L’état des lieux .....	25
Annexe B	
Les pistes d’intervention et le processus de concertation .....	28

## Messages de nos partenaires



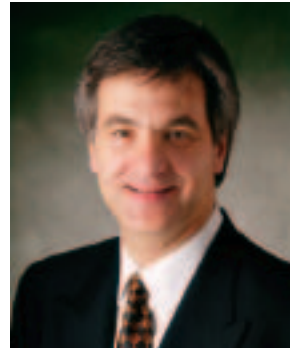
Le havre de Montréal est l'un des lieux les plus chargés d'histoire de notre pays. Dans ce berceau de la métropole québécoise se trouvent certaines des destinations touristiques les plus populaires au Québec et au Canada comme le Vieux-Port de Montréal, le Vieux-Montréal ou encore le parc Jean-Drapeau. Le havre fournit également un accès privilégié au canal de Lachine, témoin de l'industrialisation de l'Est du Canada aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles.

Mais le havre représente beaucoup plus qu'un espace historique et touristique. Sa localisation, l'activité portuaire qui s'y déroule et la présence de nombreuses entreprises en font un secteur névralgique sur le plan socio-économique. Plusieurs interventions majeures ont déjà contribué à la mise en valeur de ce territoire; la réflexion entreprise par la Société du Havre permettra de dégager une vision intégrée qui vient renforcer le potentiel diversifié de ce secteur.

À titre de partenaire majeur, le gouvernement du Canada appuie les initiatives visant à tirer le maximum d'un site dont l'importance ne fait aucun doute. Je souhaite, pour ma part, que les travaux de la Société, en définissant plus précisément les vocations du havre, puissent susciter une synergie et des consensus porteurs d'une véritable renaissance pour cette partie de Montréal.

Lucienne Robillard

Ministre de l'Industrie et ministre responsable de  
Développement économique Canada



Résolument moderne, Montréal consolide aujourd'hui ses acquis, son patrimoine architectural et sa trame urbaine en synergie avec l'environnement et souhaite redonner accès à la population au fleuve et à ses berges.

Les activités portuaires, ferroviaires et industrielles côtoient désormais des infrastructures récréotouristiques, des tours d'habitation et des installations de la nouvelle économie. Avec la réouverture du canal de Lachine à la navigation de plaisance, avec l'émergence du Quartier international, avec l'aménagement du Vieux-Port et du parc Jean-Drapeau et la restauration du Vieux-Montréal, on assiste à une renaissance de ce secteur.

En élaborant un plan d'intervention concerté, la Société du Havre propose une vision à long terme de l'aménagement et du développement du havre et de sa périphérie dans une perspective de développement durable.

Jean-Marc Fournier

Ministre des Affaires municipales, du Sport et du Loisir  
Gouvernement du Québec



La présence de l'eau est l'une des caractéristiques essentielles de la personnalité de Montréal. Elle est à l'origine même de sa fondation. Notre métropole est une île et, pourtant, ses berges nous sont inaccessibles sur bien des kilomètres. Elle possède un havre au potentiel de développement considérable, maintes fois souligné au cours des dernières années, mais qu'on tarde à mettre pleinement en valeur. C'est

pour remédier à cette situation que nous avons créé la Société du Havre de Montréal.

Je veux remercier à nouveau messieurs Lucien Bouchard et Bernard Shapiro d'avoir accepté mon invitation à coprésider cette Société, ainsi que les gouvernements du Canada et du Québec qui ont contribué à sa création. Je tiens également à exprimer ma reconnaissance au Port de Montréal, au CN, au CP et au Vieux-Port, avec lesquels des liens précieux ont été noués. Un merci tout spécial pour les administrateurs et le personnel de la Société du Havre dont le directeur général, monsieur Jacques Coté.

Je me réjouis de la collaboration qui s'est établie entre les experts de la Société et ceux qui travaillent à l'élaboration du plan d'urbanisme de Montréal. Je rappelle que tout le monde s'entend pour considérer le havre comme un secteur prioritaire d'intervention pour dynamiser le centre de Montréal. Les deux plans doivent donc s'articuler afin que soit assuré un développement harmonieux de l'ensemble. Par ailleurs, les actions à poser sont d'une telle envergure que tous les milieux sont appelés à s'impliquer de façon importante pour assurer la mise en œuvre de cette relance tant attendue du havre de Montréal. Création d'une nouvelle richesse, amélioration de la qualité de vie, sauvegarde d'un de nos plus précieux patrimoines historiques, les enjeux sont nombreux et de taille!

J'anticipe avec beaucoup d'enthousiasme le moment où nous allons aborder la phase de réalisation de projets concrets inspirés par ce document. C'est sur le terrain que le travail de la Société du Havre de Montréal trouvera son aboutissement.

Gérald Tremblay

Maire de Montréal

## Message des coprésidents



2

La géographie a fait de Montréal, pendant près de deux siècles, la porte d’entrée du continent nord-américain. Merveilleusement servie par sa localisation au centre d’un incomparable réseau de voies d’eau, elle livrait passage aux explorateurs, voyageurs et commerçants jusqu’au cœur du Nouveau Monde. Comme toute ville carrefour, elle a récolté les fruits de cette circulation internationale de personnes, d’idées et de biens. C’est ainsi que les assises de l’économie canadienne ont été posées sur les bords du Canal de Lachine. Creuset de la révolution industrielle et poumons financiers du Canada, elle a réalisé le rêve des commissaires qui ont été chargés, en 1804, d’en projeter une vision dans le temps.

Au départ, il y a toujours un rêve. Toutefois, avec le temps, les rêves, même réalisés, tombent en désuétude. D’autres doivent les remplacer. Il en a été de même pour le grand élan économique qui a animé le havre au XIX<sup>e</sup> siècle. Rien de plus visible que les

séquelles laissées par les mutations de l’économie : des usines désaffectées, d’immenses terrains abandonnés, des secteurs déstructurés et une cohabitation peu facile entre des activités urbaines, portuaires, ferroviaires et touristiques. L’immense potentiel de ces espaces et infrastructures laissés dans le sillage du progrès nous fait maintenant obligation de rêver à nouveau.

Voilà ce que ce rapport veut être : une vision de Montréal dans 25 ans et un plan pour la réaliser. Nous sommes fiers de vous le présenter aujourd’hui et reconnaissants envers ceux et celles qui nous ont apporté leur soutien : les trois paliers de gouvernement qui ont travaillé en étroite cohésion et les intervenants de tous les horizons : groupes communautaires, patrimoniaux et écologiques, architectes, paysagistes, organisations du secteur privé. Nous exprimons aussi notre gratitude aux membres du conseil d’administration et du comité exécutif de la Société et, de façon toute particulière, à notre indispensable directeur général, M. Jacques Côté

et à sa petite équipe de collaborateurs dévoués, Richard Arteau, Gisèle Delorme, Danielle Dionne, Marilou Hébert, Annie Laurin, Terry Liston, Pierre Malo et Philippe Roy.

Les Montréalais et Montréalaises ont aujourd’hui une occasion unique de redonner à leur ville un avenir sur les lieux mêmes de sa fondation. Nous voici tous conviés, plus de 360 ans après le débarquement de Maisonneuve à Pointe-à-Callière, à faire nous aussi œuvre de pionniers.

Lucien Bouchard

Coprésident  
Conseil d’administration  
Société du Havre de Montréal

Bernard J. Shapiro

Coprésident  
Conseil d’administration  
Société du Havre de Montréal



## Avant-propos



Image de synthèse : GRCAO, Université de Montréal

*Modélisation de la vision 2025*



## Le havre, au cœur de l'identité montréalaise

Le havre est au cœur de l'identité montréalaise. Site fondateur de Montréal, il est intimement lié à l'histoire économique, politique et sociale du Québec et du Canada. Cette histoire, la nôtre, prend ses racines dans la géographie même du lieu, un havre naturel dont la position stratégique donne accès au continent nord-américain et qui deviendra, au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, le creuset de la révolution industrielle au Canada. Le dynamisme qui caractérise alors le havre fera de Montréal la métropole du Canada, un titre que la ville conservera pendant plus de cent ans et qu'elle ne doit pas renoncer à reconquérir.

C'est ainsi qu'en ce début du XXI<sup>e</sup> siècle, le havre de Montréal et les espaces qui l'entourent sont appelés à jouer à nouveau un rôle de premier plan dans notre développement économique et social. Ces espaces offrent un formidable potentiel de développement résidentiel, récréatif, touristique et culturel, commercial et industriel, qu'il importe de réaliser dans une perspective de développement durable. La réappropriation relativement récente de ces espaces a donné un souffle nouveau au havre de Montréal. Pensons, par exemple, à la restauration du Vieux-Montréal et au développement de ses faubourgs, à l'aménagement du Vieux-Port et du parc Jean-Drapeau, à la réhabilitation du canal de Lachine, à l'émergence de la Cité Multimédia et du Quartier international et à l'agrandissement du Palais des Congrès, qui ont contribué à la réanimation du havre et de ses environs.

Cette renaissance s'est accompagnée d'une diversification de fonctions et d'usages qui doivent s'harmoniser. Par ailleurs, les transformations qu'a subies le havre au fil du temps, notamment en ce qui concerne les activités portuaires, ferroviaires et industrielles, ouvrent aujourd'hui la porte à un développement qui doit tirer avantage de l'emplacement unique du havre, point de rencontre de la ville et de son fleuve.

Ces espaces offrent un formidable potentiel de développement résidentiel, récréatif, touristique et culturel, commercial et industriel, qu'il importe de réaliser dans une perspective de développement durable.

## Le Sommet de Montréal

Depuis plusieurs années, tous ceux qui s'intéressent au développement économique et urbain de Montréal considèrent le havre comme un territoire qui mérite une attention particulière. Afin d'examiner de plus près les enjeux d'un tel développement, la Ville de Montréal réunissait au printemps 2002, à l'occasion du Sommet de Montréal, les principaux intervenants intéressés à l'avenir de leur ville et notamment à celui du havre. Le défi, en ce qui concerne le havre, était

d'harmoniser les intérêts publics et privés autour d'un plan d'intervention mobilisateur et rassembleur, un plan qui s'inspire d'une vision intégrée du secteur et qui permette aux différents intervenants de projeter un aménagement d'ensemble cohérent. Ce plan doit indiquer le type de développement souhaitable et proposer différents scénarios d'intervention. C'est ce pour quoi la Société du Havre de Montréal a été créée, en octobre 2002, avec l'appui des gouvernements municipal, provincial et fédéral.

Vue aérienne des installations portuaires du havre de Montréal en 1931



Photo: Fonds Shawinigan Water and Power Company

## La Société du Havre de Montréal

La Société du Havre de Montréal est donc née d'une volonté de poursuivre les efforts amorcés pour le développement de ce territoire. Elle a comme mission de proposer, pour le havre et les espaces urbains qui l'entourent, les grandes lignes d'un plan d'intervention concerté, assorti d'une stratégie de mise en œuvre et de financement. D'où découle une double tâche qui consiste à concevoir, aujourd'hui pour demain, une vision de l'aménagement et du développement du havre de Montréal et de son fleuve qui soit à la hauteur de sa signification historique et de son avenir, et à repenser les relations entre le fleuve et la ville afin de recréer des rapports plus intimes, mutuellement plus avantageux.

L'accessibilité au fleuve Saint-Laurent et à ses berges constitue en effet le grand dessein et le rêve des artisans de l'Expo 67, de l'aménagement du Vieux-Port de Montréal en 1992 et de la réouverture du canal de Lachine en 2002. En voulant rapprocher la ville et ses citoyens de leur fleuve, la Société du Havre de Montréal s'inscrit dans cette mouvance.

Les valeurs qui ont alimenté notre réflexion et nos recommandations sont multiples: symbiose population-fleuve, renouveau urbanistique, qualité de vie, fierté montréalaise, dynamisme économique, rayonnement international, protection de l'environnement, mise en valeur du patrimoine, participation du milieu, mixité sociale, développement durable, collaboration institutionnelle, qualité architecturale, partenariat public-privé, vision à long terme.

Mission: proposer, pour le havre et les espaces urbains qui l'entourent, les grandes lignes d'un plan d'intervention concerté, assorti d'une stratégie de mise en œuvre et de financement.

## L'état d'avancement

Au cours de son premier mandat, la Société du Havre de Montréal a dressé l'état des lieux, identifié les enjeux d'aménagement et proposé des pistes d'intervention en faisant appel à la consultation, à la participation et à la concertation. Les recommandations qui en résultent proposent les grandes orientations d'un plan directeur de développement et d'aménagement du havre contenues dans le présent rapport. Il s'agit d'un rapport d'étape qui invite à poursuivre le débat sur le devenir du havre de Montréal.

Au moment où la Ville de Montréal vient de déposer le plan d'urbanisme de la nouvelle ville, où les gouvernements canadien et québécois s'interrogent sur la meilleure façon de contribuer à la revalorisation du havre, où les principaux intervenants mettent à jour leur propre plan stratégique, la Société présente à ses principaux partenaires quelques propositions quant à l'avenir du havre de Montréal.

Un bref résumé du rapport d'analyse est présenté dans l'annexe A du présent document. Sa version intégrale peut être consultée sur le site Internet de la Société à l'adresse suivante : [www.havremontreal.qc.ca](http://www.havremontreal.qc.ca)

## Remerciements

La Société du Havre de Montréal tient à remercier sincèrement tous ceux qui ont contribué à ses travaux, notamment par leur participation aux séances de consultation, aux groupes de travail sectoriels ou aux tables de concertation. Le rapport que nous déposons reflète la contribution de tous ceux qui ont répondu à notre invitation à se prononcer sur l'avenir du havre.



Vue panoramique du havre à partir du parc de la Cité du Havre

### Le havre de Montréal – Vision 2025

Le présent rapport expose la vision du havre en 2025, telle qu'elle se dégage des pistes d'intervention qui ont été présentées et discutées au cours de nombreuses consultations. Il esquisse les orientations à privilégier pour concrétiser cette vision.

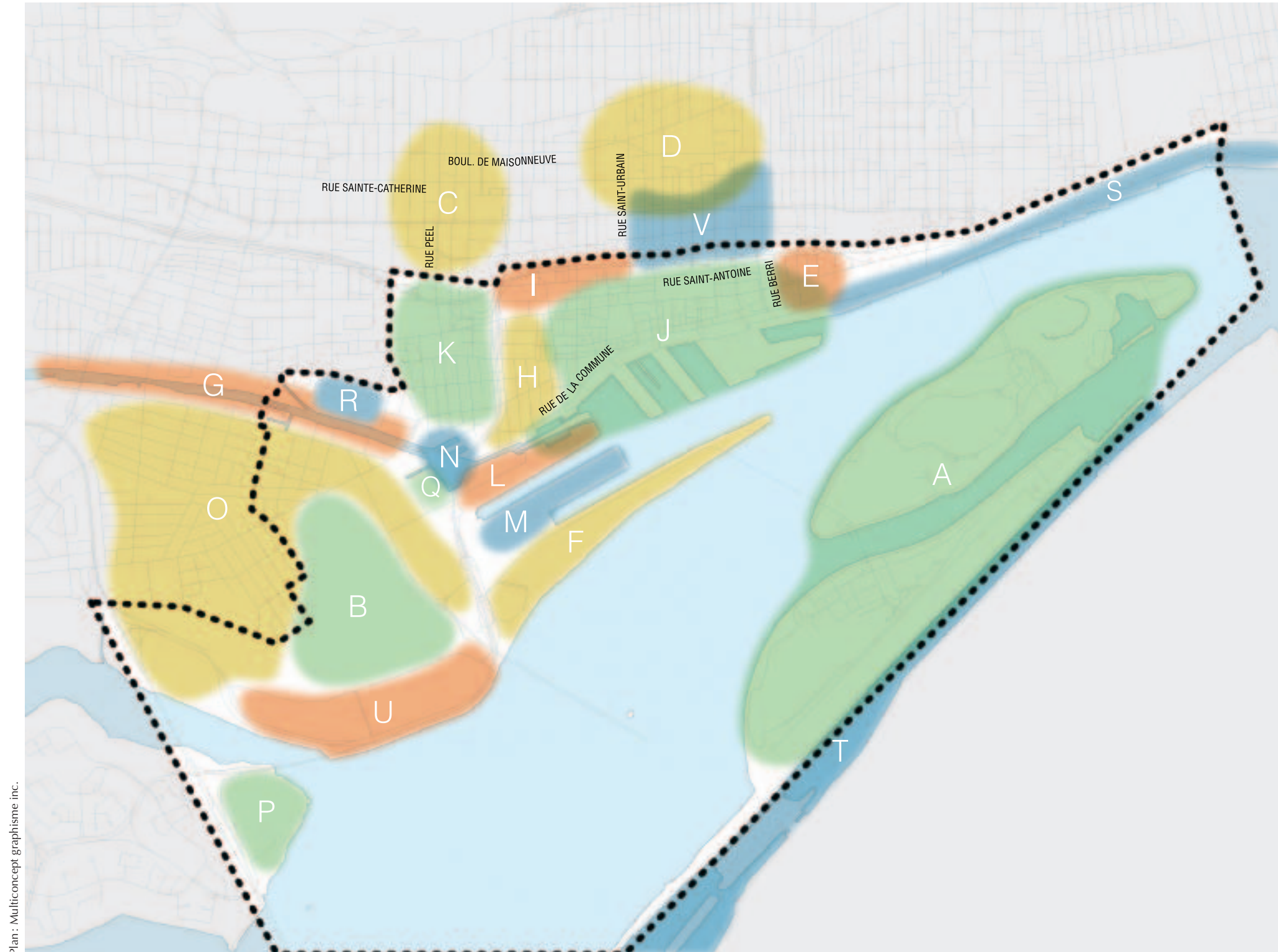
### Le havre de Montréal – L'état des lieux

La vision du havre en 2025 constitue l'aboutissement des travaux réalisés depuis un an et qui sont présentés en détail dans le rapport d'analyse intitulé *Le havre de Montréal – L'état des lieux*. Avec ses annexes, le rapport d'analyse retrace l'ensemble de la démarche accomplie au cours du premier mandat : analyse de terrain, recension d'études, consultations auprès des différents acteurs intéressés à l'avenir du havre.

Il présente les grandes étapes du développement du havre de Montréal, décrit le territoire, dessine le profil socio-économique et dresse le portrait de la situation avec ses contraintes et ses potentiels de développement et d'aménagement.

Lors de la deuxième phase de son mandat, la Société du Havre travaillera en étroite collaboration avec tous les intervenants pour identifier le rôle de tous et chacun dans la réalisation des recommandations formulées dans ce rapport et mettra au point un mécanisme de suivi pour assurer que des actions concrètes soient menées à terme dans leurs compétences respectives. Elle prendra de plus le leadership pour assurer la réalisation de certaines recommandations majeures, telles les modifications proposées à l'autoroute Bonaventure, nécessitant la collaboration de plusieurs intervenants.





Plan : Multiconcept graphisme inc.

### SECTEURS DU HAVRE

- A Parc Jean-Drapeau
- B Ateliers du CN et de Via Rail Canada
- C Quartier des hôtels
- D Quartier des spectacles
- E Pôle Viger / Faubourg Québec
- F Cité du Havre
- G Canal de Lachine
- H Cité Multimédia / Faubourg des Récollets
- I Quartier international
- J Vieux-Montréal / Vieux-Port
- K Griffintown
- L Jetée de la Pointe-du-Moulin
- M Jetée Bickerdike
- N Bassin Peel
- O Pointe-Saint-Charles
- P Pointe nord de l'Île des Sœurs
- Q Secteur des bassins Tate et Wellington
- R Terrain de Postes Canada
- S Triage ferroviaire du port de Montréal
- T Voie maritime
- U Technoparc
- V Faubourg Saint-Laurent

## Introduction — *Ramener la ville vers son fleuve*

Les axes d'intervention privilégiés par la Société du Havre de Montréal convergent vers un but : ramener la ville vers son fleuve. Cet objectif s'inscrit dans la continuité des réalisations qui, au cours des vingt-cinq dernières années, ont ouvert sur le fleuve une fenêtre qu'il s'impose aujourd'hui d'élargir en multipliant les points de contact avec l'eau et en éliminant les barrières qui séparent le centre-ville du havre.

Pour rétablir le lien entre la ville et le fleuve, il est essentiel de se réapproprier l'espace riverain, hypothéqué par des infrastructures de transport, et l'espace urbain, fracturé par la présence envahissante des autoroutes. Cette entreprise devra se faire dans une perspective de développement durable qui favorise la mixité des fonctions tout en privilégiant l'habitat urbain, c'est-à-dire un milieu de vie complet caractérisé par la diversité des activités et des services qu'on y trouve.

L'exercice de planification auquel nous convie cette vision du havre de Montréal est le premier qui soit entrepris sur ce vaste et complexe territoire depuis celui qui avait conduit au Plan des Commissaires de 1804. Deux siècles plus tard, il s'agit d'une étape tout aussi importante dans l'évolution du havre.

Ce territoire qu'illustre la carte ci-contre couvre une superficie de 10 kilomètres carrés et son littoral s'étend sur 31 kilomètres de berges. Il est délimité, à l'ouest, par le pont Champlain et, à l'est, par une ligne tracée un peu au-delà du pont Jacques-Cartier. Sa délimita-

tion, au nord, longe la rue Notre-Dame, puis la rue Viger et son prolongement jusqu'aux écluses de Saint-Gabriel, avant de redescendre vers le fleuve. Au sud, le territoire longe les abords du fleuve en incluant les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame.

Il s'agit d'une entité territoriale d'une grande complexité qui met en jeu les intérêts et les activités de nombreux acteurs socio-économiques : grandes entreprises, institutions, ministères et agences gouvernementales de juridiction fédérale, provinciale, régionale et municipale. Le premier défi de la Société du Havre est de rapprocher tous les acteurs et le plus grand nombre possible d'intervenants de la société civile pour élaborer une vision cohérente et à long terme du développement et de l'aménagement du territoire.

Son rôle consiste à susciter le consensus le plus large autour d'une stratégie visant à faire du havre un des principaux moteurs de l'économie montréalaise et de Montréal, une ville de nouveau tournée vers le Saint-Laurent tout autant que vers le mont Royal. Il s'agit d'une vision à long terme qui devrait se concrétiser progressivement jusqu'en 2025.

Le dépôt de ce rapport marque une première étape. La Société du Havre de Montréal y présente à grands traits sa vision du havre en 2025, à la lumière des analyses et des consultations réalisées à ce jour. Malgré la complexité d'un projet de développement et d'aménagement du havre, la vision sous-jacente peut se traduire tout simplement, tel que nous l'avons déjà évoqué, par la rencontre de la ville avec son fleuve.

Pour y arriver, la Société du Havre propose un ensemble d'interventions qui s'articulent autour de trois axes stratégiques : le premier consiste à réaménager l'espace riverain en grande partie inaccessible ; le deuxième, à reconstruire les secteurs déstructurés qui aujourd'hui coupent la ville de son fleuve ; le troisième

reflète un « parti pris » quant à la façon de faire qui s'inscrit dans la perspective du développement durable. Ceci signifie : favoriser la mixité urbaine et la cohabitation harmonieuse des différentes fonctions présentes ; privilégier la mixité sociale, garante d'un développement résidentiel viable ; améliorer l'accessibilité et la fluidité des déplacements ; et, enfin, assurer la protection de l'environnement et la mise en valeur du patrimoine qui constituent les paysages naturel et bâti du havre.

Pour ce qui est du financement, il faudra explorer des avenues faisant appel au partenariat. Bien que certains projets puissent profiter de programmes gouvernementaux déjà en place, la Société du Havre, tout à fait consciente de la pression de plus en plus grande qui s'exerce sur les finances publiques, entend mettre à contribution le secteur privé. À titre d'exemple, certains projets comportant des travaux considérables d'infrastructures publiques ayant un effet de levier sur la réalisation de projets immobiliers devront être financés par un partenariat public-privé. Par ailleurs, le havre possède d'importants atouts pour stimuler son propre développement. En un mot, il faudra faire preuve de créativité.

Enfin, le plan d'action de la Société du Havre, pour la deuxième phase de son mandat, consiste d'abord à jouer un rôle de coordination auprès de l'ensemble des partenaires et à lancer les études d'impact et de faisabilité préparatoires aux décisions qui s'imposent pour aller de l'avant.

Voilà en substance les grandes lignes de ce rapport qui sauront, nous l'espérons, susciter beaucoup d'enthousiasme pour l'avenir du havre.

### Un but :

- ramener la ville vers son fleuve

### Trois axes stratégiques :

- réappropriation de l'espace riverain
- réappropriation de l'espace urbain
- développement urbain durable



## La Ville retrouve son fleuve – Vision 2025

Deux obstacles majeurs empêchent encore les Montréalais de profiter pleinement de l'emplacement exceptionnel de leur ville en bordure du fleuve. Les infrastructures de transport, qui envahissent les berges, et le réseau autoroutier, qui fracture la trame urbaine, devront faire place à la réappropriation de l'espace riverain et de l'espace urbain, dans une perspective de développement durable.

### ■ La réappropriation de l'espace riverain

Redonner le fleuve aux Montréalais leur permettra de jouir d'un plan d'eau pleinement accessible pour y pratiquer toute une gamme d'activités récréo-touristiques, aussi bien sur les berges que sur le fleuve.

### ■ La réappropriation de l'espace urbain

La reconstruction des secteurs déstructurés par la présence des autoroutes permettra de retisser la trame urbaine, de développer l'habitat urbain et de créer un milieu de vie animé.

### ■ Le développement urbain durable

Concevoir l'avenir du havre dans une perspective de développement urbain durable, c'est favoriser la mixité des fonctions urbaines en assurant leur cohabitation harmonieuse et privilégier l'habitat urbain en favorisant la mixité sociale.



*Fracture urbaine créée par l'autoroute Bonaventure*



*Berges envahies par l'autoroute Bonaventure dans le secteur du Technoparc*





*Vision – Vue à vol d’oiseau du havre*  
 Le parc riverain remplace le corridor de l’autoroute Bonaventure et assure la liaison des réseaux récréatifs depuis le parc des Rapides de Lachine jusqu’aux îles et au Vieux-Montréal en passant par le secteur des bassins et le canal de Lachine. L’autoroute Bonaventure est transformée en une voie panoramique à accès limité. Relocalisée plus au nord, elle libère d’importants sites riverains pour l’implantation d’équipements à haute fréquentation en contact avec le parc et le fleuve. L’avenue Pierre Dupuy est redressée et prolongée vers Pointe Saint-Charles afin de permettre le désenclavement du quartier. Un autre lien garantira l’accès au fleuve pour ses résidents. Les vastes terrains industriels le long de la rue Bridge et de part et d’autre du corridor ferroviaire peuvent être mis en valeur et constituent un lieu privilégié pour l’implantation de grands équipements récréatifs et touristiques.



## La réappropriation de l'espace riverain

Redonner le fleuve aux Montréalais leur permettra de jouir d'un plan d'eau pleinement accessible pour y pratiquer toute une gamme d'activités récréotouristiques, aussi bien sur les berges que sur le fleuve.

### Un réseau vert sur les rives

Le déplacement de l'autoroute Bonaventure dans le secteur du Technoparc est au cœur de la stratégie visant à se réapproprier le fleuve et ses berges en permettant le prolongement du réseau

vert au bord de l'eau, entre le parc des Rapides de Lachine et le Vieux-Montréal, de même que l'aménagement de points d'accès au fleuve.

La Société du Havre ne dispose pas, en ce moment, des données nécessaires pour conclure de façon définitive à la faisabilité environnementale, technique et financière de ce projet. Par contre, nous jugeons prioritaire de réaliser une telle étude au cours des prochains mois afin qu'une décision en ce sens puisse être prise dès 2005.

Par ailleurs, les projets immobiliers d'envergure que certains prévoient développer sur la pointe nord de l'île des Sœurs et dans la partie centrale de la Cité-du-Havre devront pour leur part inclure l'aménagement de parcs linéaires sur les berges du fleuve dans chacun de ces deux secteurs.

État actuel des berges aux abords du pont Victoria dans le Technoparc

### Un bassin nautique

Lors de nos consultations auprès des groupes concernés par le développement du havre, nos interlocuteurs ont clairement exprimé l'importance non seulement d'avoir accès aux berges, mais également de pouvoir profiter du fleuve pour s'adonner à des activités nautiques. Il ne faut pas craindre, à cet égard, d'explorer et d'analyser toutes les possibilités d'aménager un bassin nautique à la largeur du fleuve, dans la continuité urbaine de notre grande métropole. Un projet en ce sens, évoqué au cours des travaux de la Société,



Escarpage des remblais dans le secteur du Technoparc

pourrait répondre aux attentes exprimées tout en offrant une solution au problème de l'escarpement des berges. Il s'agirait d'un projet de centrale hydroélectrique au fil de l'eau, en aval du pont de la Concorde, qui devrait être conçu de façon à préserver l'intégrité des rapides de Lachine sans que cela n'implique de rehausser les berges. Ce projet se distinguerait, à tous égards, de l'ancien projet Archipel qui, à juste raison, avait fait l'objet d'un rejet massif. Bien entendu, la Société, n'ayant ni le mandat ni les moyens d'analyser les tenants et les aboutissants d'un tel projet, ne saurait pour le moment porter de jugement sur sa faisabilité environnementale, technique et financière. Mais nous estimons opportun, avant toutes choses, d'en faire une étude sérieuse, de dresser le bilan de ses avantages et inconvénients et de le soumettre à une large consultation publique. Ce projet pourrait s'avérer intéressant dans la mesure où il contribuerait à la sécurité d'approvisionnement en électricité de Montréal, tout en assurant la mise en valeur de l'environnement et en permettant aux Montréalais de récupérer enfin la pleine jouissance de leur fleuve.



Photo : Christian Thiffault, Architectes



## Le secteur du bassin Peel

La décision de l'Administration portuaire de Montréal de poursuivre ses activités sur la jetée Bickerdike ouvre la voie à l'aménagement d'une esplanade sous les convoyeurs du silo numéro 5, le long de la jetée de la Pointe-du-Moulin, pour favoriser l'observation sécuritaire des activités portuaires et la sensibilisation des Montréalais à l'importance économique de leur port.

La Société du Vieux-Port de Montréal et la Société du parc des Îles doivent, quant à elles, intégrer dans leurs plans de développement respectifs des mesures visant à poursuivre la mise en valeur et la protection des points de contact avec l'eau par l'aménagement de belvédères, de marinas et de points d'accès au fleuve. Elles devraient également poursuivre la mise en valeur de leur territoire par le renouvellement des installations et le développement de l'offre de produits et services, mieux répartie sur les quatre saisons.

Nous incitons, par ailleurs, l'agence Parcs Canada à entreprendre la deuxième phase de l'aménagement du bassin Peel, qui devrait comprendre l'élimination du bief numéro 2 et surtout l'excavation du déversoir numéro 2 entre le bassin Peel et celui de la Pointe-du-Moulin, en tant qu'élément central d'une esplanade.

La Ville de Montréal devra finalement veiller à ce que tout plan de développement et de mise en valeur des sites des bassins Tate et Wellington et des terrains de Postes Canada, le long du canal de Lachine, inclue une obligation d'excaver, en tout ou en partie, les bassins originaux et de préserver l'accessibilité du public aux berges.

### Front de fleuve ►

*Le déplacement de l'autoroute Bonaventure permet l'aménagement d'un vaste parc riverain en bordure du fleuve depuis le parc des Rapides de Lachine jusqu'au parc de la Cité-du-Havre. En s'intégrant au réseau vert, ce nouvel équipement d'envergure est accessible à l'ensemble de la population et devient le lieu de convergence des déplacements récréatifs sur les rives du Saint-Laurent. Il met en valeur des éléments de grande importance patrimoniale tels que le pont Victoria, premier pont de Montréal.*

Illustration : Christian Thiffault, Architectes



## Prochaines étapes

La clef du projet de réappropriation de l'espace riverain repose sur la faisabilité environnementale, technique et financière de déplacer l'autoroute Bonaventure entre l'échangeur Wellington et l'avenue Pierre-Dupuy et, si possible, d'aménager une centrale au fil de l'eau. Il est donc essentiel de réaliser, au

cours des prochains mois, les études préliminaires d'impact environnemental et de faisabilité sur le plan technique et financier. Si celles-ci s'avèrent concluantes, il faudrait évidemment soumettre ces deux projets à des études plus approfondies ainsi qu'à un large processus de consultation.

Les autres projets de réappropriation de l'espace riverain relèveront, en très grande partie, des partenaires de la Société du Havre que sont la Société du

Vieux-Port de Montréal, l'Administration portuaire de Montréal, l'agence Parcs Canada, la Société du parc des Îles et la Ville de Montréal. La Société du Havre de Montréal voudra s'assurer de l'inscription de ces projets à leurs plans de développement respectifs.



## La réappropriation de l’espace urbain

12



*L'état actuel de la principale porte d'entrée au centre des affaires*

La reconstruction des secteurs déstructurés par la présence des autoroutes permettra de retisser la trame urbaine, de développer l’habitat urbain et de créer un milieu de vie animé.

### L’autoroute Bonaventure

Le démantèlement de la structure élevée de l’autoroute Bonaventure entre la rue Notre-Dame et l’avenue Pierre-Dupuy et sa transformation en boulevard urbain, traversant le canal de Lachine soit par un tunnel sous le bassin Peel, soit par un

pont au-dessus du canal à l’est du bassin Peel, constituent la pierre angulaire de ce projet de reconstruction urbaine. Ce nouveau boulevard permettra de rehausser la principale porte d’entrée au centre des affaires, de prolonger les fonctions du centre-ville dans l’axe de la rue University et de reconstruire les secteurs environnants, tout en élargissant l’assiette fiscale de la Ville de Montréal.

Un tel projet pourrait, à première vue, paraître ambitieux, particulièrement dans le contexte actuel où la capacité financière des gouvernements est limitée. Mais il faut bien voir que la structure actuelle de l’au-



Illustration : Christian Thiffault, Architectes

toroute, au nord du bassin Peel, devra de toute façon faire l’objet d’une réfection majeure, au coût de plusieurs dizaines de millions de dollars. Or, une simple réfection n’entraînerait aucune retombée structurante, tandis que la transformation de l’autoroute en boulevard urbain créerait un potentiel immobilier de centaines de milliers de mètres carrés, dont la Ville de Montréal serait le principal bénéficiaire. Il en sera de même éventuellement pour l’autre partie de la structure, au sud du bassin Peel. La possibilité qu’un tel projet puisse s’autofinancer en très grande partie est à considérer sérieusement.

### ▲ Entrée de ville

La portion nord de l’autoroute Bonaventure, entre la rue de la Commune et la rue Notre-Dame, est remplacée par un boulevard urbain à flux séparés de manière à raccorder le faubourg des Récollets et le Griffintown, et à rattacher ces quartiers au centre-ville. Les terrains ainsi libérés sont mis en valeur dans le même esprit que les opérations en cours dans le faubourg des Récollets et la Cité Multimédia, transformant la principale entrée de Montréal en un quartier habité et vivant.





L'axe du bassin Peel, un important potentiel de requalification urbaine

### L'axe du bassin Peel

La mise en valeur des terrains situés dans l'axe du canal de Lachine, entre la jetée de la Pointe-du-Moulin et les écluses Saint-Gabriel, permettra pour sa part le développement d'un important potentiel résidentiel, particulièrement sur la rive nord du bassin Peel et du canal de Lachine. Quant au secteur des bassins Tate et Wellington et des anciens ateliers du CN, à Pointe-Saint-Charles, il ouvre la porte à l'implantation d'équipements structurants à haute fréquentation. La partie ouest de ce secteur pourra également accueillir un développement résidentiel. Dans tous les cas, une attention particulière devra être accordée à l'inclusion d'une composante significative de logement abordable et social.

Le développement de ce secteur offre une opportunité très intéressante pour des partenariats public-privé. Une partie très importante des terrains du secteur appartient en effet aux pouvoirs publics. À l'intérieur des consortiums qui seraient formés, la contribution du secteur public se traduirait par la cession de terrains et celle du secteur privé, par l'apport des capitaux nécessaires à leur mise en valeur. Ce serait une façon innovatrice d'accélérer le développement immobilier tout en permettant d'y inclure une importante composante de logement abordable et social. Une approche similaire pourrait également être envisagée pour la construction d'équipements structurants à haute fréquentation, tel un centre de foires d'envergure internationale.

### Secteur des bassins

Dans la poursuite des opérations de mise en valeur déjà entamées, la redécouverte de l'ensemble des bassins situés au pied de la rue Peel offre un lieu privilégié raccordant les réseaux récréatifs du Vieux-Port, du canal de Lachine et du parc Jean-Drapeau. Le secteur des bassins Tate et Wellington est le site idéal pour accueillir des équipements structurants à haute fréquentation. Le passage de l'autoroute Bonaventure transformée en boulevard urbain pourra se faire soit en tunnel sous les bassins (tel qu'illustré sur ce croquis), soit par un pont urbain passant au-dessus du canal de Lachine à l'est du bassin Peel. L'aménagement sécuritaire de passages publics entre le canal et la Cité-du-Havre redonne vie au secteur des bassins et ouvre la porte à de nouvelles vocations sans nuire aux activités industrielles.

Illustration : Christian Thiffault, Architectes





## L'autoroute Ville-Marie

Le projet du Quartier international de Montréal a permis de franchir une étape importante du recouvrement de l'autoroute Ville-Marie en vue de rétablir les liens entre le Vieux-Montréal et le centre-ville. Plus récemment, la Ville de Montréal, dans le cadre de la révision de son plan d'urbanisme, a entrepris des études portant sur le tronçon de l'autoroute entre le Palais des Congrès et le square Viger.

Ces études envisagent un scénario de développement immobilier de grande densité au-dessus de l'autoroute. En plus de contribuer à la consolidation des fonctions résidentielle et commerciale entre l'arrondissement historique et le faubourg Saint-Laurent, le projet contribuerait au financement des coûts substantiels des travaux d'infrastructures qu'il implique.

La Ville de Montréal devrait poursuivre les études techniques déjà amorcées, tout en recherchant activement des partenaires privés disposés à développer le potentiel immobilier dans le cadre d'un partenariat public-privé avec la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec. Un tel projet pourrait également offrir des opportunités de construire du logement abordable et social.

Gouffre de l'autoroute Ville-Marie face à l'hôtel de ville



Modélisation de la reconstruction du front maritime du faubourg Québec



Illustration : Société de développement de Montréal

Société de développement de Montréal

## Le pôle Viger

De moindre envergure, la consolidation du pôle Viger représente néanmoins un grand intérêt pour le havre. Le réaménagement du square Viger, la restauration de l'édifice Jacques-Viger et sa reconversion à sa vocation initiale d'hôtel de luxe, le parachèvement du projet immobilier du faubourg Québec et la revalorisation du quai de l'Horloge à des fins récréotouristiques pourraient effectivement faire de ce secteur un pôle stratégique à l'est du havre. On devra encourager un partenariat public-privé pour stimuler le développement de ce secteur.

## Le lien Vieux-Port – Vieux-Montréal

La Société du Vieux-Port de Montréal devrait être incitée à ouvrir davantage son espace sur la ville, notamment en relocalisant ses entrées dans l'axe des rues du Vieux-Montréal.

## Secteur métro Champ-de-Mars ►

Le recouvrement de l'autoroute Ville-Marie face au Champ-de-Mars permet de rétablir les liens entre l'arrondissement historique et le faubourg Saint-Laurent. Le déplacement de la sortie Berri – Saint-Laurent plus en aval vers la rue Saint-Denis permet de créer un accès sécuritaire au Vieux-Montréal pour les usagers de la station de métro Champ-de-Mars et les nombreux piétons qui accèdent au havre depuis le quartier latin. Le tramway du havre emprunte les rues Saint-Antoine et Saint-Urbain pour créer un lien privilégié avec le quartier des spectacles.





Illustration : Christian Thiffault, Architectes

### Prochaines étapes

Tout comme dans le cas de la réappropriation de l'espace riverain, les ressources mises à la disposition de la Société du Havre lors de son premier mandat ne lui ont pas permis d'étudier plus en détail les propositions mises de l'avant dans ce rapport. Toutefois, en ce qui concerne l'espace urbain, la Ville de Montréal a elle-même entrepris des études plus ou moins détaillées sur plusieurs des enjeux soulevés. C'est le cas notamment de la conversion de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain entre les rues Notre-Dame et Wellington, du recouvrement de l'autoroute Ville-Marie entre le Palais des Congrès et le square Viger, ainsi que du projet de réfection du square Viger. Nous encourageons la Ville de Montréal à compléter ces études de façon que des décisions concrètes puissent être prises sur ces propositions. Une décision sur la conversion de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain devrait être prise dès 2005. On devrait également entreprendre une démarche pour identifier et sélectionner d'éventuels partenaires privés appelés à contribuer au financement des infrastructures et des projets immobiliers.

Le gouvernement fédéral, par l'entremise de ses agences, contrôle une très grande partie des actifs immobiliers dans les secteurs du bassin Peel et du canal de Lachine. Il devrait entreprendre dès cette année, en étroite collaboration avec la Ville de Montréal et la Société du Havre, une étude de préféabilité sur le potentiel de conversion de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain, entre le bassin Peel et l'avenue Pierre-Dupuy, de même qu'une analyse des différents scénarios possibles (tunnel ou pont) pour traverser le canal de Lachine. Il devrait, par ailleurs, lancer le processus de sélection des partenaires du secteur privé pour le développement des terrains de Postes Canada, sur la rive nord du canal de Lachine, ainsi que des terrains qui ne servent plus aux opérations du port de Montréal, dans le secteur des bassins Tate et Wellington et de la jetée de la Pointe-du-Moulin, incluant le silo numéro 5.



## Le développement urbain durable

Concevoir l’avenir du havre dans une perspective de développement urbain durable, c’est favoriser la mixité des fonctions urbaines en assurant leur cohabitation harmonieuse et privilégier l’habitat urbain en favorisant la mixité sociale.

### Le transport des personnes

L’amélioration notable des déplacements dans le havre ainsi que vers le centre-ville et le quartier des spectacles constitue une condition préalable à la cohabitation harmonieuse des différentes fonctions urbaines. En l’absence de mesures visant à corriger la situation actuelle, la congestion automobile continuera de créer des tensions entre les fonctions récréotouristique et résidentielle. De plus, il sera impossible d’assurer une meilleure répartition des visiteurs entre les divers points d’intérêt dans le havre et inutile d’envisager l’implantation de nouveaux équipements structurants à haute fréquentation. C’est donc l’ensemble du développement de l’habitat urbain qui s’en trouvera pénalisé.

Après avoir examiné les différentes options et tenu compte des particularités du havre, la Société en est venue à la conclusion que l’implantation d’un service de tramway du havre, avec accès au métro et à des stationnements, serait la solution la plus économique et la plus efficace au problème des déplacements. Dans une première phase, le service pourrait relier la station de métro Champ-de-Mars et le parc Jean-Drapeau, en passant par le bassin Peel et les anciens ateliers du CN, à Pointe-Saint-Charles. Le tramway utiliserait, pour la majeure partie de son trajet, les infrastructures ferroviaires de l’Administration portuaire de Montréal déjà en place le long de la rue de la Commune, dans le Vieux-Port, et le corridor de l’ancien Expo-express menant au parc Jean-Drapeau. Dans une deuxième phase, le service pourrait aisément être prolongé le long des rues Saint-Antoine et Saint-Urbain pour rejoindre le quartier des spectacles, ainsi que le long de la rue Peel pour rejoindre le quartier des hôtels. Le tramway du havre pourrait recevoir l’appui financier de partenaires comme le Casino de Montréal et la Société du Vieux-Port pour qui un tel service offrirait des avantages manifestes.

Par ailleurs, le développement du service de navette fluviale entre le Vieux-Port, le parc Jean-Drapeau et Longueuil, le réaménagement des abords de la station de métro Champ-de-Mars et l’aménagement d’aires de services pour les autobus touristiques en périphérie du havre s’intégreront dans un plan de gestion des déplacements qui contribuera à une plus grande



Plan: Multiconcept graphisme inc.

mobilité et à une réduction des problèmes de cohabitation dans le havre. De plus, ce plan devrait prévoir des stationnements à des endroits stratégiques avec accès au métro et au tramway.

#### SECTEURS DU HAVRE

- |                                |  |
|--------------------------------|--|
| A Parc Jean-Drapeau            | G Canal de Lachine                         |
| B Ateliers du CN               | H Cité Multimédia / Faubourg des Récollets |
| C Quartier des hôtels          | I Quartier international                   |
| D Quartier des spectacles      | J Vieux-Montréal / Vieux-Port              |
| E Pôle Viger / Faubourg Québec | K Griffintown                              |
| F Cité-du-Havre                | L Bassins Peel, Tate et Wellington         |

#### PHASES DE RÉALISATION DU RÉSEAU DE TRAMWAY

- : Phase 1
- - - : Phase 2
- ⋯ : Extensions futures





Illustration : Christian Thiffault, Architectes

Enfin, dans le cadre de l'étude sur la relocalisation de l'autoroute Bonaventure dans le secteur du Technoparc, une attention particulière devra être accordée au tracé d'un éventuel service léger sur rail pour la Rive-Sud, ainsi qu'à l'identification d'un site pour l'implantation d'un éventuel hélicoptère à proximité du centre-ville.

### Prochaines étapes

Compte tenu de la nécessité d'apporter une solution durable au problème de transport collectif dans le havre, il serait important de réaliser dès maintenant une étude de pré faisabilité sur la première phase d'implantation du tramway du havre, entre la station de métro Champ-de-Mars et le parc Jean-Drapeau.

Pour sa part, la Ville de Montréal devrait poursuivre les études déjà amorcées sur le réaménagement des abords de la station de métro Champ-de-Mars et entreprendre une réflexion plus poussée sur les autres éléments d'un plan de gestion des déplacements.

#### ◀ Tramway du havre

*Le tramway du havre intègre les déplacements sur l'ensemble du territoire du havre depuis la station de métro Champ-de-Mars jusqu'à l'île Notre-Dame, en desservant au passage le Vieux-Montréal et le Vieux-Port où il emprunte les rails existants. Conçu à l'échelle de la ville et de la rue, il reprend la couleur des anciens tramways de Montréal et s'accommode aussi bien de la présence des automobiles que de celle des piétons. Le tramway réduira de façon significative la présence des automobiles dans le havre et facilitera l'accessibilité à l'ensemble des lieux qui le composent.*



## Les paysages urbains

Le rôle unique du havre en tant que témoin de l'histoire économique, politique et sociale du Québec et du Canada exige que nous accordions une attention toute particulière à son patrimoine naturel et historique. On ne saurait perdre de vue la valeur exceptionnelle de son caractère patrimonial, non seulement en raison de son attrait touristique, mais aussi en raison de sa contribution à la qualité de vie dans le havre. Il faudra, dans la même perspective, prendre en considération la contribution du secteur privé à la restauration et à la mise en valeur d'éléments de ce patrimoine naturel et historique.



Photo: Banque d'images Pierre-Malo

*La Biosphère, témoin éloquent d'Expo 67*

Plusieurs éléments patrimoniaux significatifs ont été identifiés lors de nos consultations : le silo numéro 5 et ses convoyeurs à grain, les déversoirs entre le bassin Peel et celui de la Pointe-du-Moulin, la station de pompage du bassin Riverside, les bassins Tate et Wellington, les bassins 1, 2, 3 et 4 du site de Postes Canada, les berges naturelles de l'île des Sœurs, pour ne nommer que ceux-là. Nos interlocuteurs nous ont également signalé l'effet pervers, sur le plan du patrimoine, de la structure autoroutière en plein cœur du bassin Peel.

Il importe donc de dresser l'inventaire complet des principaux bâtiments patrimoniaux, vestiges archéologiques et autres éléments du patrimoine naturel et historique du havre. Il ne faudrait pas oublier le patrimoine moderne, comme les vestiges de l'Expo 67 et les œuvres majeures d'art public qui se trouvent sur le territoire du havre. Nous pourrions nous prévaloir de l'expertise des intervenants dans ce domaine et de celle de la Société du Vieux-Port de Montréal, de l'agence Parcs Canada et de la Ville de Montréal, pour

Photo: Menkès, Shoener, Dagenais / Dupuis Le Tourneux, architectes

élaborer un plan d'investissement pour la sauvegarde et la mise en valeur des vestiges historiques et patrimoniaux. Enfin, nous devrions capitaliser sur ce potentiel patrimonial pour implanter de nouveaux équipements, produits et services, qui contribueront au développement économique, culturel et touristique du havre. Pareillement, devrions-nous favoriser un redéveloppement urbain qui intègre les éléments patrimoniaux les plus significatifs de l'époque industrielle du havre. La reconnaissance nationale et internationale de certains éléments patrimoniaux présents dans le havre apporterait un appui et une crédibilité accrues aux efforts de mise en valeur du patrimoine.

## Prochaines étapes

La Société du Havre devra, en coordination avec ses principaux partenaires, mettre sur pied un comité sur le patrimoine du havre dont le mandat sera de dresser un inventaire des principaux éléments patrimoniaux et de préparer un plan d'intervention.

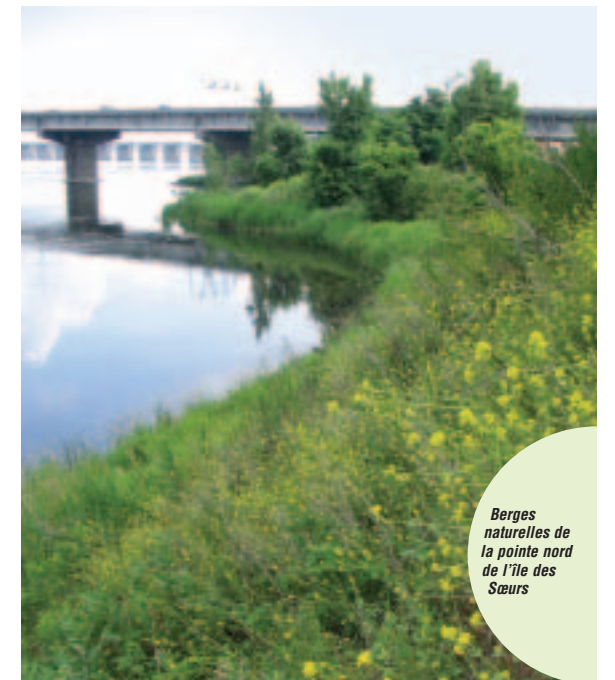
Elle s'assurera que la politique du patrimoine et le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal comprennent des mesures pour assurer la protection et la mise en valeur de ces éléments patrimoniaux.

*Exemple d'un projet de mise en valeur du silo numéro 5 en complexe hôtelier*



Photo: Banque d'images Pierre-Malo

*Mise en lumière de la place d'Armes*



*Berges naturelles de la pointe nord de l'île des Sœurs*



## L'habitat urbain

L'habitat urbain, en tant que milieu de vie complet, caractérisé par la diversité des activités et services qu'on y trouve, ainsi que la mixité sociale doivent être privilégiés dans le plan de développement du havre.

Les plans d'ensemble et de mise en valeur qui devront être réalisés pour la majorité des sites à redévelopper dans le havre devront donc accorder une attention particulière à la problématique du logement abordable. Les politiques gouvernementales devront faire en sorte que les résidents actuels de ces secteurs ne soient pas pénalisés par le développement de leur quartier.

Le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal devra concevoir des solutions durables aux problèmes de cohabitation entre les différentes fonctions urbaines et prévenir toutes nouvelles sources d'effets négatifs résultant de nouveaux développements.

## Prochaines étapes

La priorité quant à l'habitat urbain dans le havre est de dénicher des partenaires pour développer son potentiel. Les différents paliers de gouvernement devront, en raison de l'importance de leur propre portefeuille immobilier, adopter une stratégie proactive en vue de structurer des partenariats avec le secteur privé pour la mise en valeur de propriétés telles que les terrains de Postes Canada, le long du canal de Lachine, ou ceux de l'Administration portuaire de Montréal, dans le secteur des bassins Tate et Wellington.

Des plans d'ensemble et de mise en valeur devraient être dressés, si ce n'est déjà fait, pour les sites suivants : la pointe nord de l'île des Sœurs, la partie centrale de la Cité-du-Havre, les anciens ateliers du CN, à Pointe-Saint-Charles, le secteur des bassins Tate et Wellington, les terrains de la jetée de la Pointe-du-Moulin non requis à des fins portuaires, la propriété de Postes Canada sur les bords du canal de Lachine, le secteur



Illustration : Laurent Weber, Architectes



Photo : Société de développement de Montréal

Projet de coopérative d'habitation du Groupe Bâtir son quartier dans Pointe-Saint-Charles

de Griffintown, ainsi que les terrains libérés par la conversion de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain et par le recouvrement de l'autoroute Ville-Marie.

La reconstruction du faubourg Québec devrait se poursuivre en introduisant des bâtiments de grands gabarits sur le front marin. La requalification urbaine du faubourg des Récollets devrait pour sa part tirer profit de sa localisation stratégique, de façon à devenir un pôle économique et un lieu d'habitat. On devrait aménager dans sa partie nord de nouveaux espaces publics afin de créer des lieux d'animation et de rassemblement, tel le projet de square du petit séminaire.

Développement résidentiel dans le secteur ouest du Vieux-Montréal et le faubourg des Récollets

La contamination des sols devra être examinée de façon prioritaire en dressant tout d'abord un inventaire des sols contaminés et en élaborant, avec les ministères de l'Environnement du Canada et du Québec ainsi qu'avec la Ville de Montréal, un protocole de gestion des remblais et de réhabilitation des sols.

Il serait enfin urgent de clarifier les titres de propriété de la partie centrale de la Cité-du-Havre et du secteur ouest du Technoparc, dont la confusion constitue présentement un frein au développement de ces secteurs.





Animation créée par la réouverture du canal de Lachine

### Les fonctions récréative, touristique et culturelle

Les fonctions récréative, touristique et culturelle ont connu une croissance remarquable au cours des dernières décennies, au point où l’affluence des visiteurs et la congestion automobile qui l’accompagne, dans les secteurs du Vieux-Montréal et du Vieux-Port, sont de plus en plus la source de tensions, pendant la période estivale, pour les résidents du secteur, dont le nombre s’est accru de façon très importante au cours de la même période.

L’objectif au cours des prochaines années devra donc être d’assurer une croissance harmonieuse des fonctions récréative, touristique et culturelle qui permette de concilier les besoins et les attentes des résidents du Vieux-Montréal et de la Cité-du-Havre, ceux des habitués des espaces verts du parc Jean-Drapeau et ceux des visiteurs et des touristes.

On favorisera ainsi une meilleure répartition de la clientèle sur le territoire, une plus grande fluidité des déplacements, ainsi qu’un étalement de l’offre sur les quatre saisons. Ces objectifs font appel à une collaboration et à une concertation accrues entre les inter-

venants du milieu, au niveau de la planification, du développement et de la promotion, notamment pour ce qui est de nouveaux équipements, de services de proximité et de lieux de rassemblement. Il en va de même pour l’amélioration du transport des personnes dans le havre.

Les intervenants sont invités à prêter une attention particulière à la programmation d’activités hivernales, comme le ski de fond au parc Jean-Drapeau ou le patinage sur le bassin Peel. L’agrandissement de la patinoire du Vieux-Port s’inscrirait dans la même perspective. Par ailleurs, on devrait également améliorer le réseau de pistes cyclables. Quant au plan stratégique de l’industrie des croisières, il devrait chercher à maximiser les retombées de cette industrie sur l’économie montréalaise et évaluer le potentiel d’une modernisation de la gare maritime Iberville.

La Société du Vieux-Port de Montréal aurait intérêt à offrir des équipements et une programmation s’adressant à de nouvelles clientèles en étalant son offre sur les quatre saisons. Elle devrait également chercher à mettre en valeur les espaces stratégiques, au bout des quais, et à rééquilibrer son offre de stationnement en

fonction des besoins des travailleurs et des résidents, en tenant compte des nouveaux produits et services offerts dans le havre, y compris le service de tramway du havre.

En plus de parachever les travaux d’aménagement et de mise en valeur du bassin Peel, l’agence Parcs Canada sera appelée à privilégier une programmation visant à harmoniser ses activités avec celles des autres intervenants, à développer chez les Montréalais un sentiment d’appartenance au site et, surtout, à y attirer de nouvelles clientèles.

La Société du parc des Îles devra accorder une attention particulière à l’entretien des lieux, privilégier une programmation visant à augmenter la clientèle désireuse de profiter de ses espaces verts et autres équipements récréatifs et culturels, tels la Biosphère, le musée Stewart du Fort de l’île Sainte-Hélène, les jardins des Floralies, la plage des îles et le réseau cyclable. Elle devrait évaluer, avec Loto-Québec, des solutions visant à réduire substantiellement l’impact négatif de la circulation automobile engendrée par la fréquentation du Casino sur la vocation récréative de l’île Notre-Dame.



Photo : Ville de Montréal

Vue à vol d’oiseau de l’île Sainte-Hélène

La patinoire du Vieux-Port face au marché Bonsecours





En ce qui concerne la Ronde, la Société du Havre appuie l'intensification du programme d'investissement de la société Six Flags en vue d'en faire un parc d'attractions du plus haut niveau. Toutefois, il serait souhaitable de réévaluer les espaces de stationnement offerts à la clientèle de la Ronde, compte tenu de l'emplacement, au bord de l'eau, et du potentiel des sites utilisés à cette fin.

Il en est de même pour le Grand Prix du Canada, un événement au rayonnement international dont la contribution à l'économie et à la renommée de Montréal est très importante, mais qui, à certains égards, entre en conflit avec la vocation des espaces verts de l'île Notre-Dame. La Société du parc des Îles devra œuvrer de concert avec les organisateurs de cet événement afin d'évaluer la possibilité de minimiser l'impact des équipements indispensables à la tenue des courses, tels les barrières et les gradins, avant et après la tenue du Grand Prix.

La Société du Havre devrait, conformément à l'objectif voulant que l'offre de services s'étale sur les quatre

saisons, piloter une étude comparative des principaux sites sur le territoire du havre pouvant accueillir des équipements structurants à haute fréquentation, tels un centre de foires ou encore un casino. Le secteur des bassins Tate et Wellington, les anciens ateliers du CN, à Pointe-Saint-Charles, la partie nord-est du Technoparc et la jetée de la Pointe-du-Moulin comptent parmi les sites à envisager.

À ce propos, il est à noter qu'une étude récente de Tourisme Montréal conclut qu'un centre de foires d'envergure internationale est devenu nécessaire pour permettre à Montréal de concurrencer Toronto et d'autres grandes villes d'Amérique du Nord dans le lucratif marché des foires internationales. Si les autorités politiques en venaient à la conclusion qu'un tel projet devait aller de l'avant, il nous apparaît évident que le havre est le seul choix logique pour accueillir un tel équipement de prestige à Montréal.

La Société des Loteries du Québec a évoqué la possibilité de relocaliser le Casino de Montréal. Advenant que le nouveau casino soit situé, par exemple, dans le

secteur des bassins Tate et Wellington, la Société du Havre estime qu'il serait éminemment souhaitable d'intégrer le projet à un plus vaste ensemble, comprenant, d'une part, le casino proprement dit, un hôtel, une salle de spectacles, des restaurants et, d'autre part, sur le site des anciens ateliers du CN, le centre de foires souhaité. Il importerait que la réalisation d'un tel ensemble se situe dans une perspective de développement économique. C'est pourquoi, il s'avérerait opportun, voire nécessaire, que la direction de Loto Québec joue un rôle très actif dans la promotion du centre de foires. Il faudra bien évidemment évaluer tous les impacts de ces projets, notamment sur les déplacements, tant dans les îles que dans le Vieux-Montréal et dans le Sud-Ouest.

Plusieurs autres projets d'expansion ou d'implantation de nouveaux équipements ont été portés à l'attention de la Société du Havre. Mais, nous n'avons ni le mandat, ni les ressources pour évaluer chacun de ces projets à sa juste valeur. Toutefois, certains d'entre eux, comme le projet d'agrandissement du Musée d'archéologie et d'histoire de Montréal, de la Pointe-à-Callière, nous ont paru répondre pleinement aux critères de répartition de la clientèle dans le temps et dans l'espace. D'autres encore, comme le projet d'implantation d'une cité des artistes dans le havre, la restauration de la station de pompage Riverside par les Forges de Montréal, la création d'un centre international de rugby ou d'un centre de veille et d'éveil sur l'environnement, nous ont paru prometteurs, mais tous requièrent une analyse plus approfondie pour permettre de conclure à leur aptitude à promouvoir une croissance harmonieuse du havre.

Soulignons enfin que les budgets de programmation et d'entretien des principaux intervenants du milieu récréotouristique ne sont pas toujours à la hauteur des mandats qui leur sont confiés. Leur financement devrait être révisé à la lumière de leur vocation de parc public, et non pas uniquement à partir de critères de rentabilité.

*Le site des anciens ateliers du CN qui pourrait accueillir des équipements structurants*

*Le Musée d'archéologie et d'histoire de Montréal*



## Prochaines étapes

La réalisation d'une étude d'évaluation des sites pouvant accueillir dans le havre des équipements structurants à haute fréquentation devrait être une priorité.

La mise sur pied d'une instance, possiblement un comité de la Société du Havre, en vue de promouvoir une collaboration et une concertation accrues entre les principaux intervenants du domaine récréotouristique devrait également se concrétiser au cours des prochains mois. Il en est de même pour la mise à jour des plans de développement de ces mêmes intervenants.

La Société du Havre devrait enfin mettre au point un mécanisme d'évaluation des divers projets que plusieurs souhaitent implanter sur le territoire du havre afin d'être en mesure de faire des recommandations aux différents partenaires gouvernementaux et de faciliter, au besoin, la réalisation des projets retenus.



## Les activités industrielles et portuaires

Les activités industrielles et portuaires du havre contribueront encore pendant plusieurs années à la vitalité économique de Montréal. Il importe de protéger la compétitivité de ces activités, tout en tenant compte des fonctions résidentielle, commerciale, récréative, touristique et culturelle du havre, dans une perspective de développement durable.

Une attention particulière devra être accordée au triage ferroviaire, sous le pont Jacques-Cartier, dont les opérations sont absolument essentielles à la compétitivité du port de Montréal. Le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal devra donc prévoir des mesures en vue de minimiser les problèmes de cohabitation entre les différentes fonctions urbaines, problèmes qui pourraient nuire à ces opérations.

Une zone tampon devra être aménagée pour assurer la poursuite des opérations portuaires et industrielles sur la jetée Bickerdike. Celle-ci pourrait prendre la forme d'une promenade longeant la périphérie ouest de cette jetée, en bordure du nouveau boulevard urbain qui remplacera la structure élevée de l'autoroute Bonaventure dans ce secteur. La promenade se prolongerait le long de la jetée de la Pointe-du-Moulin sous les convoyeurs à grain, tel que nous l'avons recommandé précédemment.

Il sera également nécessaire de tenir compte, dans tout plan de développement des anciens ateliers du CN, à

Pointe-Saint-Charles, de la poursuite des opérations de VIA Rail Canada dans le même secteur. Une zone tampon sous forme de parc linéaire devra donc être exigée entre les ateliers de VIA Rail et tout développement dans le secteur des anciens ateliers du CN.

## Prochaines étapes

La responsabilité d'assurer la mise en place de mesures visant à protéger la compétitivité des activités portuaires et industrielles dans le havre relève principalement du Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine ainsi que des arrondissements de la Ville de Montréal. Toutefois, l'Administration portuaire de Montréal est largement en charge du sort de la jetée Bickerdike.

*Triage ferroviaire du port de Montréal sous le pont Jacques-Cartier*

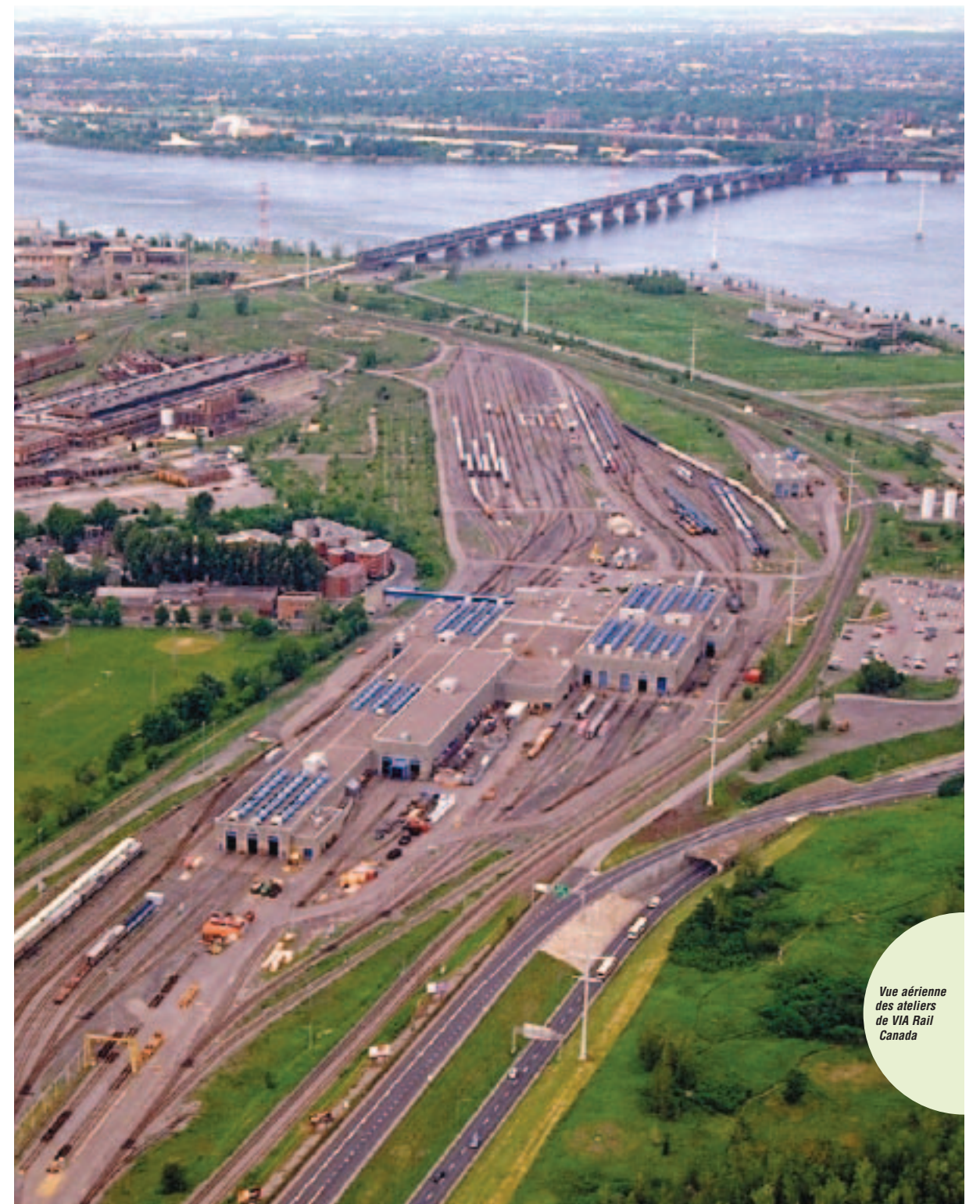


Photo : Administration portuaire de Montréal

*Activités portuaires sur la jetée Bickerdike vues de la Pointe-du-Moulin*



*Vue aérienne des ateliers de VIA Rail Canada*





## Stratégie de mise en œuvre et de financement

La Société du Havre est pleinement consciente de la réalité suivante : les ressources financières des gouvernements demeurent limitées tandis que la demande de services publics croît continuellement. Néanmoins, certains programmes gouvernementaux, tels celui des infrastructures ou celui de la réhabilitation des sols contaminés, pourront contribuer à la réalisation d'au moins une partie des recommandations contenues dans ce rapport. Cependant, compte tenu de l'importance des sommes en jeu, nous croyons que le havre devra aussi compter sur ses atouts et sur ses partenaires pour réaliser les projets ici proposés.



### La réappropriation de l'espace riverain

L'accès au havre a été sévèrement handicapé, au cours du siècle dernier, et ses berges ont été malmenées par l'intervention humaine (voie maritime, autoroute Bonaventure, Cité-du-Havre, etc.). Le coût des mesures visant à corriger cette situation pour la réappropriation du fleuve et de ses berges ne manquera pas d'être considérable et, dans le contexte politique actuel, d'autres dépenses pourraient bien être jugées à tout le moins aussi pressantes. Une partie de la solution réside dans le potentiel même du havre. Ainsi, pour se réaliser, les projets à vocation commerciale devront financer (notamment par une redevance, dans le cas d'une centrale au fil de l'eau) la restauration des berges ainsi que l'aménagement et l'entretien des espaces riverains du havre.

### La réappropriation de l'espace urbain

Il en va de même pour la réalisation des projets d'infrastructures nécessaires à la reconstruction de l'espace urbain et pour la réalisation des projets immobiliers qui contribueront à créer un nouveau milieu de vie.

### Les projets d'infrastructures

La question fondamentale est de savoir comment financer les projets d'infrastructures publiques qui serviront de levier aux projets immobiliers, compte



tenu de la rareté des fonds publics. Il est important de définir des mécanismes de financement qui feront appel au secteur privé (et parapublic), non seulement pour les investissements directs reliés à des projets immobiliers spécifiques, mais aussi pour une partie des travaux d'infrastructures qui, de façon générale, sont financés presque exclusivement par les pouvoirs publics. Le principe est simple : il s'agit de mettre à contribution ceux qui bénéficieront de ces travaux d'infrastructures en leur faisant assumer une partie plus ou moins importante des coûts. Par exemple, dans le cas de la transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain, un potentiel immobilier de centaines de milliers de mètres carrés sera créé en donnant pignon sur rue aux terrains libérés. Il serait tout à fait normal que les propriétaires riverains contribuent à la construction de ces installations à même les profits qu'ils en tireront.

Ici aussi se pose la question du financement intérimaire requis entre la réalisation des travaux d'infrastructures et la perception des redevances à venir. Il peut en effet s'écouler plusieurs années entre les deux événements. On pourrait alors s'inspirer d'une formule utilisée à Portland, en Oregon, et dans d'autres villes américaines, qui consiste à créer un organisme à but non lucratif, responsable de la réalisation des travaux d'infrastructures. Ceux-ci sont alors financés à même des émissions d'obligations à traitement fiscal avantageux.



Une autre formule consiste à pourvoir un tel organisme à but non lucratif de fonds provenant de la dotation d'une banque de terrains sur lesquels il peut ensuite concéder des garanties d'emprunt pour obtenir les sommes requises pour ses coûts d'opération. C'est ainsi qu'on a procédé à Bilbao, en Espagne, et même ici à Montréal, à une moindre échelle, dans le cas du Technoparc de l'arrondissement Saint-Laurent. Un projet pilote pourrait même être envisagé à court terme, dans le havre, par la cession de droits de propriété gouvernementaux sur des terrains situés dans la partie centrale de la Cité-du-Havre. Une telle opération aurait de plus l'avantage de clarifier les titres de propriété de ces terrains et d'en permettre le développement à court terme.

### Les projets immobiliers

Le financement de projets immobiliers est toujours complexe, particulièrement lorsqu'il comporte des

risques reliés à la gestion des sols et à la requalification urbaine de larges secteurs, comme ce sera le cas dans le havre. Ces risques peuvent être ici limités en raison du fait que les pouvoirs publics sont propriétaires d'une grande partie des terrains concernés. Comme nous l'avons suggéré précédemment, la création de consortiums public-privé, où le secteur public investit ses terrains et le secteur privé, les capitaux nécessaires à leur développement, nous apparaît une formule intéressante. Le développement du terrain de Postes Canada, sur les bords du canal de Lachine, se prêterait bien à une expérience du genre.



### Les équipements structurants

Le même potentiel de partenariat public-privé peut être mis à profit dans le cas de projets d'équipements structurants à haute fréquentation, comme un centre de foires d'envergure internationale ou un casino. L'Administration portuaire de Montréal dispose, dans le secteur des bassins Tate et Wellington, de vastes terrains sous-utilisés qui pourraient accueillir de tels équipements et dont le développement pourrait faire l'objet d'un tel partenariat.

Par ailleurs, le Casino de Montréal, qu'il soit relocalisé ou non, doit offrir un service de transport en commun pour réduire les problèmes de congestion qu'il crée présentement. Plutôt que de construire un monorail réservé à l'usage exclusif de sa clientèle, comme il se proposait de le faire, il devrait contribuer au financement d'un système de transport qui profiterait à l'ensemble de la clientèle du havre.



## Conclusion

Les pistes de financement proposées ne sont que quelques exemples montrant que le havre peut accéder à certaines sources susceptibles de suppléer aux limitations des apports du secteur public. Chaque projet aura ses particularités et devra être évalué en vue de déterminer la meilleure formule de financement disponible pour sa réalisation. Dans chaque cas, les études de faisabilité nécessaires à une prise de décision éclairée devront donc accorder une attention particulière à la question du financement.

Le havre pourra certes faire appel aux programmes gouvernementaux en place qui répondent à ses besoins. Mais il n'en demeure pas moins qu'il a la possibilité de produire lui-même l'essentiel du financement requis et ce, à même ses propres ressources, en faisant appel au partenariat entre les secteurs public et privé.

## Plan d'action 2004

Au cours de la dernière année, nous avons fait un bon bout de chemin dans l'analyse de la situation du havre et dans l'élaboration « des grandes lignes d'un plan d'aménagement et de développement concerté ». Toutefois, comme nous l'avons mentionné tout au long de ce rapport, il reste beaucoup de travail à accomplir avant de pouvoir finalement passer à l'étape de la réalisation. Nous avons donc proposé aux trois paliers de gouvernement de renouveler le mandat de la Société du Havre pour une autre année. Pour la deuxième phase de son mandat, le plan de travail serait le suivant.

### ■ Coordonner le rôle de l'ensemble des partenaires du havre dans la réalisation des interventions relevant de leur domaine de compétence et faire avec eux le suivi des progrès réalisés :

- Le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine de la Ville de Montréal et les arrondissements concernés par toutes les recommandations relevant du plan d'urbanisme qui s'appliquent dans le havre, notamment en ce qui a trait au milieu naturel, à la qualité de l'architecture, à la protection des vues panoramiques et au caractère prestigieux des portes d'entrée du havre ;
- Le gouvernement du Canada et ses agences, particulièrement en ce qui a trait à la mise en valeur de leur important portefeuille immobilier et récréotouristique sur le territoire du havre, incluant le développement d'activités hivernales ;
- Le gouvernement du Québec et ses agences, particulièrement en ce qui a trait à des équipements structurants, tel un centre de foires, qui auraient une incidence déterminante sur le développement du havre ;
- Le secteur privé, en vue de stimuler son intérêt au concept de partenariat public-privé comme outil de mise en valeur de l'important potentiel immobilier du havre ;
- Les principaux partenaires du secteur récréatif, touristique et culturel, afin de mettre sur pied une instance de coordination et de collaboration entre les intervenants ;
- Les principaux partenaires dans le domaine du patrimoine, afin de dresser l'inventaire des éléments patrimoniaux du havre et de préparer un plan d'intervention ;
- Les ministères fédéral et provincial de l'Environnement, ainsi que la Ville de Montréal, afin de dresser l'inventaire des sols contaminés et de développer un protocole de gestion des remblais et de réhabilitation des sols.

### ■ Mener à terme, en étroite collaboration avec les partenaires concernés, les principales études d'impact environnemental et de faisabilité nécessaires à une prise de décision éclairée :

- Études préliminaires d'impact environnemental, de faisabilité technique et financière du projet de relocalisation de l'autoroute Bonaventure et du projet de centrale hydroélectrique au fil de l'eau ;
- Planification, de concert avec la Ville de Montréal, des suites à donner à l'étude de faisabilité en cours sur le sort de l'autoroute Bonaventure, entre les rues Notre-Dame et Wellington ;
- Étude préliminaire, en étroite collaboration avec la Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain, le ministère des Transports du Québec et la Ville de Montréal, du potentiel de conversion de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain, entre la rue Wellington et l'avenue Pierre-Dupuy, en accordant une attention particulière à la traversée du canal de Lachine ;
- Étude d'évaluation des sites du havre pouvant accueillir des équipements structurants à haute fréquentation, tels qu'un centre de foires ou un centre de divertissement ;
- Réalisation, en étroite collaboration avec l'Administration portuaire de Montréal et la Ville de Montréal, d'un plan d'ensemble et de mise en valeur du secteur des bassins Tate et Wellington et de la jetée de la Pointe-du-Moulin ;
- Étude préliminaire, en collaboration avec les partenaires concernés, du projet d'implantation d'un service de tramway du havre.

### ■ Mettre au point une stratégie de financement des interventions prévues dans le havre pour l'horizon 2025, fondée sur le recours aux ressources du havre et à des partenariats public-privé.

### ■ Procéder à une révision du mode de gouvernance de la Société du Havre de Montréal afin de s'assurer que sa structure réponde bien aux priorités retenues pour la prochaine année.



## Annexe A — L'état des lieux — Synthèse du Rapport d'analyse

### Le havre, d'hier à aujourd'hui

La présence du fleuve a joué un rôle primordial dans l'histoire de Montréal qui a pris naissance dans le havre. Il n'est pas étonnant que, de tout temps, les Montréalais aient cherché à rester en contact avec l'eau. En effet, chaque fois qu'ils ont été appelés à se prononcer sur le devenir du havre, les Montréalais ont opté pour un espace public et dégagé, offrant une fenêtre sur le fleuve.



Musée McCord

Vue du havre vers 1840,  
William Henry Bartlett

Profitant de la position stratégique de son havre, Montréal affirme sa vocation commerciale dès le XVIII<sup>e</sup> siècle. L'inauguration du canal de Lachine, en 1825, lui confère un nouvel atout et ouvre la voie à la révolution industrielle. Les besoins de l'industrie entraîneront par la suite une série de travaux qui viendront transformer le visage du port : opérations de dragage, aménagement de bassins et de jetées et construction de silos à grain, entre autres. Puis, l'avènement des activités ferroviaires et la construction du premier pont, le pont Victoria inauguré en 1860, viendront à leur tour modifier le paysage. On assiste alors à la naissance des premiers quartiers industriels et ouvriers. L'étroite convergence rail-navigation qui caractérise le havre à partir de ce moment contribue à faire de Montréal la métropole du Canada, titre qu'elle conservera pendant plus de cent ans.

Outre ces activités portuaires et ferroviaires, toujours présentes, il est intéressant de noter que le havre, offrant aux Montréalais un terrain de jeu extraordinaire, commence à affirmer sa vocation récréative dès 1865. Déjà cette année-là, des patinoires improvisées sont aménagées en face de la ville. En 1874, l'île Sainte-Hélène devient parc public et, en 1889, le parc Sohmer, ancêtre des parcs d'attractions montréalais, est aménagé au bord du fleuve. Tandis que des entreprises spécialisées dans les émotions fortes organisent des excursions dans les rapides de Lachine, d'autres offrent des croisières plus romantiques à bord des « bateaux blancs ». On peut dire que le havre est fidèle à son histoire.

### Le territoire

#### Une localisation inégalée

Le havre de Montréal jouit d'une localisation inégalée avec des vues imprenables sur le majestueux fleuve Saint-Laurent, sur le mont Royal et sur le centre-ville. La recherche d'une relation plus étroite entre la ville et son fleuve vise à mettre en valeur cet emplacement



Vue du Vieux-Port, du  
Vieux-Montréal et du  
centre-ville

unique. Tout comme le réaménagement de l'autoroute Bonaventure, voie d'accès à Montréal en provenance du pont Champlain, vise à mettre en valeur la vue qu'offrent la ville et sa montagne.

Alors que le havre doit à son emplacement la richesse de son patrimoine naturel, c'est à son histoire qu'il doit la valeur inestimable de son patrimoine archéologique et architectural.

### Un patrimoine d'une grande richesse

Le havre de Montréal constitue en effet un ensemble patrimonial exceptionnel. Cette richesse contribue à faire du havre de Montréal une destination de prestige international. Tout projet de développement et d'aménagement doit non seulement en tenir compte, mais aussi chercher à mettre en valeur cette richesse patrimoniale.

Le patrimoine naturel du havre est constitué du fleuve lui-même, avec sa faune et sa flore, et de ses berges, un écosystème à protéger et à mettre en valeur. Son patrimoine historique et archéologique en fait un lieu de mémoire qui s'inscrit au cœur de l'identité montréalaise. Il est intimement lié à son patrimoine architectural aussi bien résidentiel que commercial ou industriel.

La mise en valeur du Vieux-Montréal, du Vieux-Port et du canal de Lachine, ainsi que d'éléments patrimoniaux tels le Fort de l'île Sainte-Hélène ou les vestiges de Pointe-à-Callière, a contribué de façon significative à la qualité de vie et à l'essor économique du havre.



Le silo numéro 5, un des  
éléments les plus significatifs  
du patrimoine industriel  
du havre

D'autres éléments du patrimoine industriel, tel le silo numéro 5, font l'objet de débats entre les tenants de la préservation et ceux de la démolition. Des solutions innovatrices devront être mises de l'avant, non seulement pour la préservation de ce patrimoine, mais également pour sa mise en valeur, dans une optique de rénovation urbaine, de restauration ou de recyclage, fidèle à l'esprit des lieux.

### Des berges difficiles d'accès

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 surmonter pour permettre aux Montréalais de se réappropriier le fleuve et ses berges, pour créer entre eux une relation



L'autoroute Bonaventure dans le  
secteur du Technoparc

plus étroite. Le secteur du Technoparc, où l'autoroute Bonaventure bloque complètement l'accès au fleuve et à ses berges, est tout particulièrement ciblé.

Le Vieux-Port de Montréal a ouvert une première fenêtre sur le fleuve, mais l'aménagement des berges et des quais demande encore à être complété dans l'ensemble du havre de façon à multiplier les points de contact avec l'eau.



### Des fractures urbaines

Le havre est un territoire enclavé par de grandes infrastructures de transport. Les voies de chemin de fer, la cour de triage du CN, à Pointe-Saint-Charles, ainsi que les autoroutes Bonaventure et Ville-Marie constituent des fractures urbaines qui rendent le havre difficile d'accès et handicapent son développement. L'objectif affirmé depuis plus de vingt-cinq ans de redonner aux Montréalais l'accès au fleuve et à ses berges implique un effort de requalification des zones urbaines déstructurées au sud du centre-ville.



Secteurs adjacents à l'autoroute Bonaventure : un énorme potentiel de requalification

Pour que le développement et l'aménagement du havre reposent sur un projet viable à long terme, il ne suffit pas de prévoir des zones d'accès au fleuve ni d'aménager ses berges. La ville doit rejoindre son fleuve et le havre doit s'ouvrir sur la ville. Pour que cette rencontre ait lieu, il importe de réunir les espaces aujourd'hui séparés par les secteurs en friche aux abords des autoroutes Bonaventure et Ville-Marie, en réalisant leur potentiel de développement. C'est d'ailleurs dans cette perspective que la Société du Havre de Montréal a intégré les quartiers limitrophes du havre à son territoire d'intervention.

### Des sols contaminés

La vocation industrielle et portuaire du havre, qui s'est développée au cours des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles, a transformé radicalement son littoral. Outre l'aménagement des jetées, telles qu'on les connaît aujourd'hui, l'existence d'un dépotoir à l'emplacement actuel du Technoparc et le remblayage des îles pour l'Exposition universelle de 1967 ont contribué à transformer le rivage original du havre en une vaste zone de remblais. Près de la moitié du territoire du havre est constitué de remblais et, à l'exception de la pointe nord de l'île des Sœurs, le havre de Montréal ne comporte plus de rivage naturel.

Si les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame, ainsi que la Cité-du-Havre, sont constituées de remblais « propres » provenant notamment des excavations du métro de Montréal et de l'autoroute Décarie, il en va tout autrement des autres secteurs du havre. En effet, compte tenu de l'historique d'occupation du sol, une bonne partie du territoire repose sur des sols contaminés, à des degrés divers. Cette situation impose des contraintes techniques et financières au développement,



Pointe ouest de l'île Sainte-Hélène constituée de remblais

qui doit se faire dans le respect des normes environnementales en vigueur. Il faudra faire appel à des solutions créatives en matière de gestion environnementale.

### Un réseau de transport déficient

La faiblesse du transport collectif constitue une autre contrainte majeure en ce qui a trait au développement harmonieux du havre. Cette lacune entraîne un problème aigu d'achalandage automobile qui rend la cohabitation difficile, et pour les résidents du havre et pour les visiteurs eux-mêmes. De plus, elle met un frein au développement de l'habitat urbain et représente un obstacle à l'exploitation optimale des équipements récréatifs et culturels, de même qu'à l'implantation de nouveaux équipements, tel un centre de foires d'envergure internationale.



Congestion dans le Vieux-Montréal

### La population

La population du havre s'élève à 25 000 habitants dont 70 % habitent le Sud-Ouest. L'analyse socio-économique du havre fait apparaître une importante disparité entre les secteurs situés à l'ouest (Pointe-Saint-Charles) ou à l'est (Cité-du-Havre et Vieux-Montréal, incluant le faubourg Québec et le faubourg des Recollets) de l'autoroute Bonaventure. Les secteurs d'emploi, les milieux de vie et la population qui y vit ou y travaille présentent deux profils très différents.

Les secteurs est et ouest se distinguent à plusieurs égards : croissance démographique, groupes d'âge, revenus, etc. C'est le secteur est qui a connu, et de loin, la plus importante croissance démographique au cours de la dernière décennie, alors que plusieurs projets immobiliers haut de gamme ont attiré une population aisée, soit une croissance de 18,5 % comparativement à 2,4 % dans le secteur ouest du havre.

On retrouve, dans l'est, une forte proportion du groupe des 40-64 ans, ceux qu'on appelle, dans le langage du marché immobilier, les *Empty Nesters* (des gens qui se rapprochent du centre-ville une fois que les enfants ont quitté la maison). Un autre groupe d'âge fortement représenté dans ce secteur est celui des 20-39 ans, largement constitué de jeunes professionnels instruits travaillant dans des secteurs de pointe. Ce groupe d'âge est plutôt en perte de vitesse dans la partie ouest du havre, un bassin d'employés en déclin pour les entreprises du Sud-Ouest.

Pour ce qui est du revenu annuel moyen des ménages dans le havre, en dollars constants de 1991, il a fait un bond de 25 % entre 1991 et 2001. Toutefois, il faut signaler que cette croissance ne reflète pas l'enrichissement des ménages à faibles revenus, mais reflète plutôt l'arrivée de nouveaux ménages mieux nantis. Le revenu annuel moyen des ménages en 2001 était de 68 265 \$ dans l'est du havre, tandis qu'il était de 37 658 \$ dans l'ouest, où on estime à 46 % le taux des ménages à faibles revenus, comparativement à 31 % dans l'est.



Modélisation de la reconstruction du front maritime du faubourg Québec

En conclusion, on peut penser que le dynamisme démographique dans le havre traduit une tendance au retour en ville favorisée par l'ensemble des initiatives et des interventions gouvernementales depuis près de vingt-cinq ans.

Les projets immobiliers qui ont été réalisés au cours des dernières années, dans les secteurs réhabilités, ont attiré une population aisée, les *Empty Nesters* et les jeunes professionnels et entrepreneurs à hauts revenus, généralement sans enfants, qui constituent l'essentiel des nouveaux résidents du havre. Ce phénomène s'est



fait sentir également dans le quartier Pointe-Saint-Charles et la tendance se confirme pour les prochaines années, avec de nouveaux projets immobiliers comme les projets Redpath, Quai des Éclusiers et True North.

Les données du dernier recensement montrent toutefois que les problèmes de pauvreté touchent une grande partie de la population de Pointe-Saint-Charles, du faubourg Saint-Laurent et des quartiers Saint-Jacques et Sainte-Marie. Le redéveloppement du havre devra tenir compte de cette fracture sociale et faire en sorte que tous puissent en profiter, en privilégiant la mixité sociale.



Le cœur de l'Administration municipale dans le havre

## Les activités économiques

Caractérisée notamment par le déclin relatif du secteur manufacturier au profit du secteur tertiaire, l'activité économique dans le havre suit la tendance observée à l'échelle de Montréal et des métropoles nord-américaines. En effet, malgré la présence d'activités industrielles traditionnelles, le havre est dominé par l'industrie tertiaire qui représente plus de 95 % des emplois. Ce taux est moins élevé dans la partie ouest du territoire (Pointe-Saint-Charles), qui conserve une base manufacturière importante, avec près de un emploi sur cinq.

Au total, le havre comptait, en l'an 2000, plus de 2 400 établissements et près de 55 000 emplois. Plus de 80 % de l'activité se concentre dans la partie est du havre. Bien que la partie ouest compte moins de 20 %

des emplois dans le havre, sa structure industrielle est plus diversifiée. Dans l'ensemble du territoire, l'activité se répartit dans quatre principaux secteurs : le pôle civique ou institutionnel, la production cinématographique, télévisuelle et multimédia, les activités touristiques, récréatives et culturelles, et les activités industrielles et portuaires.

### Le pôle civique ou institutionnel

Le pôle civique ou institutionnel est le plus ancien des secteurs d'activités dans le havre qui, depuis le début de son histoire, regroupe les institutions politiques, religieuses, militaires, judiciaires et économiques. Ce secteur d'activités embauchait environ 10 600 personnes en 2000. Le Palais des Congrès, le Quartier international, le Centre de commerce mondial et la Caisse de dépôt ont contribué au développement spectaculaire de la vocation institutionnelle du havre ces vingt dernières années.



Mel's Cité du Cinéma à la Cité-du-Havre

### La production cinématographique, télévisuelle et multimédia

Un autre secteur d'activités qui se démarque dans le havre est l'industrie de la production cinématographique, télévisuelle et multimédia. Le havre est une véritable pépinière pour cette industrie qui compte 7 400 emplois.

### Les activités touristiques, récréatives et culturelles

Le havre de Montréal regroupe sur son territoire les sites les plus fréquentés et les événements les plus courus. En 2003, douze millions de personnes ont visité l'arrondissement historique du Vieux-Montréal qui inclut le Vieux-Port. Fait intéressant à noter, la plupart de ces visiteurs, dans une proportion de près de 75 %, provenaient de la région métropolitaine. En 2000, on estime à près de 6 800 le nombre d'emplois reliés à ces activités, soit dans le secteur des arts, des spec-



Quelques-uns des 12 millions de visiteurs du Vieux-Montréal et du Vieux-Port en 2003

tacles et des loisirs, soit dans celui de l'hébergement et de la restauration.

Autre fait à souligner, près de 80 % de tous les visiteurs fréquentent les lieux pendant la saison estivale. Une meilleure exploitation du potentiel touristique, récréatif et culturel ne dépend donc pas tant d'un accroissement de l'achalandage en période estivale que d'une meilleure répartition de la clientèle sur le territoire et de l'augmentation de cette clientèle le reste de l'année. La mise en place de meilleures liaisons de transport en commun, l'implantation de nouveaux équipements s'adressant à une clientèle hors pointe, l'amélioration continue de la programmation et des équipements en place, ainsi qu'une collaboration accrue entre les divers intervenants du secteur contribueront à l'atteinte de cet objectif.

### Les activités industrielles et portuaires

Les activités industrielles et portuaires occupent une zone qui couvre près de la moitié du territoire du havre. On y retrouve les installations du port comme telles, les industries agro-alimentaires, ainsi que des corridors, triages et ateliers ferroviaires. Chef de file dans sa spécialité, le port de Montréal se distingue par sa performance dans le domaine du transport intermodal de conteneurs. Bien que le secteur industriel et portuaire ait subi de profondes transformations au cours des vingt-cinq dernières années (le déplacement d'une grande partie des opérations portuaires dans l'est et la fermeture récente des ateliers Alstom en sont des exemples), il contribue toujours à la vitalité économique de Montréal. En 2000, ce secteur comptait 4 350 emplois dans le havre. Les plans de développement et d'aménagement du havre devront tenir compte de ces activités. Les ateliers de VIA Rail, à Pointe-Saint-Charles, et le triage ferroviaire du port de Montréal, sous le pont Jacques-Cartier, par exemple, sont des activités à protéger.



Les activités industrielles et portuaires occupent près de la moitié du havre de Montréal

Photo : Administration portuaire de Montréal



## Annexe B – Les pistes d'intervention et le processus de concertation

Six pistes d'intervention, identifiées à la suite des analyses de terrain et des premières consultations, ont été présentées comme base de discussion au cours du processus de concertation qui s'est déroulé à l'automne 2003. Elles sont reliées à l'habitat urbain, aux activités récréatives, culturelles et touristiques, à l'accès au fleuve et à ses berges, au transport collectif, aux axes routiers et aux opérations industrielles et portuaires.

Il s'agissait de valider ces pistes d'intervention auprès des groupes cibles réunis en ateliers. Ces groupes représentaient le milieu économique, le milieu universitaire, les résidents, les groupes communautaires et les commerçants du secteur, ainsi que les groupes d'intérêt dans les domaines du patrimoine, de l'environnement et de la culture.

### Le havre comme milieu de vie

La fonction résidentielle et les services de proximité qui s'y rattachent s'avèrent d'une importance de premier plan pour faire du havre un milieu de vie digne de ce nom. 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 environ 10 000 logements le potentiel à développer dans divers secteurs du havre.

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 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 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.

Projet résidentiel dans le secteur de l'hôpital Alexandra à Pointe-Saint-Charles



Par ailleurs, pour assurer un développement harmonieux de l'offre, il faudra encourager une coopération accrue entre les principaux organismes en présence, en ce qui a trait à la programmation et à 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. Une condition préalable au développement souhaité : pallier les lacunes du transport collectif.

Les préoccupations exprimées soulignent l'importance :

- d'assurer l'équilibre entre le développement récréotouristique et les autres usages ;
- d'explorer le potentiel d'activités hivernales afin d'assurer une animation en toutes saisons favorisant la vitalité économique aussi bien que sociale et culturelle du havre ;
- de procéder à une étude d'impact en vue de l'implantation éventuelle d'un centre de foires dans le havre.

### L'accès au fleuve et à ses berges

Insulaires qui s'ignorent bien souvent, les Montréalais entretiennent des rapports lointains avec leur fleuve. Mais il est vrai que le fleuve et ses berges sont très difficiles d'accès dans le havre, voire même inaccessibles. En effet, le littoral du havre comporte 31 kilomètres de berges, dont 22 kilomètres sont toujours inaccessibles en raison des infrastructures routières 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 éliminer pour permettre aux Montréalais de se réappropriier le fleuve et ses berges, pour créer une relation plus étroite entre la ville et son fleuve.

Vue panoramique du havre en hiver à partir d'Habitat 67







Panorama du havre vu du parc Jean-Drapeau

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.

Redonner le fleuve aux Montréalais signifie, pour ceux qui adhèrent à cette vision d'avenir :

- reconnaître l'importance du fleuve en tant que ressource, améliorer la qualité des eaux et des berges, favoriser les activités nautiques et aqua-

tiques, assurer la mise en valeur de son potentiel naturel, culturel et récréatif ;

- garantir la nature publique et l'accessibilité physique et visuelle des berges et des éléments patrimoniaux, ce qui implique un réaménagement des infrastructures qui enclavent le havre ;
- rechercher des solutions techniquement et économiquement réalistes, faisant appel aux principes du développement durable.

### Le transport collectif

L'implantation d'un système efficace de transport collectif est un préalable à la réalisation des objectifs de développement dans le havre. Parmi les différents scénarios envisagés pour faciliter les déplacements entre les différents secteurs du havre et assurer une liaison avec le centre-ville, le service de tramway apparaît



L'aménagement du Quartier international grâce au recouvrement de l'autoroute Ville-Marie

comme une mesure avantageuse, d'autant plus qu'une grande partie de l'infrastructure ferroviaire est déjà en place.

Cette mesure est à considérer comme un des éléments d'une stratégie d'ensemble de gestion des déplacements dans le havre. Le réaménagement des abords de la station de métro Champ-de-Mars constitue une autre de ces mesures, de même que l'accès à des stationnements en périphérie du havre, notamment pour les autobus touristiques. Il faudrait également réévaluer l'offre de stationnement au Vieux-Port de Montréal.

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.

### 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. Pour y remédier, on envisage de transformer 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 de façon à ne pas déplacer le problème en déplaçant l’autoroute.

### 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. 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 vraisemblablement reconsidérer la vocation d’autres secteurs du havre qui pourraient éventuellement connaître un ralentissement.

### En conclusion

Les rencontres de concertation ont permis à la Société du Havre de prendre connaissance des préoccupations des Montréalais et des orientations souhaitées quant à l’avenir du havre. Elles ont également contribué à 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 près de 10 000 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, les groupes présents se sont montrés favorables 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 longueur d’année, d’abord et avant tout par eux et pour eux.

Il est à noter que la mise en valeur du patrimoine s’est imposée comme une autre piste d’intervention à privilégier. Cette mise en valeur concerne aussi bien le patrimoine bâti que le patrimoine naturel ou archéologique. Le silo numéro 5, qui ne laisse personne indifférent, en est un exemple<sup>1</sup>. Sa valeur patrimoniale, liée à la fonction du lieu et du bâtiment, se situe au-delà de sa 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 se veut la suivante : assurer la cohérence des interventions, le juste équilibre et la cohabitation harmonieuse des différentes fonctions et usages sur le territoire du havre.

<sup>1</sup> À la demande de la Société du Havre de Montréal, le Groupe ABFLM a évalué le potentiel de mise en valeur du silo numéro 5. Le rapport peut être consulté sur le site Internet de la Société : [www.havremontreal.qc.ca](http://www.havremontreal.qc.ca)







Société du Havre de Montréal

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

[www.havremontreal.qc.ca](http://www.havremontreal.qc.ca)

Montréal 

*Affaires municipales,  
Sport et Loisir*  
Québec 

 Développement  
économique Canada  Canada Economic  
Development

Canada 