



# Une stratégie de réaménagement pour le Vieux-Port de Montréal

UN PROGRAMME RÉALISABLE PROPOSÉ PAR  
L'ASSOCIATION / LE VIEUX-PORT

## A redevelopment strategy for Le Vieux-Port de Montréal

A PRACTICAL PROGRAM PROPOSED BY THE  
ASSOCIATION / LE VIEUX-PORT

## Une stratégie de réaménagement pour le Vieux-Port de Montréal

UN PROGRAMME RÉALISABLE PROPOSÉ PAR L'ASSOCIATION / LE VIEUX-PORT

En 1977, le gouvernement fédéral annonçait un programme d'importance majeure visant à planifier le réaménagement du *Vieux-Port de Montréal*. Il s'agit de deux cents hectares de rives historiques de Montréal: *les quais près du Vieux-Montréal, les cours de triage Viger, le quai Bickerdike, la Cité du Havre et le site de l'Autostade*. Le gouvernement fédéral s'est engagé à dresser les plans du secteur dans un processus ouvert de planification, en tenant compte de la participation des citoyens.

L'*Association/Le Vieux-Port* est un organisme communautaire créé par le gouvernement fédéral avec le mandat de représenter les citoyens de Montréal dans le processus de planification. En 1978 et 1979, l'*Association* a réalisé un vaste programme de consultation publique pour connaître le point de vue des montréalais sur le réaménagement des rives de leur fleuve.

Ce rapport constitue une version préliminaire de la stratégie de réaménagement proposée par l'*Association*, et reflète les résultats du programme de consultation.

Décembre 1979

## A redevelopment strategy for Le Vieux-Port de Montréal

A PRACTICAL PROGRAM PROPOSED BY THE ASSOCIATION / LE VIEUX-PORT

In 1977, the federal government announced a major program to plan the redevelopment of *Le Vieux-Port de Montréal*. This is the two hundred hectare historic waterfront of Montreal: *the piers near Old Montreal, the Viger train yards, Bickerdike Pier, Cité du Havre and the site of the Autostade*. The federal government made a commitment to draw up the plans for the area in an open planning process and in response to citizen participation.

The *Association/Le Vieux-Port* is broadly based community organization set up and mandated by the federal government to represent the citizens of Montreal in the planning process. In 1978 and 1979, the *Association* carried out an extensive program of public consultation to find out how Montrealers wanted their waterfront redeveloped.

This report is a preliminary version of the redevelopment strategy proposed by the *Association*, reflecting the results of the consultation program.

December 1979

# ASSOCIATION LE VIEUX-PORT

Monsieur Elmer MacKay  
Ministre responsable de la S.C.H.L.  
Gouvernement du Canada

Monsieur Guy Tardif  
Ministre des Affaires municipales  
Gouvernement du Québec

Monsieur Jean Drapeau  
Maire  
Ville de Montréal

Messieurs,

C'est avec un immense plaisir que nous vous soumettons la version préliminaire des recommandations de l'Association/Le Vieux-Port sur le réaménagement du Vieux-Port.

Le programme de participation publique a démontré très clairement l'enthousiasme des Montréalais concernant le réaménagement de ce secteur historique.

Il a été possible de clarifier ce que les citoyens veulent comme aménagement, les zones prioritaires d'intervention et la nature des études supplémentaires requises.

Plusieurs plans d'aménagement concernant Le Vieux-Port et plusieurs transferts de responsabilité administrative ont déjà été réalisés et seront sujets à changement avant la fin des travaux. Dans ce rapport nous dressons des principes fondamentaux d'aménagement qui demeureront valides malgré tous les changements éventuels.

Avant d'adopter officiellement ce rapport, toutes ces recommandations seront révisées une fois de plus par les membres de l'Association, les citoyens, et les groupes communautaires. Nous soulignons l'importance d'entreprendre au plus tôt les mesures touchant les priorités non-controversées de ce rapport et de s'assurer que tout projet parrainé par vos gouvernements respectifs se base sur les principes établis dans ce rapport.

Veillez agréer, Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Le comité exécutif  
ASSOCIATION/LE VIEUX-PORT

Mr. Elmer MacKay  
Minister responsible for the C.M.H.C.  
Government of Canada

Mr. Guy Tardif  
Minister of Municipal Affairs  
Government of Quebec

Mr. Jean Drapeau  
Mayor  
City of Montreal

Dear Sirs,

It is with great pleasure that we submit the preliminary version of the Association/Le Vieux-Port's recommendations on the redevelopment of Le Vieux-Port.

The public participation program has clearly demonstrated that Montrealers are enthusiastic about the proposed redevelopment of our historic waterfront.

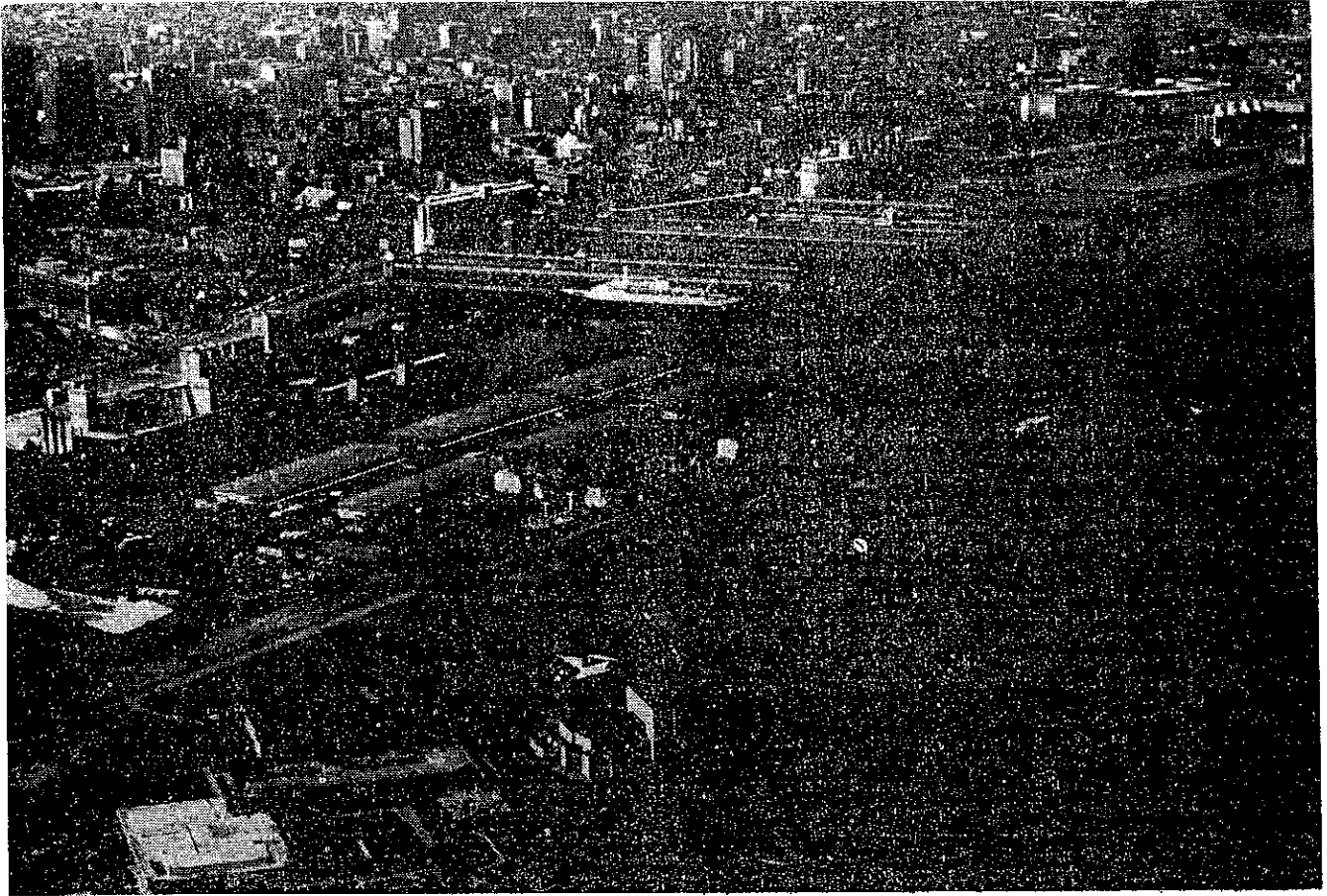
It has been possible to clarify what kind of development people want, where action should take place quickly, and where further study is needed.

There have already been several plans for Le Vieux-Port and several changes of administrative responsibility, and there probably will be many more before redevelopment has been completed. In this report, we outline fundamental principles which will continue to remain valid through any such changes.

In the next few months, we will be reviewing these recommendations with Association members, community groups and citizens before officially adopting them. However we urge you to begin action on those non-controversial priority items described in this report and to ensure that any project carried out by any of your respective governments follow the principles outlined herein.

Very truly yours,

The Executive Committee  
ASSOCIATION/LE VIEUX-PORT



- |   |   |
|---|---|
| 1. RECOMMANDATIONS CLES   | 1. KEY RECOMMENDATIONS  |
| 2. INTRODUCTION a) Processus de participation<br>b) Analyse des "quatre options"  | 2. INTRODUCTION a) Participation process<br>b) Analysis of the "four options"   |
| 3. CONTEXTE HISTORIQUE  | 3. HISTORIC CONTEXT   |
| 4. CONTEXTE REGIONAL  | 4. REGIONAL CONTEXT   |
| 5. ASPECTS PHYSIQUES a) Planification et développement<br>b) Circulation des piétons et espaces verts<br>c) Transport et circulation<br>d) Conservation des édifices<br>e) Qualité de l'environnement                               | 5. PHYSICAL PLANNING a) Planning and development<br>b) Pedestrian movement and open spa<br>c) Transit and traffic<br>d) Building preservation<br>e) Environmental quality   |
| 6. FONCTIONS a) Loisirs et parcs<br>b) Activités portuaires<br>c) Activités culturelles et institutionnelles<br>d) Commerces et industries<br>e) Habitation.  | 6. LAND USE a) Recreation and parks<br>b) Port activities<br>c) Cultural and institutional activities<br>d) Commerce and industry<br>e) Housing   |
| 7. ASPECTS SOCIAUX  | 7. SOCIAL ASPECTS   |
| 8. SECTEURS a) Cours Viger<br>b) Rue de la Commune<br>c) Quais Jacques Cartier/Victoria<br>d) Quais Alexandra et King Edward<br>e) Pointe-à-Callière<br>f) Canal de Lachine<br>g) Zone industrielle des Moulins<br>h) Cité du Havre | 8. AREA a) Viger Yards<br>b) Rue de la Commune<br>c) Jacques Cartier/Victoria Piers<br>d) Alexandra and King Edward Piers<br>e) Pointe-à-Callière<br>f) Lachine Canal<br>g) Des Moulins Industrial Zone<br>h) Cité du Havre |
| 9. GESTION ET FINANCEMENT   | 9. MANAGEMENT AND FINANCING   |
| 10. LA PROCHAINE ETAPE  | 10. THE NEXT STEP   |

# 1. Recommandations clés

**1** LE GOUVERNEMENT FEDERAL, CONJOINTEMENT AVEC LA VILLE DE MONTREAL, DEVRAIT POURSUIVRE IMMEDIATEMENT SON INITIATIVE DE REVITALISATION DU VIEUX-PORT ET OUVRIR LE SECTEUR AU PUBLIC.

**2** UN PARC LINEAIRE PUBLIC DEVRAIT ETRE CREE LE LONG DE LA RUE DE LA COMMUNE, RELIANT LE CANAL DE LACHINE A L'OUEST AVEC L'EST DE MONTREAL ET S'ETENDANT LE LONG DE L'AUTOROUTE BONAVENTURE A CITE DU HAVRE. IL DEVRAIT INCLURE UN GRAND PARC SUR LES QUAIS JACQUES CARTIER/VICTORIA.

**3** LES QUAIS ADJACENTS AU VIEUX-MONTREAL DEVRAIENT MAINTENIR LEUR CARACTERE, LEURS BATIMENTS ET LEURS ACTIVITES PORTUAIRES ET ETRE OUVERTS AU PUBLIC. LES MANOEUVRES DES GRANDS CARGOS DEVRaient SE POURSUIVRE DANS LE SECTEUR BICKERDIKE, EN MEME TEMPS QUE D'AUTRES ACTIVITES INDUSTRIELLES, SAUF A PROXIMITE DU VIEUX-MONTREAL. IL FAUDRAIT ENTREPRENDRE UNE ETUDE POUR DETERMINER LES ACTIVITES PORTUAIRES A MAINTENIR ET LES NOUVELLES ACTIVITES A DEVELOPPER DANS LE SECTEUR.

**4** L'AMENAGEMENT D'UNITES D'HABITATION DEVRAIT SE FAIRE PARTOUT DANS LE VIEUX-MONTREAL ET DANS LES COURS DE TRIAGE VIGER ( LES QUARTIERS EXISTANTS DEVRaient AVOIR PRIORITE POUR L'AMENAGEMENT D'UNITES D'HABITATION). IL NE DEVRAIT PAS Y AVOIR D'HABITATION AU SUD DE LA RUE DE LA COMMUNE, A COTE DU VIEUX-MONTREAL. LA CONSTRUCTION DE NOUVEAUX LOGEMENTS A CITE DU HAVRE EST CONTESTABLE ET NE CONSTITUE PAS UNE PRIORITE A CAUSE DES CONDITIONS DE L'ENVIRONNEMENT, DU MARCHE, ETC.

**5** IL NE FAUDRAIT ENVISAGER AUCUN CHANGEMENT IMPORTANT DANS LA CONFIGURATION DU TERRAIN POUR L'AVENIR JUSQU'A CE QUE LE SORT DU PROJET HYDROELECTRIQUE DE L'ARCHIPEL SOIT REGLE.

**6** LE GOUVERNEMENT FEDERAL A LA RESPONSABILITE D'INVESTIR POUR RENOUVELER LA VITALITE ET L'INTERET DU PUBLIC POUR CE SECTEUR D'IMPORTANCE HISTORIQUE POUR TOUT LE CANADA. IL NE DEVRAIT PAS CONSIDERER LE SECTEUR COMME UN PROJET IMMOBILIER ET UNE SOURCE DE REVENU. LES SECTEURS DU CANAL DE LACHINE ET DU VIEUX-MONTREAL DOIVENT RESTER ENTRE LES MAINS DU SECTEUR PUBLIC. LES RUES ET LA PLUPART DES ZONES DE PARCS DEVRaient ETRE RENDUES A LA VILLE DE MONTREAL.

**7** UN PLAN GENERAL (INFRASTRUCTURE ET ZONAGE) DEVRAIT ETRE ETABLI POUR LE SECTEUR, CONJOINTEMENT AVEC LA VILLE DE MONTREAL, ET PERMETTRE LA POSSIBILITE D'AMENAGER PLUSIEURS PROJETS INDEPENDANTS AVEC LE TEMPS.

**8** L'OBJECTIF A COURT TERME DEVRAIT ETRE LE MAXIMUM DE BENEFICES POUR UNE MISE DE FONDS RELATIVEMENT MODESTE, DE FACON A NE PAS DRAINER LES FONDS AFFECTES A DES PRIORITES PLUS URGENTES A MONTREAL.

**9** LA PRIORITE EST DE REVITALISER LE SECTEUR ET DE CREER DES ESPACES VERTS A PROXIMITE DU VIEUX-MONTREAL. CELA POURRAIT SE FAIRE EN:

- REAMENAGEANT LA RUE DE LA COMMUNE, EN ENLEVANT LA CLOTURE, EN REPLANIFIANT LES RUES ET OUVRANT L'ACCES AU FLEUVE; ET

- EN AMENAGEANT ET EN OUVRANT AU PUBLIC UN PARC SUR LES QUAIS JACQUES CARTIER/VICTORIA

**10** LA PARTICIPATION PUBLIQUE DE L'ASSOCIATION/LE VIEUX-PORT DEVRAIT SE POURSUIVRE, POUR TOUTES LES PHASES FUTURES DE LA PLANIFICATION ET DE LA REALISATION DU REAMENAGEMENT.

# 1. Key recommendations

**1** THE FEDERAL GOVERNMENT IN CONJUNCTION WITH THE CITY OF MONTREAL, SHOULD CARRY ON FORTHWITH WITH ITS INITIATIVE TO REHABILITATE LE VIEUX-PORT AND OPEN THE AREA TO THE PUBLIC.

**2** A LINEAR PUBLIC OPEN SPACE SHOULD BE CREATED ALONG RUE DE LA COMMUNE, LINKING THE LACHINE CANAL TO THE WEST IN EASTERN MONTREAL AND EXTENDING ALONG THE BONAVENTURE PRESSWAY TO CITE DU HAVRE. IT SHOULD INCLUDE A MAJOR PARK ON JACQUES CARTIER/VICTORIA PIER.

**3** THE PIERS ADJACENT TO OLD MONTREAL SHOULD MAINTAIN THE PORT CHARACTER, BUILDINGS AND ACTIVITIES WITH PUBLIC MAJOR CARGO HANDLING SHOULD REMAIN IN THE BICKERDIKE AREA ALONG WITH OTHER INDUSTRIAL ACTIVITIES, BUT NOT NEAR OLD MONTREAL. A STUDY SHOULD BE UNDERTAKEN TO DETERMINE WHICH PORT ACTIVITIES COULD BE MAINTAINED AND WHICH NEW ONES BE DEVELOPED IN THE AREA.

**4** HOUSING DEVELOPMENT SHOULD TAKE PLACE THROUGHOUT OLD MONTREAL AND ON THE VIGER YARDS. (THE PRIORITY FOR HOUSING DEVELOPMENT IN THE CITY SHOULD REMAIN IN EXISTING NEIGHBOURHOODS THERE SHOULD BE NO HOUSING SOUTH OF RUE DE LA COMMUNE ADJACENT TO OLD MONTREAL. THE CONSTRUCTION OF MORE HOUSING ON CITE DU HAVRE IS QUESTIONABLE AND IS A LOW PRIORITY, BECAUSE OF ENVIRONMENTAL, MARKET AND OTHER CONDITIONS.

**5** NO MAJOR LANDFORM CHANGES SHOULD BE CONTEMPLATED IN THE FUTURE AND UNTIL THE FUTURE OF THE ARCHIPEL HYDROELECTRIC PROJECT ON THE ST. LAWRENCE RIVER HAS BEEN SETTLED.

**6** THE FEDERAL GOVERNMENT HAS A RESPONSIBILITY TO MAKE CONSIDERABLE INVESTMENT TO RENEW THE VITALITY AND PUBLIC APPEAL OF THIS PRESENTLY BLIGHTED AREA OF HISTORIC IMPORTANCE TO ALL OF CANADA. IT SHOULD NOT VIEW THE AREA PRINCIPALLY AS REAL ESTATE FROM WHICH TO DERIVE REVENUE. THE LACHINE AND OLD MONTREAL AREAS MUST CONTINUE TO REMAIN IN PUBLIC HANDS. THE STREETS AND MOST PARK AREAS COULD BE GIVEN TO THE CITY OF MONTREAL.

**7** A GENERAL FRAMEWORK PLAN (INFRASTRUCTURE AND ZONING) SHOULD BE DRAWN UP FOR THE AREA IN COOPERATION WITH THE CITY OF MONTREAL WITHIN WHICH MANY SEPARATE PROJECTS COULD BE DEVELOPED OVER TIME. THE AREA SHOULD NOT BE CONCEIVED OF AS A SINGLE MASSIVE PROJECT.

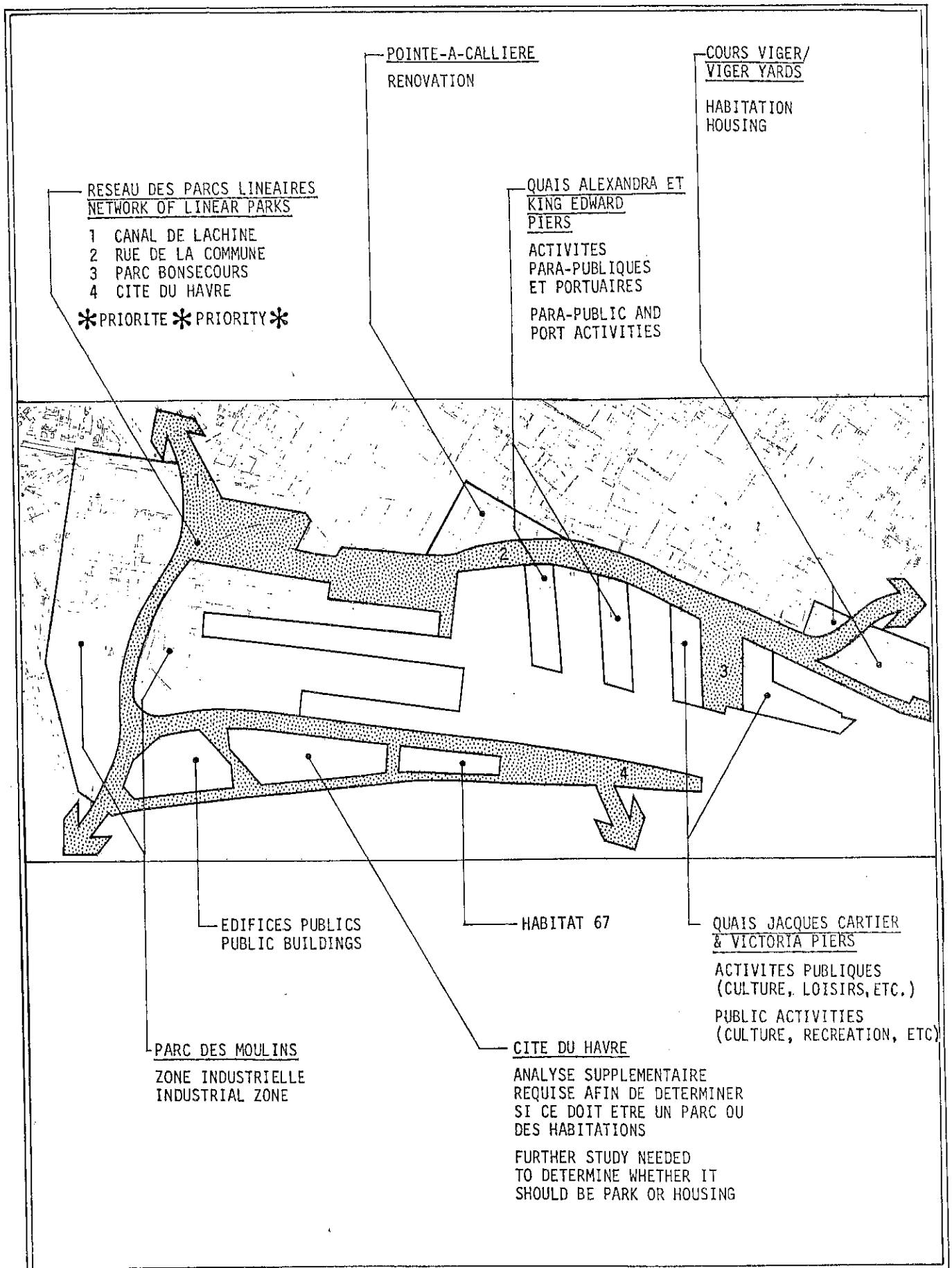
**8** THE SHORT-TERM AIM SHOULD BE TO ACHIEVE THE GREATEST BENEFIT WITH A RELATIVELY MODEST EXPENDITURE OF FUNDS, SO AS NOT TO DIVERT FUNDS FROM MORE URGENT PRIORITIES IN MONTREAL.

**9** PRIORITY IS PLACED ON FACELIFTING THE AREA AND CREATING OPEN SPACE ADJACENT TO OLD MONTREAL. THIS WOULD BE DONE BY:

- RELANDSCAPING RUE DE LA COMMUNE, REMOVING THE FENCE, REDESIGNING THE STREET AND PROVIDING ACCESS TO THE WATER AND

- LANDSCAPING AND OPENING TO THE PUBLIC THE PARK ON JACQUES CARTIER/VICTORIA PIERS.

**10** THERE SHOULD BE CONTINUING PUBLIC PARTICIPATION, THROUGH THE ASSOCIATION/LE VIEUX-PORT IN ALL FUTURE PHASES OF PLANNING AND IMPLEMENTATION OF THE REDEVELOPMENT.



## 2. Introduction

### 2a Processus de participation

**L'ASSOCIATION:** L'Association/Le Vieux-Port a été créée par le projet Le Vieux-Port pour faire valoir le point de vue des citoyens sur la planification de ce secteur. La participation du public a pour but d'assurer que les schémas d'aménagement reflètent l'opinion des contribuables, de préciser les besoins de la communauté et de tirer ainsi profit des compétences variées des citoyens.

L'Association s'est fixé comme objectif de base d'être aussi représentative que possible des intérêts variés de la communauté, on a eu recours à différentes méthodes pour intéresser les citoyens au projet (voir le tableau de la page suivante); en fait, plus d'un millier de citoyens et cinquante groupes communautaires se sont joints à l'Association. Parmi les membres, on retrouve aussi bien des propriétaires et des locataires de secteur que des groupes écologiques, des associations d'affaires, des spécialistes ou de simples citoyens intéressés à l'avenir des rives de leur fleuve.

Ce programme de participation est le plus élaboré de l'histoire à Montréal et c'est probablement la première fois qu'une telle variété d'individus et de groupes s'unissent dans un but commun. Ces bénévoles ont passé des milliers d'heures à soulever les problèmes complexes reliés à la vocation de ce vaste secteur de la ville.

Un comité exécutif a été élu pour représenter les membres et superviser le programme de participation. Le projet fournit à l'Association un support technique, mais cette dernière est totalement indépendante du gouvernement fédéral quant à son fonctionnement.

**RECOMMANDATIONS PRELIMINAIRES:** Le comité exécutif a analysé en profondeur les résultats des consultations populaires (voir le tableau à la page suivante) et propose un ensemble complet de recommandations. Les propositions de ce rapport ont été soigneusement élaborées afin de refléter un consensus clair des opinions des citoyens. Les recommandations représentent plus qu'une simple compilation des résultats obtenus; elles constituent une stratégie de réaménagement entièrement intégrée où le comité exécutif a fait la synthèse des résultats de la consultation afin de proposer une solution de réaménagement pertinente.

Nous projetons de revoir ces recommandations préliminaires avec les membres de l'Association et les groupes communautaires au début de l'année 1980 et de les réviser avant qu'elles ne soient adoptées officiellement. Malgré leur formulation lapidaire, nous sommes convaincus que les idées avancées dans ce rapport sont réalistes et visent les idées des Montréalais sur le réaménagement du Vieux-Port. NOUS INSISTONS FORTEMENT SUR LE FAIT QUE CES RECOMMANDATIONS DOIVENT ETRE ETUDEES ATTENTIVEMENT.

**SUCCES:** Selon nous, le programme de participation s'est avéré un grand succès. Malgré des perturbations importantes dans l'administration du projet et en dépit du peu d'informations accessible et du manque de collaboration significative entre l'Association et les planificateurs gouvernementaux, nous croyons avoir réussi à amener les Montréalais à saisir la pertinence de la question et à exprimer leur point de vue.

Cette façon de procéder a permis de soulever des questions importantes qui avaient été mal évaluées (telle la préservation des activités portuaires) et a jeté un nouvel éclairage sur des sujets controversés (tel que l'emplacement des immeubles d'habitation). Elle a aussi démontré que les simples citoyens peuvent s'occuper de planification avec imagination et compétence. Les investissements relativement faibles de temps et d'argent que la participation populaire a engendrée s'avéreront d'autant plus rentables s'ils permettent d'éviter des schémas d'aménagement inadéquats ou indésirables.

IL EST FORTEMENT RECOMMANDE QUE LE PROGRAMME DE PARTICIPATION SE POURSUIVE AU COURS DES ETAPES ULTERIEURES DU REAMENAGEMENT ET QUE DES PROGRAMMES SEMBLABLES SOIENT INSTAURES POUR D'AUTRES PROJETS DE PLANIFICATION DE MONTREAL.

## 2. Introduction

### 2a Participation process

**THE ASSOCIATION:** The Association/Le Vieux-Port was set up and mandated by Le Vieux-Port project to act as the primary citizens' voice in the planning of the area. The purpose of the public participation is to ensure that plans are drawn up to reflect public opinion, to clarify community needs, and to take advantage of the broad range of expertise available in the community.

An underlying objective in the Association's work has been to be representative of the various interests in the community. A variety of methods were used to interest people in the project (see table on opposite page) and over a thousand individual citizens and fifty community groups have joined the Association. Members include area property owners and tenants, environmental groups, business associations, people with special expertise, and ordinary citizens who simply are interested in the future of their waterfront.

This is the most extensive participation program in Montreal's history and it is probably the first time that such a diverse range of individuals and groups have worked together for a common goal. Thousands of hours of volunteer time have gone into grappling with the many important issues involved in setting the direction of this important area of the city.

An Executive Committee was democratically set up to represent the members and direct the participation program. Although the project provides technical support, the Association is completely independent from the federal government in terms of policy.

**THE PRELIMINARY RECOMMENDATIONS:** A wide variety of consultation techniques were employed to appeal to the broadest range of interests and backgrounds (see table on opposite page). The Executive Committee carefully analyzed the results of these activities in order to compile this comprehensive set of recommendations. The proposals in this report have been carefully drafted to reflect a clear consensus of citizens ideas. These recommendations go beyond a simple compilation of survey results. They are a fully integrated redevelopment strategy in which the Executive Committee has synthesized all the results of the consultation to produce a comprehensive redevelopment approach.

We intend to review these preliminary recommendations with the Association members and other community groups in early 1980 and revise them before they are officially adopted. Although it was not possible to present them in sophisticated form, we are confident that the ideas presented in this report are realistic and truly representative of Montrealers' views on how Le Vieux-Port should be redeveloped. WE URGE THAT THESE RECOMMENDATIONS BE TAKEN VERY SERIOUSLY.

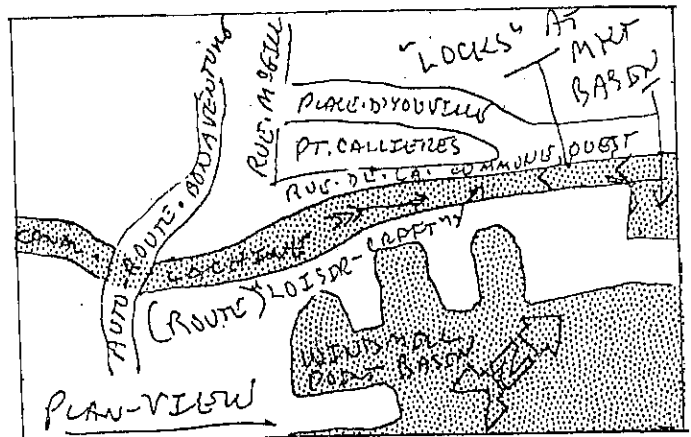
**SUCCESS:** In our opinion, the participation program has been a great success. Despite serious disruptions in the project administration, limited access to information, and lack of meaningful interaction between the Association and the government's planners, we feel that we have succeeded in getting Montrealers to come to grips with the issues and to formulate their views.

The process raised many important issues which have not been adequately dealt with (such as the preservation of port activities), and it clarified public opinion on controversial issues (such as where housing should be developed). It also showed that laymen can deal with planning issues with imagination and expertise. The relatively small amount of time and cost which participation added to the planning process should pay for itself many times over with the avoidance of inappropriate or unwanted schemes.

IT IS STRONGLY RECOMMENDED THAT THE PARTICIPATION PROGRAM BE CARRIED ON IN ALL FUTURE PHASES OF THIS REDEVELOPMENT AND ALSO THAT SIMILAR PROGRAMS BE SET UP FOR OTHER PLANNING PROJECTS IN MONTREAL.

Un membre de l'Association, "Hobo Bill" Cherniwchan a été le premier à proposer le prolongement du Canal de Lachine jusqu'au Bassin du marché. Cette idée a été reprise par les étudiants de l'université Harvard pour devenir l'option 4 des architectes/consultants.

The idea of extending the Lachine Canal to Market Slip was first proposed by Association member "Hobo Bill" Cherniwchan. This idea was later developed by students of Harvard University and then became option 4 of the planning consultants.



#### TECHNIQUES DE SENSIBILISATION

- 1) EXPOSITION PLACE JACQUES CARTIER, ETE 1978 (18,000 VISITEURS)
- 2) NOMBREUX COMMUNIQUES ET CONFERENCES DE PRESSE
- 3) NOMBREUX INTERVIEWS A LA RADIO, A LA TELEVISION ET POUR LES JOURNAUX
- 4) BULLETINS ENVOYES AUX RESIDANTS DU SECTEUR
- 5) VISITES GUIDEES GRATUITES DU SECTEUR
- 6) CONFERENCES ET DEBATS PUBLICS, TELEVISES (AUTOMNE 79)
- 7) EXPOSITION, ETE ET AUTOMNE 1979 (3,000 VISITEURS)

#### INFORMATION TECHNIQUES

- 1) EXHIBIT ON PLACE JACQUES CARTIER, SUMMER 1978 (18,000 VISITORS)
- 2) NUMEROUS PRESS CONFERENCES AND PRESS RELEASES
- 3) MANY TV, RADIO, NEWSPAPER INTERVIEWS
- 4) NOTICES SENT TO ALL AREA RESIDENTS
- 5) FREE GUIDED WALKING TOURS OF AREA
- 6) SERIES OF PUBLIC CONFERENCES AND DEBATES, TELEVISED (FALL 1979)
- 7) EXHIBIT, SUMMER AND FALL OF 1979 (3,000 VISITORS)

#### TECHNIQUES DE CONSULTATION

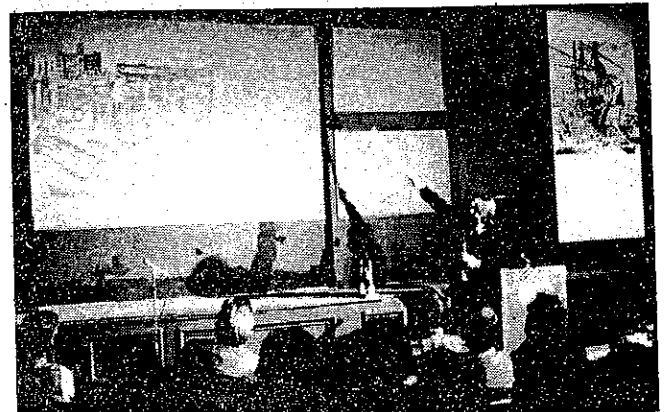
- 1) SOLLICITATION DE LETTRES ET DE DOSSIERS (35 REÇUS)
- 2) CONFERENCES PUBLIQUES ET ATELIERS EN JUIN 1978, NOVEMBRE 1978 ET FEVRIER 1979 (500 PARTICIPANTS)
- 3) QUESTIONNAIRES (DEUX EN 1978, UN EN 1979, PLUS DE 500 REpondANTS)
- 4) DISCUSSIONS AVEC DES CITOYENS ET DES GROUPES COMMUNAUTAIRES (QUARANTE RENCONTRES, PLUS DE 500 PARTICIPANTS).
- 5) GROUPES DE TRAVAIL SPECIAUX SUR DES QUESTIONS SPECIFIQUES.
- 6) OCCASION D'ECRIRE DES COMMENTAIRES ET DE DESSINER DES PLANS PENDANT LES EXPOSITIONS.

#### CONSULTATION TECHNIQUES

- 1) SOLICITATION OF LETTERS AND BRIEFS (35 RECEIVED)
- 2) PUBLIC CONFERENCES AND WORKSHOPS IN JUNE 1978, NOVEMBER 1978 AND FEBRUARY 1979 (500 PARTICIPANTS)
- 3) QUESTIONNAIRES (TWO IN 1978, ONE IN 1979, OVER 500 RESPONDANTS)
- 4) DISCUSSIONS WITH CITIZENS AND COMMUNITY GROUPS (FORTY MEETINGS WITH OVER 500 PARTICIPANTS)
- 5) SPECIAL WORKING GROUPS ON SPECIFIC ISSUES
- 6) OPPORTUNITY TO WRITE COMMENTS AND DRAW PLANS DURING EXHIBITS



Des centaines de montréalais ont participé aux visites guidées de l'Association. Hundred of Montrealers visited Le Vieux-Port guided by Association volunteers.



Une des nombreuses conférences organisées par l'Association. One of the many conferences organized by the Association.



## 2b Analyse des "quatre options"

Pendant la première année de la participation populaire, qui débuta en mai 1978, la consultation fut générale et ouverte. En mars 1979, quatre options (préparées de façon indépendante par des consultants en planification) furent rendues publiques. Dans la seconde phase de consultation (mars à novembre 1979), l'Association s'est concentrée sur certaines questions cruciales. Les quatre options servirent à visualiser certains points.

Plusieurs plans ont été réalisés pour *Le Vieux-Port* dont le plan *Lincourt* de 1975. On peut s'attendre à ce que d'autres plans soient effectués dans l'avenir. Plutôt que de limiter notre intervention à la critique d'une proposition, nous avons choisi d'énoncer les principes fondamentaux et la stratégie de réaménagement issus du processus de planification. Pour faciliter le renvoi aux quatre options de 1979, nous faisons ici une brève description de leurs mérites et nous référerons le lecteur aux sections où les points spécifiques sont examinés plus en détail.

**"ELEMENTS FIXES"**: Plusieurs secteurs du plan sont "fixés", c'est-à-dire qu'une seule solution a été proposée par les consultants dans les quatre options. La plupart de ces propositions ont été acceptées, avec certaines modifications.

Il y a eu accord sur la proposition de construire des logements à densité moyenne dans les *Cours Véger*, en modifiant toutefois le design (voir section 8a). Les propositions sur le recyclage des entrepôts *St-Pierre* dans *La Pointe-à-Callière* (section 8e) et sur l'aménagement du *Canal de Lachine* (section 8f) ont été acceptées. Tout comme la proposition d'aménagement du secteur ouest en zone industrielle, bien que ses aspects financiers et de l'environnement aient été contestés (section 8g). L'idée de construire de nouveaux logements à *Cité du Havre* a été fortement contestée, pour plusieurs raisons (section 8h).

Ces options laissent cependant croire que l'ensemble du secteur sera géré comme un vaste projet, selon une stratégie d'ensemble rigide, sans respecter le caractère existant du port et de ses activités. Les participants ont préféré une approche plus flexible et plus progressive, qui permette de conserver un plus grand nombre d'activités portuaires, de constructions et d'activités existantes.

**OPTION 1 - "DEVELOPPEMENT MINIMAL"**: Bien que la plupart des participants aient souhaité voir un nombre considérable d'espaces verts dans le secteur adjacent au *Vieux-Montreal*, ils ont également proposé un certain nombre d'activités mixtes afin d'assurer une utilisation active pendant toute l'année et de maintenir le caractère portuaire.

**OPTION 2 - "DEVELOPPEMENT MAXIMAL"**: Cette option fut rejetée parce que la construction en hauteur semble déplacée à côté du district historique et parce que la construction de logements serait plus appropriée dans d'autres parties de la ville.

**OPTION 3 - "DEVELOPPEMENT MIXTE"**: Les participants furent très favorables à cette approche, sauf pour le logement sur les quais (section 6e), la transformation du marché *Bonsecours* en centre d'achat (section 6d), le sort réservé aux activités portuaires (section 6b) et certains aspects du design physique (section 5).

**OPTION 4 - "BASSIN DU CANAL DE LACHINE"**: Plusieurs participants ont trouvé cette proposition intéressante à première vue car elle promet plusieurs possibilités récréatives. Une étude plus approfondie a cependant montré plusieurs problèmes: difficulté de faire un échancier, coûts élevés, l'accès au *vrai St-Laurent* bloqué par un barrage, le caractère artificiel de la création d'un *lac des Castors* qui détruirait le caractère historique des rives du fleuve et remettraient en conflit les activités portuaires en cours (mouvement giratoire des bateaux utilisant le bassin *Windmill Point* et mouillage sur les quais du *Vieux-Montreal*). De plus, la perspective de plusieurs activités récréatives est plus illusoire que réelle - il serait impossible de nettoyer les eaux d'un bassin aussi vaste pour permettre la nage et les amateurs de voile jugent le bassin trop petit pour la navigation.

## 2b Analysis of the "four options"

During the first year of public participation which began in May 1978, the consultation was general and open ended. In March 1979 four options (which had been prepared independently by planning consultants) were made public. In the second phase of consultation (March to November 1979) the Association focused in on certain critical questions. The four options were used to help visualize certain issues.

There have been several plans for *Le Vieux-Port* in the past, including the *Lincourt Plan* of 1975. There will probably be many more plans in the future. Rather than limiting our intervention to merely commenting on one proposal, we have chosen to enunciate those fundamental principles and a strategy for redevelopment which emerged from the planning process. To facilitate cross-reference with the four options of 1979, on this page we briefly discuss each of their merits and refer the reader to those sections where specific issues are discussed in more detail.

**"FIXED ELEMENTS"**: Many areas of the plan are "fixed" in that only one solution was put forward by the consultant in all four options. People agreed with most of these proposals with some modifications.

There was agreement with the proposal to build middle density housing on *Véger Yards* but with a modified design (see section 8a). The proposals for recycling the *St. Pierre warehouses* in *Pointe-à-Callière* (section 8e) and for landscaping the *Lachine Canal* (section 8f) met with approval. So did the idea of developing the western area as an industrial zone although the financial and environmental aspects were questioned (section 8g). The plan to build more housing on *Cité du Havre* was strongly questioned for several reasons (section 8h).

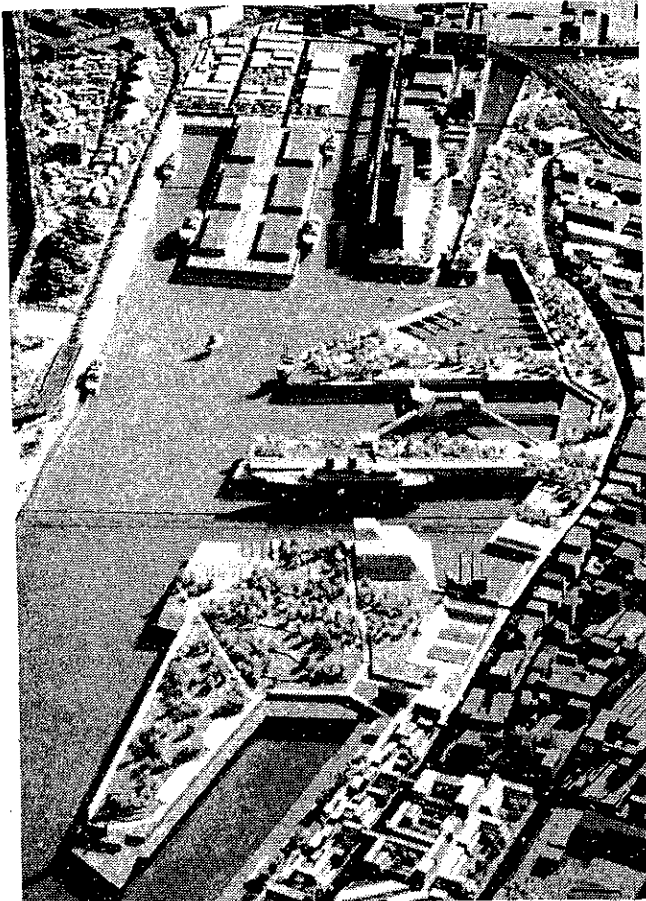
People also questioned the impression given by these options that the whole area would be developed as one large project according to a rigid *Master Plan* which paid little respect to the existing character and activities of the port. They preferred a more flexible and incremental approach which kept more port activities and more of the existing structures and character.

**OPTION 1 - "MINIMAL DEVELOPMENT"**: Although most people felt there should be a considerable amount of open space in the area adjacent to *Old Montreal*, they also felt that a mix of other activities was desirable to ensure active year-round use and to maintain port character.

**OPTION 2 - "MAXIMAL DEVELOPMENT"**: This option was rejected because high-rise buildings were considered inappropriate next to the historic district and also because housing development should take place in other parts of the city.

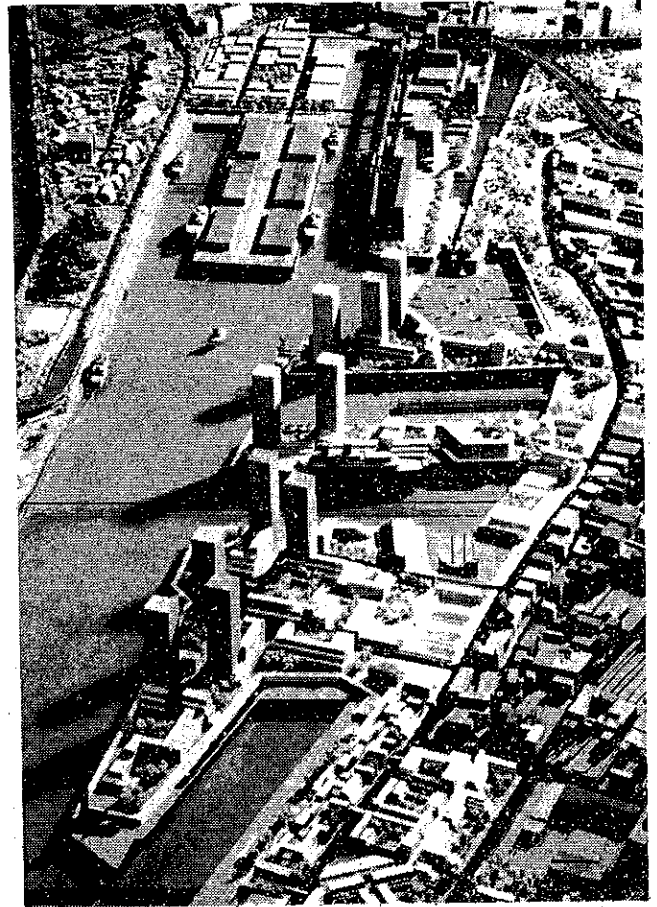
**OPTION 3 - "MIXED DEVELOPMENT"**: People were most favorable to this approach, with the exception of housing on the piers (section 6e), the proposal to turn *Bonsecours Market* into a shopping centre (section 6d), the way port activities were dealt with (section 6b) and certain aspects of the physical design (section 5).

**OPTION 4 - "LACHINE CANAL BASIN"**: Many people found this proposal intriguing at first glance as it promised many recreational possibilities. Closer examination however pointed out many problems: difficulty of phasing, high cost, blocking access to the *real St. Lawrence* with a dam, artificiality of creating a *Beaver Lake* while destroying the historic waterfront character, and conflict with on-going port activities (turning of ships using *Windmill Point Basin*, and berths, on the *Old Montreal* piers). Also the prospect of several of the recreational activities is more illusory than real - it would be impossible to clean the water of such a large basin to permit swimming, and recreational boaters said the basin was too small to really work for sailing.



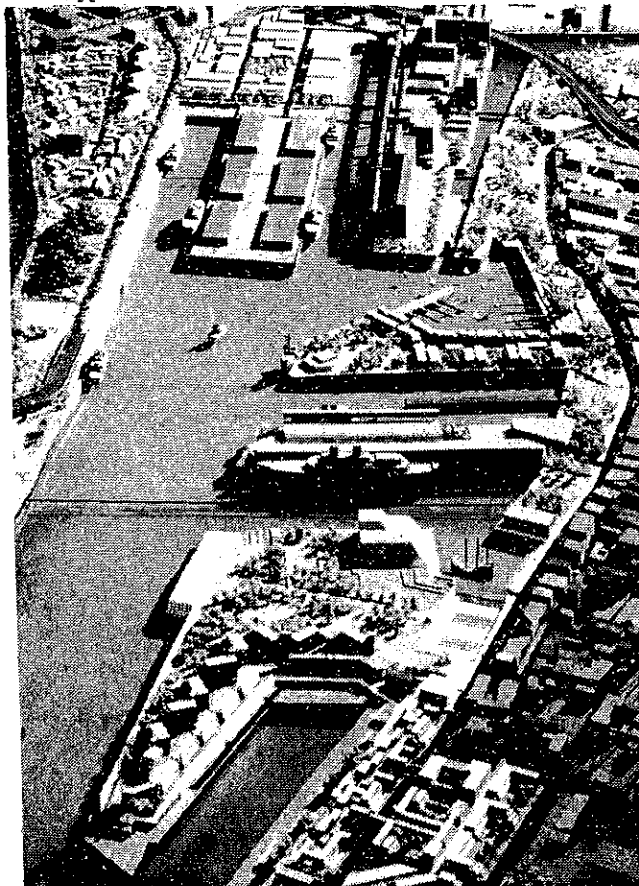
Option 1:  
Développement minimal

Option 1:  
Minimum Development



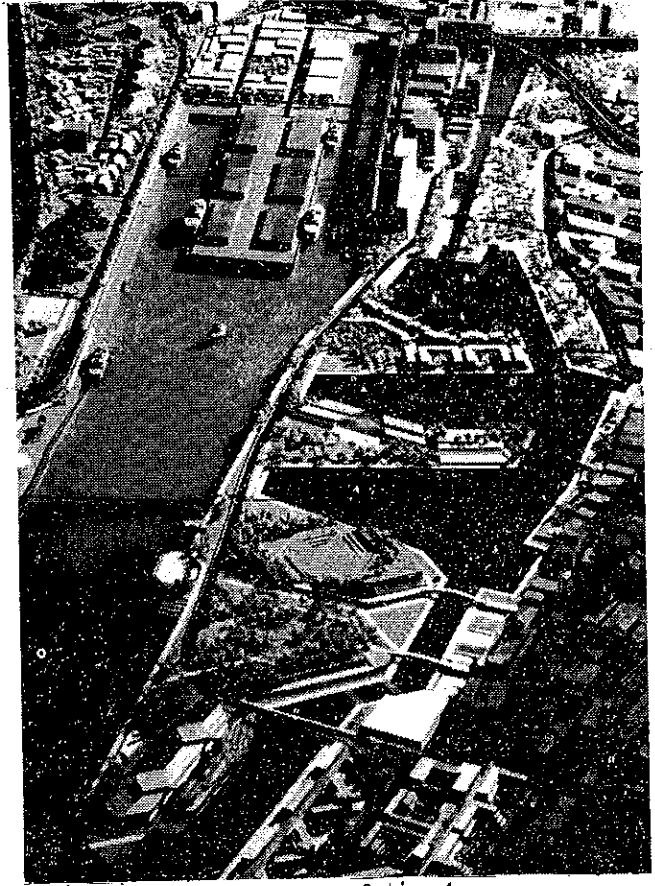
Option 2:  
Développement maximal

Option 2:  
Maximum Development



Option 3:  
Développement mixte

Option 3:  
Mixed Development



Option 4:  
Développement mixte: bassin  
du Canal de Lachine

Option 4  
Lachine Canal Basin Plan

### 3. Contexte historique

**SIGNIFICATION:** *Le Vieux-Port* est le lieu de naissance de Montréal, le site du fort de Maisonneuve et du poste de traite de Champlain. Le port était la principale porte de la ville pendant ses deux premiers siècles d'existence. Puis face à la concurrence avec les réseaux ferroviaires et routiers, le port devient avec le temps plus un symbole qu'une véritable porte d'entrée à la ville. Toutefois, la vocation commerciale et industrielle qu'il s'était acquise, est demeurée plus importante. Le Vieux-Port est un secteur historique de grande importance, non seulement à cause de nombreux événements significatifs qui ont pris place, et de son inter-relation avec le Vieux-Montréal, mais aussi à cause de ses qualités inhérentes. Les résultats du processus de consultation indiquent que la majorité des gens veulent un futur pour ce secteur contigu à la vieille ville étroitement relié à son passé, c'est-à-dire avec un caractère de *Vieux* et de port.

**LES QUAIS PRES DU VIEUX MONTRÉAL:** Les quais ont été réalisés au sud de la Commune dans une série d'opérations successives de remblayage. Les activités de ce secteur ont toujours été différentes de la nature urbaine du *Vieux-Montréal*. La population n'y a pas vécu, elle y a plutôt travaillé et commercé manipulant des tonnes de produits qui arrivaient de partout le monde. C'était la place publique, mais non pas un square de style guindé, mais plutôt un site où se produisait l'osmose vitale de l'industrie, du commerce et des gens eux-mêmes. Le caractère physique de ces quais fut aussi très différent de celui de la vieille ville. Ses étroits et longs hangars les distinguaient nettement du tissu urbain serré de la ville. L'Association recommande donc que le redéveloppement du port respecte et maintient ces distinctions physiques, en gardant l'aspect actuel des quais, des volumes et activités portuaires historiques.

**L'INFLUENCE HISTORIQUE SUR LA PLANIFICATION:** Ce contexte historique devrait influencer directement les projets de redéveloppement: ce serait une grave erreur d'effacer complètement le cachet existant et de le remplacer par un rassemblement parachuté d'images empruntées à d'autres lieux et d'autres contextes (maison de l'Opera à Sydney, Marché Quincy à Boston ou la marina de Chicago). Ce secteur devra rester Le Vieux-Port de Montréal. Ceci ne veut pas dire que nous devons préserver le port comme musée, comme site artificiellement conservé d'un autre âge. Une accessibilité publique renouvelée et l'accroissement du nombre d'espaces verts doivent dans ce sens être intégrés au contexte particulier du port actuel. Le futur pourrait devenir alors l'extension du passé.

Ainsi, deux orientations concrètes découlent de cette approche. Premièrement dans les endroits où le changement est nécessaire, nous devrions regarder dans le passé les indications possibles pour retrouver une nouvelle "vieille solution". Par exemple, en redéveloppant l'ancienne *cours de triage Viger*, nous pouvons regarder comment la grille de rues antérieures du Faubourg Québec ne pourrait pas être rétablie, ou du moins remaniée. En cherchant un moyen de "redessiner" l'allure de la *rue de la Commune*, pour une véritable visibilité du fleuve, une meilleure intégration des mouvements et espaces piétonniers, nous pourrions aussi regarder vers le siècle passé, où ces objectifs étaient atteints grâce à des terrasses de la rue vers l'eau.

Deuxièmement, il est nécessaire que les éléments physiques et les sites historiques d'importance soient soulignés: le rivage original, l'enceinte de la vieille ville, la rivière St-Pierre et l'emplacement du vieux fort Ville-Marie.

**THEME:** Alors on propose qu'on trouve le thème ou concept fondamental du réaménagement dans le nom, soit:

VIEUX - "ancien", "historique", "symbolique", "respect pour le passé", "recycler"

PORT - "navire", "bateaux", "eau", "industrie"

MONTRÉAL - une réflexion de la culture, du caractère et des besoins spéciaux de Montréal

Cette approche est préférable à l'imposition arbitraire d'un nouveau concept ou thème.

### 3. Historic context

**SIGNIFICANCE:** *Le Vieux-Port* is the birthplace of Montreal. It is the site of Champlain's trading post and de Maisonneuve's fort. The port was the main point of access to the city for Montreal's first two centuries. As railroads and roads were developed, the port's role of *fi door* to the city became more symbolic than real. However the commercial and industrial aspects of the port thrived and in the 20th Century the port expanded to the east with new grain elevators and container terminals leaving the older facilities underused. *Le Vieux-Port* is an area of great historic importance, not only because many significant events took place there and because of its relationship with *Old Montreal* but also because of its inherent qualities. The majestic curving streetscape of *rue de la Commune* is to Montreal what a historic façade is to a house. This waterfront street is unique in Canada and the world. The piers, grain elevators and sheds of *Le Vieux-Port*, although younger than the buildings of *Old Montreal*, also have a special character.

**PIERS NEAR OLD MONTREAL:** Piers were built south of de la Commune in a succession of landfill operations. The activities of this area were always very different from the urban nature of *Old Montreal*. People did not live on the piers, they worked there or bought fresh produce there that arrived from around the world. It was a public place, not in the neat, manicured way of a public park, as a vital mixture of industry, commerce and people. The physical character of the piers was also very different from the old city. With long sheds on narrow piers, the area was clearly port, not city. The Association recommends that the redevelopment respect these distinctions by maintaining the existing layout of piers, some existing buildings, and some port activities.

**THE INFLUENCE OF HISTORY ON THE PLANNING:** It would be a fundamental error to wipe out the existing context and replace it with a new contrived collection of copies of *Sidney's Opera House*, *Boston's Quincy Market*, *Chicago's Marina* etc. The area must remain *Le Vieux-Port de Montréal*. This does not mean preserving the area as a museum or an artificial recreation of a lost age. The requirements of renewed public access and increased operating space can be integrated into the existing context. The future should be an extension of the past.

Two other conclusions follow from this proposed approach. In areas where change is needed, one should look to the past for indications of a possible solution. For example, in the redevelopment of the *Viger Yards*, one should look to the historic street layout to see if it can be reestablished. In seeking a way to redesign *rue de la Commune* for better visibility of the water and for integration of pedestrian space and through movement one should look to the way the area was a century ago, that is with terraces down to the water.

Secondly, it follows that elements and sites of historic importance (the original shoreline, the city walls, the *Ville-Marie* fort, the *St-Pierre River*) should be marked.

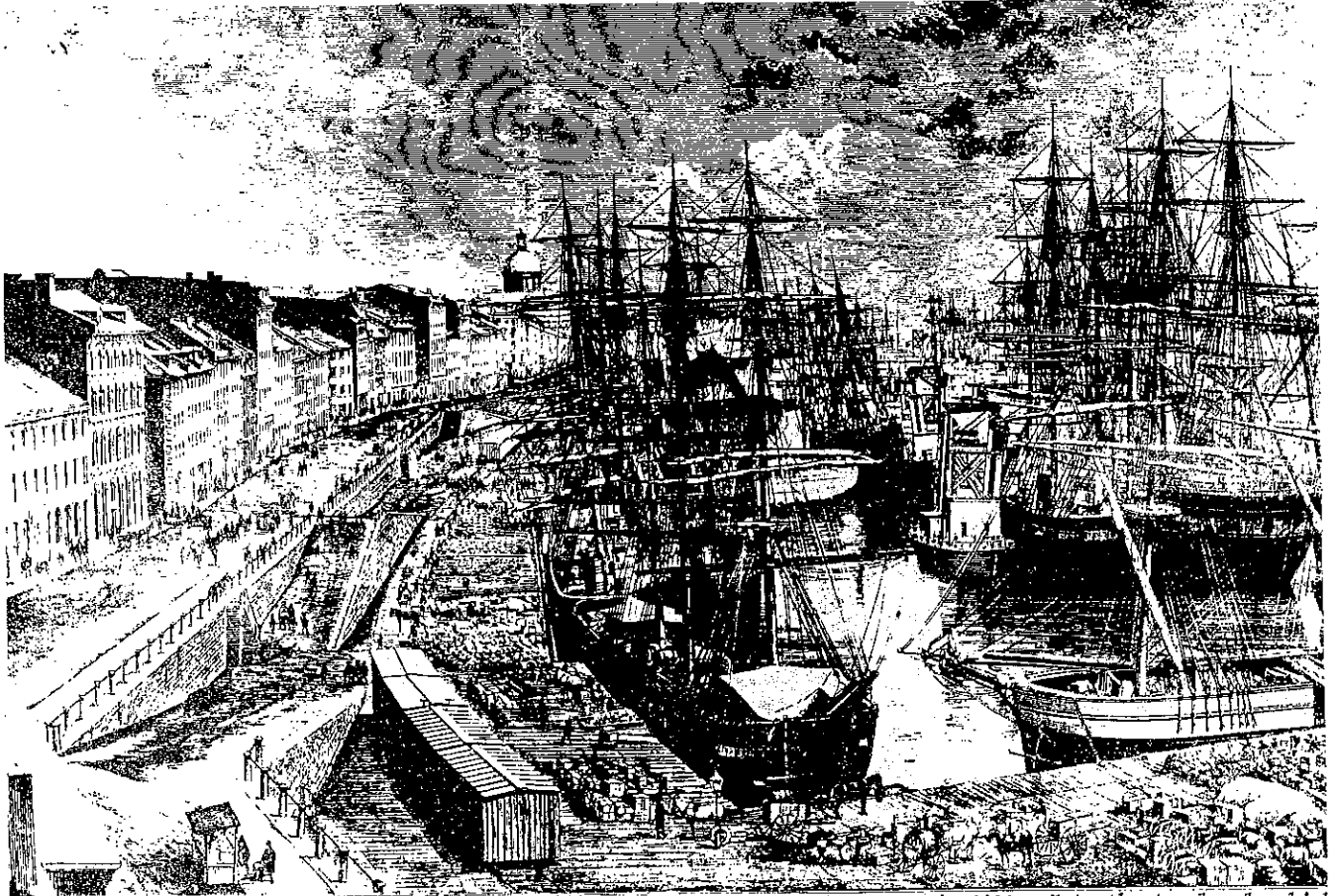
**THEME:** Thus it is proposed that the underlying theme or unifying concept for the redevelopment be drawn from the name itself:

VIEUX - "old", "historical", "symbolic", "respect the past", "recycle"

PORT - "ship", "boats", "water", "industry"

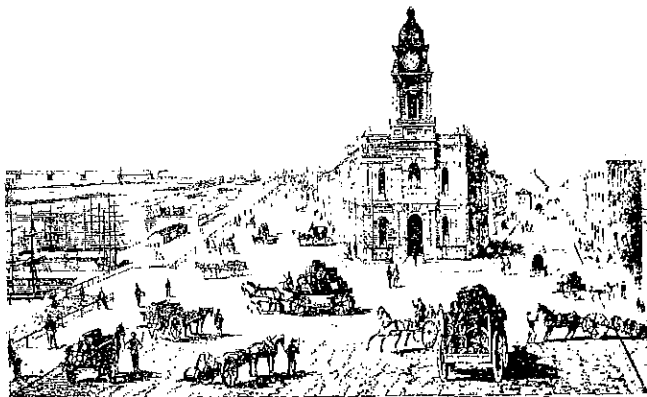
MONTRÉAL - reflecting the special culture, character and needs of the city

This is far preferable to artificially imposing some new concept or theme on the area.

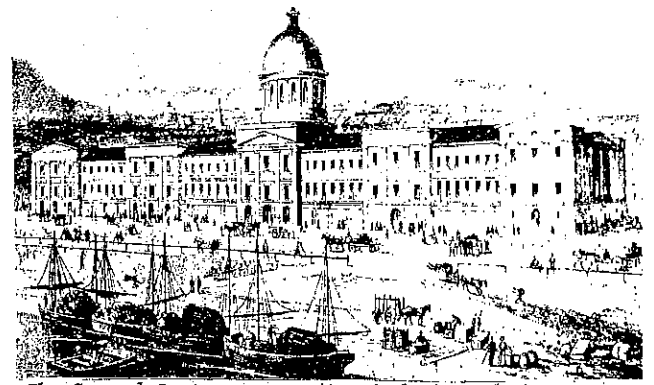


Deux niveaux permettaient aux citoyens de surveiller en toute sécurité les activités portuaires du Vieux-Port

View of Le Vieux-Port in 1880. Note the two levels which allowed people to safely watch the port activities below.



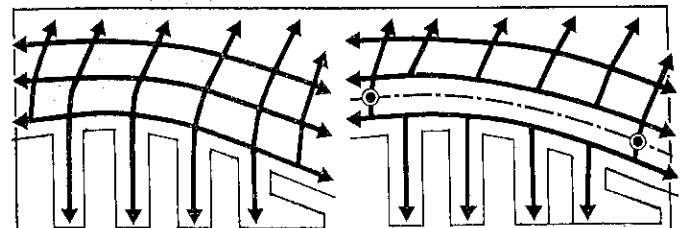
Le deuxième édifice des douanes (gravure de gauche) et le marché Bonsecours (gravure de droite) dominaient respectivement les zones ouest et est du Vieux-Port.



The Second Customs House (left) dominated the western part of the waterfront as Bonsecours Market (right) did and still does, in the east.



Tout au long de l'année, le port jouait un rôle actif dans la vie de la ville. The port played an active part in the city's life in summer and in winter.



JADIS, LES QUAIS FAISAIENT PARTIE INTEGRALE DE LA VILLE. MAIS PRESENTEMENT, LES BARRIERES PHYSIQUES ET FONCTIONNELLES LES ISOLENT.

THE PIERS WERE ONCE AN INTEGRAL PART OF THE CITY. NOW THEY ARE PHYSICALLY AND FUNCTIONALLY CUT OFF.

## 4. Contexte régional

**CENTRE VILLE:** Le coeur du centre-ville se caractérise par trois noeuds principaux. Le vieux quartier financier de la rue St. Jacques est sur son déclin et comporte maintenant un grand nombre d'espaces vacants. Le noyau commercial est situé sur un axe nord-sud, de la Place Boraventure à l'université McGill. Les nouveaux projets gouvernementaux ébauchent un nouvel axe de développement entre la Place des Arts et la Place d'Armes. De nombreux terrains vacants se retrouvent entre ces secteurs bâtis. A l'avenir, on devrait raffermir le rôle du centre-ville et le relier au Vieux-Montréal en construisant sur les terrains vacants et en recyclant les bâtiments existants pour un usage commercial et résidentiel. Même avec l'aide gouvernementale, il faudra plusieurs décennies avant que les terrains à l'intérieur des limites actuelles du centre-ville soient pleinement exploités. IL FAUDRAIT DONC EVITER DE DISPERSER D'AVANTAGE LES FONCTIONS DU CENTRE-VILLE DANS LES AUTRES QUARTIERS, TEL QUE LE VIEUX-PORT.

**LE VIEUX-MONTRÉAL:** Il y a maintenant suffisamment de bâtiments et de terrains vacants à l'intérieur du Vieux-Montréal et dans son voisinage pour y construire de 3 à 4 mille unités d'habitation, et la Ville et la Province tentent en ce moment d'y stimuler la construction d'habitation. LE REAMENAGEMENT DU VIEUX-PORT DEVRAIT FOURNIR DES ELEMENTS CRUCIAUX NECESSAIRES A LA CONSTRUCTION D'UNITES RESIDENTIELLES DANS LE VIEUX-MONTRÉAL. CES ELEMENTS INCLUENT LE DEGAGEMENT, DES ESPACES VERTS, DES TERRAINS DE STATIONNEMENT, UN ACCES POUR LES VEHICULES ET UN CIRCUIT D'AUTOBUS SUR DE LA COMMUNE (LA SEULE RUE SUFFISAMMENT LARGE POUR DESERVIR LA PARTIE SUD DU VIEUX-MONTRÉAL). LE REAMENAGEMENT DU VIEUX-PORT DEVRAIT ETRE UN DERIVE ET UN COMPLEMENT DU REAMENAGEMENT DU VIEUX-MONTRÉAL. IL NE DEVRAIT PAS DOMINER LE QUARTIER HISTORIQUE NI ENTRER EN COMPETITION AVEC LUI EN OFFRANT LES MEMES ACTIVITES.

**LES QUARTIERS:** Le plus important secteur résidentiel à proximité du Vieux-Port se trouve au nord-est du Vieux-Montréal. Ce quartier s'étendait autrefois jusqu'aux rives du fleuve mais les démolitions occasionnées par la construction de Place Radio-Canada et de l'autoroute, ainsi que les rénovations dans le quartier historique ont reculé les frontières de ce quartier au nord de Dorchester. L'existence de ce secteur entraîne deux conséquences pour le réaménagement du Vieux-Port. LES HABITATIONS NOUVELLES DEVIENNT LOCALISEES DANS LA COURSE DE TRIAGE VIGER POUR CONSOLIDER LE QUARTIER ET REANIMER LE VIEUX-MONTRÉAL. LES SERVICES LOCAUX TELS QUE LES TERRAINS DE JEUX ET LES MAGASINS DEVAIENT SE TROUVER A L'EXTREME EST DU SECTEUR A L'ETUDE.

**L'ILE STE-HELENE ET TERRE DES HOMMES:** Ce parc public et ce centre d'expositions importants ne sont qu'à une centaine de mètres du Vieux-Port, et devraient avoir une influence majeure sur l'aménagement du Vieux-Port. La préservation d'une voie maritime jusqu'au quai Bickerdike empêche la construction d'un pont (reliant le quai Jacques Cartier à la pointe de Cité du Havre par exemple) qui faciliterait l'accessibilité à ces ressources et leur utilisation. Un bac pourrait relier l'île Ste-Hélène au Vieux-Montréal en quelques minutes.

LE VIEUX-PORT NE DEVRAIT PAS ENTRER EN COMPETITION AVEC TERRE DES HOMMES. Nous n'avons pas besoin et ne pouvons nous permettre une autre série de pavillons et d'expositions publiques. LE CARACTERE DES ESPACES OUVERTS DU VIEUX-PORT NE DEVRAIT PAS REPRODUIRE CELUI DE L'ILE STE-HELENE.

**LE SECTEUR INDUSTRIEL ET L'ADAC PORT:** L'ouest du Vieux-Port constitue un secteur industriel important. En tenant compte de ce fait et de la possibilité de la réouverture de l'aéroport ADAC, LA PARTIE OUEST DU VIEUX-PORT DEVRAIT CONSERVER UNE VOCATION ESSENTIELLEMENT INDUSTRIELLE. ON DEVRAIT Y RESTREINDRE LE DEVELOPPEMENT RESIDENTIEL (Y COMPRIS DANS LA PARTIE OUEST DE CITE DU HAVRE). (Voir aussi la section 6b - activités portuaires.)

**ARCHIPEL:** Le gouvernement provincial étudie la possibilité de mettre sur pied un projet hydroélectrique sur le fleuve St-Laurent pour harnacher le courant des Rapides de Lachine. Ce projet pourrait amener la construction d'un barrage près du pont de la Concorde et peut-être des changements majeurs dans la configuration de Cité du Havre. Il permettrait également la pratique de la voile sur le fleuve près du secteur du projet. Il faudra d'abord savoir si ce projet va se réaliser avant de songer à apporter des changements majeurs dans la configuration du terrain (ie l'option 4) de songer à construire des marinas ou à aménager la partie ouest de Cité du Havre.

## 4. Regional context

**DOWNTOWN:** The downtown core is characterized by three nodes. The old financial district on St-Jacques is in and now has much vacant space. The main office and commerce is located along a north-south axis from Place Bon to McGill University. A newly emerging spine of government projects links Place des Arts with Place d'Armes. Between these three built up areas are many vacant lots. The future should be to consolidate the downtown area and connect it to Old Montreal by building on empty lots and recycling existing buildings for office, commercial and residential uses. Even with government incentive it will take many years before the land within the existing limits of downtown is fully developed. THEREFORE, NO ATTEMPT SHOULD BE MADE TO FURTHER DIFFUSE DOWNTOWN FUNCTIONS IN OTHER AREAS SUCH AS LE VIEUX-MONTRÉAL.

**OLD MONTREAL:** There are now enough empty buildings and lots in and immediately adjacent to Old Montreal to create thousands of new housing units. The city and the province are working to encourage residential and other development. THE REDEVELOPMENT OF LE VIEUX-PORT SHOULD PROVIDE CERTAIN CRUCIAL ELEMENTS NEEDED BEFORE FULL-FLEDGED HOUSING DEVELOPMENT CAN TAKE PLACE, IN OLD MONTREAL. THESE INCLUDE "DEGAGEMENT" (OPEN SPACE, PARKING, VEHICULAR ACCESS AND A BUS ROUTE) AND COMMUNE (THE ONLY STREET WIDE ENOUGH TO SERVE THE LOWER PART OF OLD MONTREAL). THE REDEVELOPMENT OF LE VIEUX-PORT SHOULD BE SECONDARY AND COMPLEMENTARY TO THAT OF OLD MONTREAL AND SHOULD NOT DOMINATE THE HISTORIC DISTRICT NOR SHOULD IT BE OFFERING THE SAME ACTIVITIES.

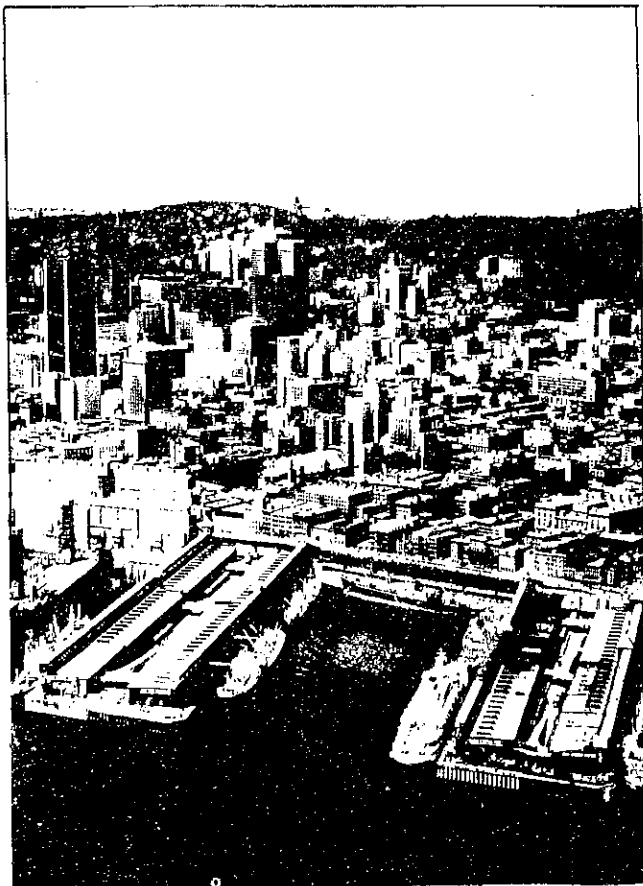
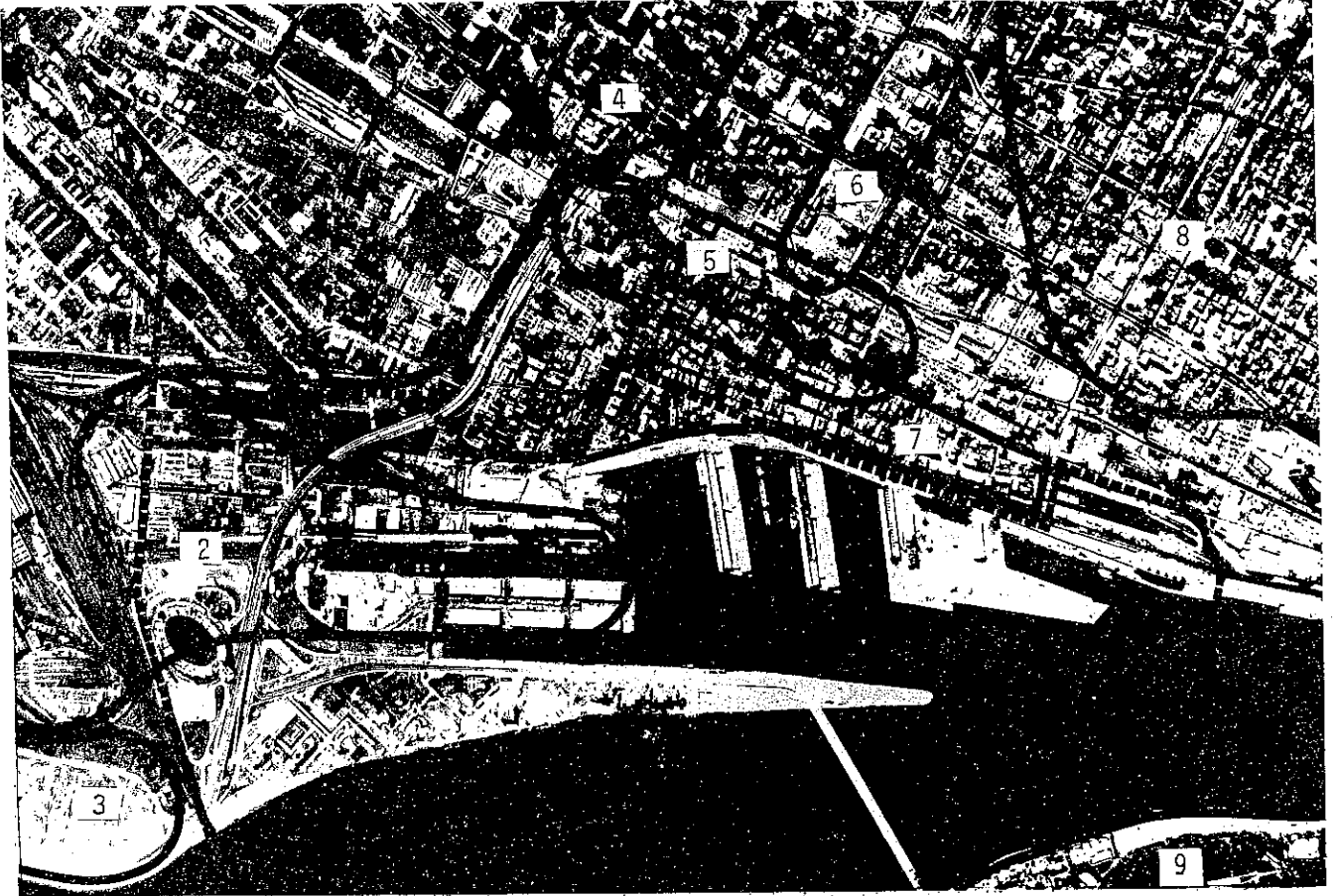
**NEIGHBOURHOODS:** The main residential area near Le Vieux-Port lies to the north-east of Old Montreal. This neighbourhood extended right down to the water's edge but due to the demolition of Place Radio-Canada and the Autoroute, as well as the renovation of the historic district, the neighbourhood is now mainly Dorchester. The existence of this area has two implications for the redevelopment of Le Vieux-Port. NEW HOUSING SHOULD BE LOCATED ON THE VIGER YARDS TO CONSOLIDATE THE NEIGHBOURHOOD AND REINTEGRATE OLD MONTREAL BACK INTO A LIVING PART OF THE CITY; AND SERVICES OF A LOCAL APPEAL SUCH AS PLAYGROUND AND SHOPPING SHOULD BE LOCATED NEAR THE EAST END OF THE STREET.

**ST HELEN'S ISLAND AND MAN AND HIS WORLD:** Only a few hundred metres south of Le Vieux-Port stand this major public park and exhibition centre both of which should have a major influence on the planning of Le Vieux-Port. The preservation of the shipping channel to Bickerdike makes impossible the construction of a bridge (say from Jacques Cartier Pier to the tip of Cité du Havre), which would make these resources much more accessible and usable. A ferry service could be established between St. Helen's Island within a few minutes of Old Montreal.

LE VIEUX-PORT SHOULD NOT COMPETE WITH MAN AND HIS WORLD. Montreal does not need and cannot afford, another series of public pavilions and exhibits. SIMILARLY, THE CHARACTER OF THE OPEN SPACE IN LE VIEUX-PORT SHOULD NOT DUPLICATE ST HELEN'S ISLAND.

**INDUSTRIAL AREA AND STOL PORT:** West of Le Vieux-Port lies a major industrial area. This, and the possibility that the airport may reopen, suggest that THE WESTERN PART OF LE VIEUX-PORT SHOULD BE PRIMARILY INDUSTRIAL AND THAT HOUSING DEVELOPMENT IN THIS AREA (INCLUDING THE WESTERN PART OF CITE DU HAVRE) SHOULD BE LIMITED. (See also section 6b port activities.)

**ARCHIPEL:** The provincial government is studying the possibility of carrying out a major hydroelectric project in the Lawrence River to harness the power of the Lachine Rapids. This could involve the construction of a dam near Concorde Bridge and possibly of major landform changes to Cité du Havre. It could also increase the possibility of recreational development in the River near the project area. No major landform changes (eg option four), no marina, and no development on the part of Cité du Havre should be contemplated until the details of this project is settled.

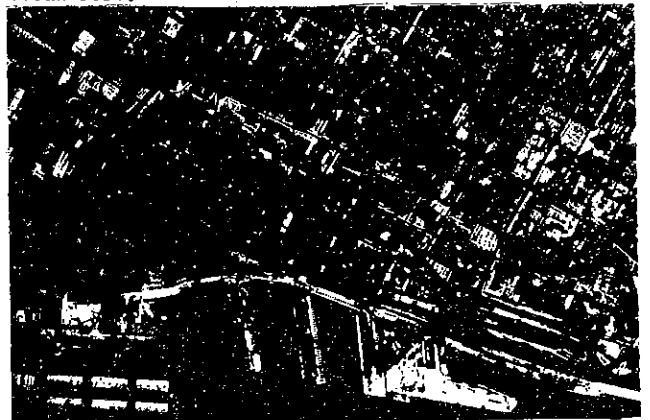


CANAL DE LACHINE  
 SECTEUR INDUSTRIEL  
 A.D.A.C.  
 NOYAU DU CENTRE-VILLE  
 DISTRICT DES AFFAIRES  
 AXE DES PROJETS  
 GOUVERNEMENTAUX  
 VIEUX-MONTREAL  
 VOISINAGE  
 ILE STE-HELENE

1 LACHINE CANAL  
 2 INDUSTRIAL AREA  
 3 STOL PORT  
 4 DOWNTOWN CORE  
 5 FINANCIAL DISTRICT  
 6 GOVERNMENT AXIS  
 7 OLD MONTREAL  
 8 NEIGHBOURHOOD  
 9 ST. HELEN'S ISLAND

*La photo du bas montre la vaste "zone grise" de terrains vacants entre le Vieux-Montréal et le centre-ville. Le secteur doit être aménagé avant Le Vieux-Port.*

*The area indicated on the photo below shows the large "grey zone" of vacant land between Old Montreal and downtown. This area should be developed before Le Vieux-Port.*



## 5. Aspects physiques

### 5a Planification et développement

**PLAN GENERAL DE TRAVAIL:** Il ne s'agit pas ici de dresser un plan de stratégie d'ensemble détaillé qui déterminera toutes les fonctions et spécifiera tous les bâtiments. Il est irréaliste d'essayer de prédire en 1980 ce que seront exactement les besoins de l'an 2000. D'un autre côté, il est nécessaire d'établir une structure d'aménagement claire.

Nous proposons donc la réalisation d'un plan général de travail pour le secteur. Deux éléments essentiels devraient le constituer: infrastructure et lignes directrices. Le plan d'infrastructure devra situer et dresser le plan des rues et des espaces libres, du transport public et autres services municipaux. A l'intérieur de cette structure, il faudra identifier un certain nombre de sites offrant des possibilités d'aménagement et établir des lignes directrices incluant les utilisations et les plans autorisés. Un grand nombre de projets indépendants petits et grands peuvent alors être aménagés avec le temps par une variété d'agences publiques ou privées. C'est le processus d'aménagement normal dans la ville (rues et parcs publics versus aménagement privé sur des terrains contrôlés par le zonage). Voir illustration dans la section II.

**ECHANCIER:** Il faudrait donner priorité aux projets dont le terrain ou les bâtiments sont actuellement libres pour de nouvelles utilisations et où toutes les parties intéressées seront d'accord quant à leur vocation.

Les activités commerciales existantes, bâtiments etc. doivent rester en place aussi longtemps que possible. Elles ne devraient pas être éliminées ou relocalisées avant que l'aménagement d'autres secteurs soit terminé, que les plans du secteur soient acceptés, et que leur réalisation soit assurée. (En d'autres termes, il ne faut pas répéter le scénario de la rue St-Pierre, où des commerces ont été fermés plus d'un an avant de commencer à établir de nouveaux usages.) Il faudrait utiliser au maximum les services existants (ex. plus d'un million de pieds carrés de superficie de plancher disponibles dans les hangars).

**LIGNES DIRECTRICES:** Il faudrait établir des lignes directrices d'aménagement pour assurer un plan approprié sans trop limiter les possibilités futures.

**IL FAUDRAIT PROTEGER LES POSTES D'OBSERVATION. IL FAUDRAIT VEILLER A CE QU'AUCUN NOUVEAU BATIMENT NE BLOQUE LA VUE SUR LE FLEUVE A PARTIR DES RUES DE LA VILLE (EX. ST-PIERRE, ST-LAURENT, PLACE JACQUES-CARTIER, BERRI, ETC.). AUCUN BATIMENT NE DOIT ETRE CONSTRUIT ENTRE LE MARCHÉ BON-SECOURS ET LE FLEUVE. LA BANDE DE TERRAIN LE LONG DE LA RUE DE LA COMMUNE DOIT RESTER AUSSI LIBRE QUE POSSIBLE DE FACON A RECREER ET A METTRE EN VALEUR LA RIVE DE CETTE PARTIE DU VIEUX-MONTREAL.**

**IL FAUDRA FIXER LA HAUTEUR MAXIMUM DES NOUVEAUX BATIMENTS EN FONCTION DES BATIMENTS EXISTANTS, COMME L'ILLUSTRE LA CARTE DE LA PAGE SUIVANTE.**

**IL NE FAUDRA PERMETTRE AUCUN REMBLAYAGE DANS LE SEUL BUT DE CREER UNE NOUVELLE ZONE DE TERRAINS. D'ETROITES BANDES DE TERRE POURRAIENT ETRE PERMISES POUR ISOLER LES SECTEURS FLOUVIAUX (COMME LA FERMETURE D'UN BASSIN POUR LE NETTOWER EN VUE D'UN USAGE RECREATIF).**

Ces lignes directrices sont exposées plus en détail dans les différents plans de secteur de la section 8.

## 5. Physical planning

### 5a Planning and development

**GENERAL FRAMEWORK PLAN:** The plan which should be drawn up for the area is not a detailed Master Plan attempt to determine all functions and to specify all buildings. It is unrealistic to try to predict in 1980 exactly what the needs will be in the year 2000. On the other hand, one does need a clear framework within which development can take place.

It is therefore proposed that a General Framework Plan be drawn up for the area. It should be made up of two essential elements; infrastructure and guideline. The infrastructure plan should locate and design the streets and open spaces, public transit and other municipal services. Within this framework, a number of sites possible development should be identified and guidelines drawn up with permitted uses and design. A large number of large and small independent projects can then be opened over time by a variety of public or private agencies. This is the development process that normally takes place in the city (public streets and parks vs private development on lots controlled by zoning.) Refer to the illustration in section II.

**PHASING:** The priority should be on those projects where the land and/or buildings are now vacant and available for new uses and where there is a consensus among all interested parties on what to do.

Existing business activities, buildings etc. should be left in place as long as possible. They should not be eliminated or relocated until development in other areas has been completed, until plans for the areas are accepted and until realization is certain. (In other words do not repeat the scenario of St-Pierre Street where businesses were closed down more than a year before new uses began to be set up.) Maximum use should be made of the existing facilities, (eg over a million square feet of available floor space in the sheds).

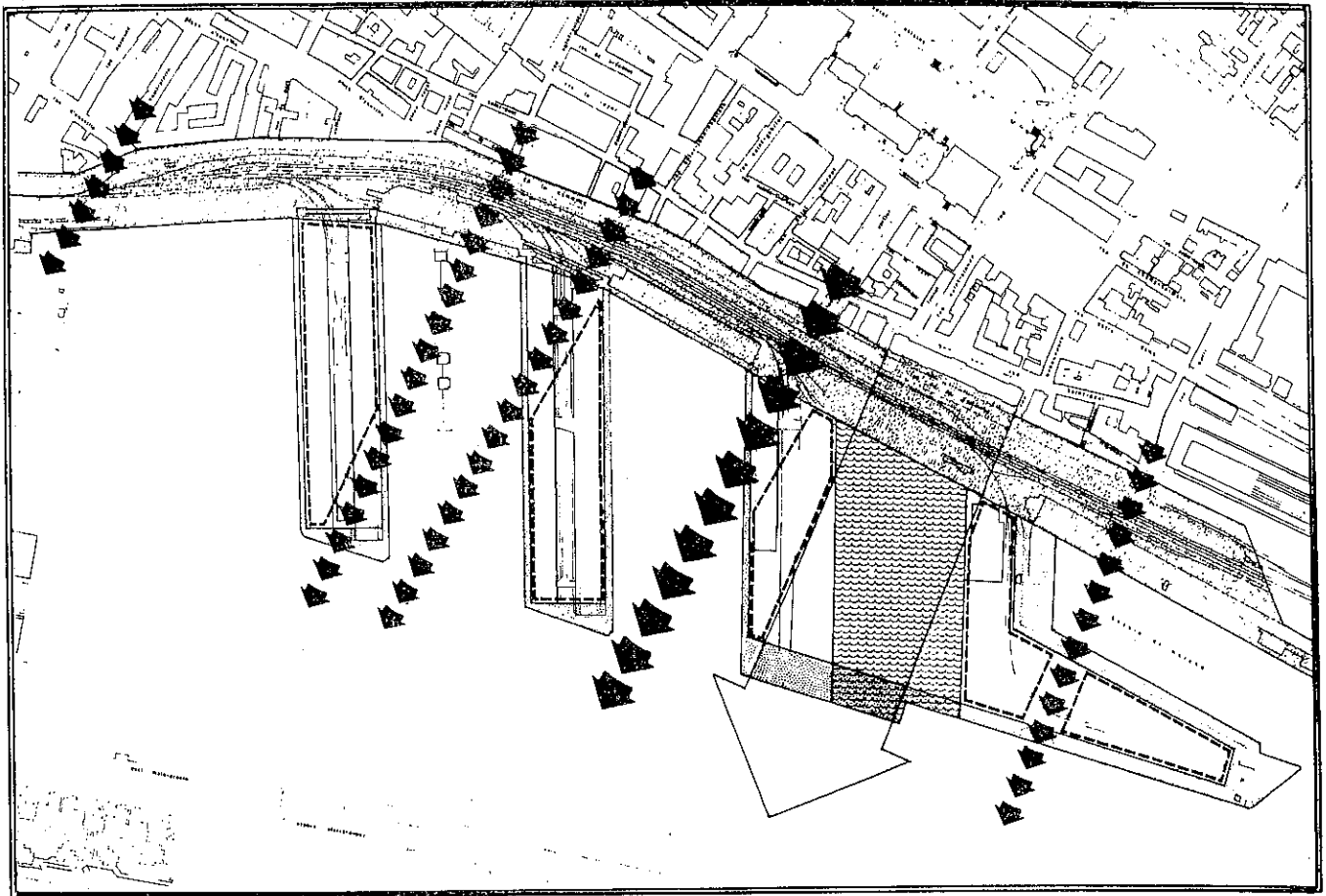
**DESIGN GUIDELINES:** Guidelines should be established for future development to ensure appropriate design without overly limiting future possibilities.

**VIEWS SHOULD BE PROTECTED. NO BUILDINGS SHOULD BE BUILT WHICH WOULD OBSTRUCT THE VIEWS TO THE WATER FROM CITY STREETS (EG ST. PIERRE, ST. LAURENT, PLACE JACQUES-CARTIER, BERRI, ETC.). NO BUILDINGS SHOULD BE BUILT BETWEEN BONSECOURS MARKET AND THE RIVER. THE STRIP OF LAND ALONG THE COMMUNE SHOULD BE KEPT AS UNOBSTRUCTED AS POSSIBLE IN ORDER TO RECREATE AND ENHANCE THE OPEN FRONT QUALITY OF THIS EDGE OF OLD MONTREAL.**

**THE MAXIMUM HEIGHTS OF NEW BUILDINGS SHOULD RELATE TO EXISTING BUILDINGS, AS SHOWN ON THE MAP ON THE OPPOSITE PAGE.**

**NO LANDFILL SHOULD BE PERMITTED MERELY FOR THE PURPOSE OF CREATING NEW LAND AREA. NARROW ENCLOSURES CAN BE PERMITTED TO ISOLATE WATER AREAS (SUCH AS CLOSING OFF A BASIN TO PERMIT CLEANING IT FOR RECREATION USES).**

These guidelines are outlined in more detail in various area plans of section 8.



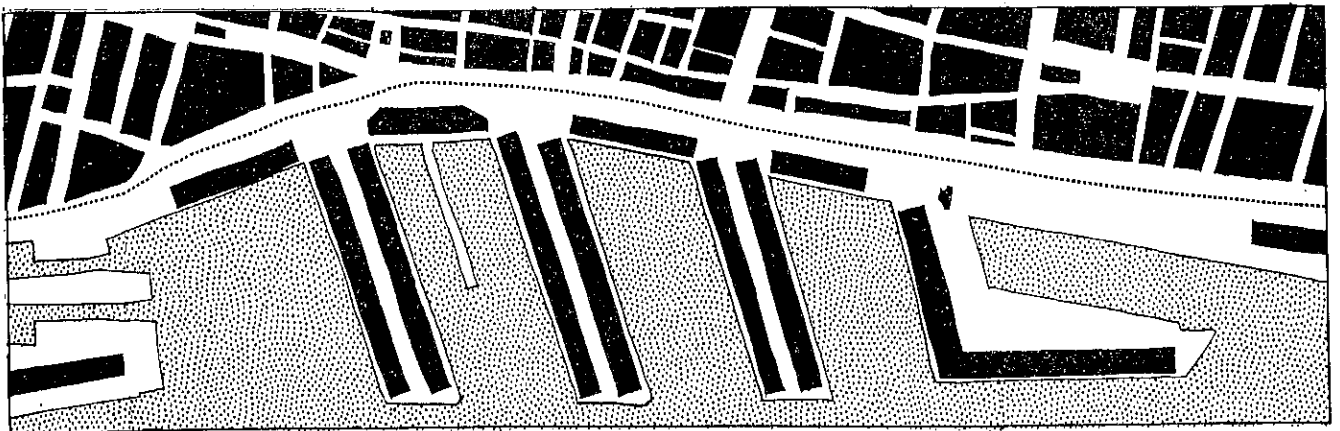
CRITERES DE BASE POUR  
PRESERVER LES CORRI-  
DORS VISUELS ET ZONES  
DEGAGEES  
AUCUNE CONSTRUCTION  
NE PEUT ETRE ADMISE  
DANS LES SECTEURS  
HACHURES:

GUIDELINES TO PRESERVE  
VIEWS AND OPEN SPACE  
NO CONSTRUCTION SHOULD  
BE PERMITTED IN THE  
TONED AREAS:

*Tout aménagement futur devra respecter les différences de configuration urbaine entre la ville et le port. (Les secteurs construits du passé et du présent sont illustrés ci-dessous.)*

*Future development should respect the difference in urban pattern between the city and the port. (Built areas present and past are shown below.)*

- |                                 |                   |                               |
|---------------------------------|-------------------|-------------------------------|
| COUP D'OEIL SUR LA RUE          | ←←←               | VIEWS DOWN STREETS            |
| LE LONG DE LA RUE DE LA COMMUNE | [Hatched pattern] | ALONG DE LA COMMUNE           |
| LE BORD DE L'EAU                | [Dotted pattern]  | THE WATER'S EDGE              |
| DEVANT LE MARCHÉ BON-SECOURS    | [White space]     | IN FRONT OF BONSECOURS MARKET |
| BASSIN QUI A ETE OBTURE         | [Wavy pattern]    | RECENTLY FILLED BASIN         |
| CONSTRUCTIONS POSSIBLES         | [Dashed line]     | POSSIBLE CONSTRUCTION         |





## 5b Circulation des piétons et espaces verts

**RESEAU DE PARCS LINEAIRES:** IL FAUDRAIT UN RESEAU DE PARCS LINEAIRES SUR LES RIVES DU FLEUVE. CE RESEAU RELIERAIT LE VIEUX-PORT AU CANAL DE LACHINE A L'OUEST, LA RIVE DU FLEUVE PRES DE L'AEROPORT ADAC AU SUD-OUEST, L'EMPRISE POUR L'AUTOROUTE VILLE-MARIE AU NORD-EST ET LES ILES STE-HELENE ET NOTRE-DAME AU SUD-EST. CES PARCS LINEAIRES DEVRAIENT ETRE ASSEZ LARGES (50 A 150') ET DEVRAIENT INCLURE DES PISTES CYCLABLES, DES SENTIERS POUR LES RANDONNEES A PIED OU LE SKI DE FOND, DES ARBRES, DES BANGS, DES TERRAINS DE PIQUE-NIQUE ET DU MATERIEL RECREATIF.

Il s'agit là d'une recommandation-clé et ce réseau forme les *grandes lignes* de l'ensemble du plan d'aménagement du Vieux-Port. Il sera difficile d'effectuer la fonction le long de l'autoroute Bonaventure, mais elle est d'une importance capitale. Ce réseau sera non seulement un important parc régional mais il augmentera radicalement l'accès aux services récréatifs de tous les secteurs avoisinants. Par exemple, *Le Vieux-Port* et l'île Ste-Hélène seront beaucoup plus accessibles aux gens de St-Henri et des quartiers voisins de Place Radio-Canada. Nous incluerons des recommandations plus détaillées sur la nature des espaces libres dans chacun des secteurs du Vieux-Port dans la section 8.

**AUTRES ESPACES VERTS:** POUR CETTE RAISON, IL FAUDRAIT PREVOIR, EN PLUS DU RESEAU DE PARCS LINEAIRES, L'AMENAGEMENT DE PLUSIEURS AUTRES ESPACES VERTS PUBLICS. LE "PARC BONSECOURS" DEVRAIT ETRE AMENAGE SUR LE REMBLAI ENTRE LES QUAIS JACQUES CARTIER ET VICTORIA (SECTION 8c). LE "PARC DE LA POINTE" DEVRAIT ETRE AMENAGE AU BOUT DE CITE DU HAVRE, CONSTITUANT AINSI UN POSTE D'OBSERVATION PRIVILEGIE SUR LA VILLE ET LE FLEUVE. NOUS PROPOSONS EGALEMENT L'AMENAGEMENT DE PLUSIEURS PARCS PLUS PETITS.

La partie sud du centre-ville et le *Vieux-Montreal* manquent énormément d'espaces verts. Les rares parcs sont de petits squares sans terrains de jeu et sans équipements sportifs. Bien que deux grands parcs urbains, le Mont-Royal et l'île Ste-Hélène soient à proximité, ils ne sont pas facilement accessibles. Cette pénurie d'espaces verts se fera encore plus sentir avec l'accroissement de la population du secteur.

Dans ce rapport, l'Association recommande qu'une étude sérieuse soit entreprise sur l'utilisation possible du secteur de *Cité du Havre* situé entre *Habitat* et le *Musée d'art contemporain*. Plusieurs facteurs allant à l'encontre d'un plan d'habitations sont soulignés dans la section 8b. Si l'on décidait d'utiliser ce secteur pour des espaces verts, il faudrait promouvoir sa vocation de parc et le baptiser, prévoir des espaces publics de stationnement et autres services. Si ce site magnifique est sous-utilisé, c'est surtout parce qu'il n'est pas connu, qu'il est difficile à trouver et qu'il n'y a pas de terrain de stationnement. De plus, les nombreuses personnes qui y parviennent ont l'impression de s'introduire sans permission sur des terrains privés appartenant à *Habitat*.

**ACCES SECONDAIRE A LA RIVE DU FLEUVE:** EN PLUS DES GRANDS PARCS SUR LES BORDS DU FLEUVE PROPOSES CI-HAUT, LE PUBLIC DEVRAIT AVOIR DROIT DE PASSAGE LE LONG DU BORD DE L'EAU DANS TOUS LES SECTEURS SAUF AUX BASSINS BICKERDIKE ET WINDMILL POINT.

La nature de ces sentiers devrait être adaptée au secteur. Sur les quais Mackay et Jacques Cartier et le long du Marché du bassin, il devrait être possible d'inclure dans le plan d'aménagement des promenades de bonnes dimensions. Sur les quais Alexandra et King Edward, il faudra des promenades aériennes qui surplomberont les activités portuaires.

## 5b Pedestrian movement and open space

**LINEAR PARK NETWORK:** A NETWORK OF LINEAR WATERFRONT PARKS SHOULD BE CREATED LINKING THE VARIOUS PARTS OF LE VIEUX-PORT WITH THE LACHINE CANAL TO THE WEST, THE WATERFRONT NEXT TO THE VICTORIA STOL-PORT TO THE SOUTH, WEST, THE VILLE MARIE EXPRESSWAY RIGHT-OF-WAY TO THE NORTH, EAST AND ST. HELEN'S AND NOTRE-DAME ISLANDS TO THE SOUTH. THESE LINEAR PARKS SHOULD BE OF SUBSTANTIAL WIDTH (50 - 150') AND SHOULD INCLUDE BICYCLE PATHS, WALKING CROSS-COUNTRY SKI TRAILS, AS WELL AS TREES, BENCHES, PUBLIC AREAS AND RECREATIONAL EQUIPMENT.

This is a key recommendation of this report and this network forms the *skeleton* of the entire redevelopment of *Le Vieux-Port*. The connection along the Bonaventure Expressway will be difficult to achieve because of space constraints but is of the utmost importance. This network will not only be an important regional park but will also dramatically increase access to recreational opportunities to and from all nearby areas. For example it will make *Le Vieux-Port*, and also St. Helen's Island, much more accessible from St. Henri and the neighbourhood north of Place Radio-Canada. More detailed recommendations on the nature of the open spaces in each of the areas of *Le Vieux-Port* are given in section 8.

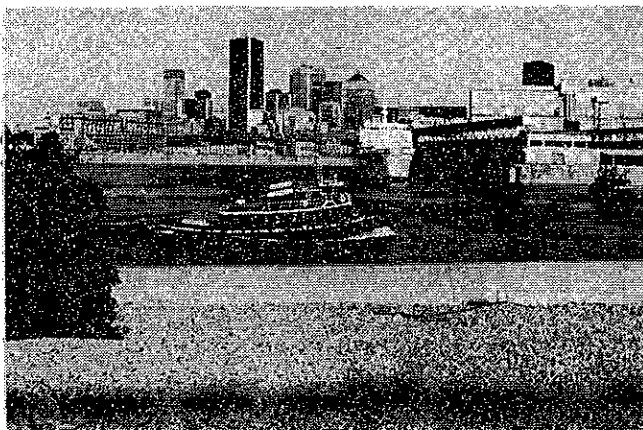
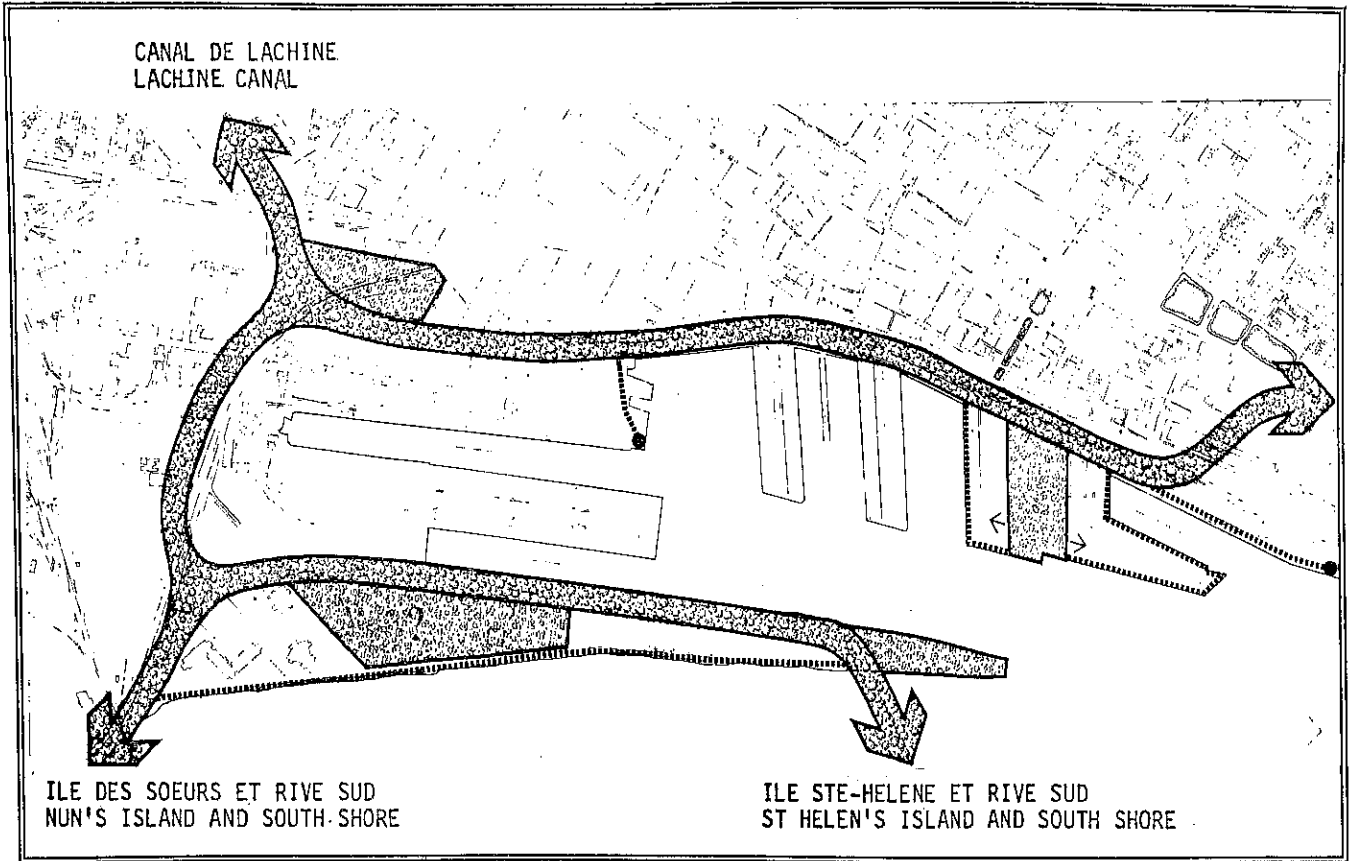
**OTHER OPEN SPACES:** IN ADDITION TO THE LINEAR PARK NETWORK PROPOSED ABOVE, SEVERAL OTHER PUBLIC OPEN SPACES SHOULD BE DEVELOPED. "PARC BONSECOURS" SHOULD BE DEVELOPED ON THE LANDFILL BETWEEN JACQUES CARTIER AND VICTORIA PIER (SECTION 8C). "PARC DE LA POINTE" SHOULD BE DEVELOPED AT THE END OF CITE DU HAVRE AS A DRAMATIC OBSERVATION POINT OF THE CITY AND RIVER. SEVERAL OTHER SMALLER PARKS ARE ALSO PROPOSED.

There is a great shortage of open space in lower downtown and in *Old Montreal*. The few existing parks are small urban squares without playground or sports facilities. Although two larger urban parks, Mount Royal and St. Helen's Island, are relatively closeby. They are not very accessible. This shortage of open space will become even more critical as the population of the area increases.

In this report, the Association recommends that a serious study be carried out for the possible use of the part of *Cité du Havre* between *Habitat* and the *Musée d'art contemporain*. Several factors which mitigate against housing are outlined in section 8b. If the decision is made to use the area as open space, it must be defined and promoted as a park with a name, with public parking etc. A major reason why this very beautiful open space is not presently used is because it is not known about. It is hard to find, it is hard to park and many people who do make it there get the impression they are trespassing on *Habitat's* private yard.

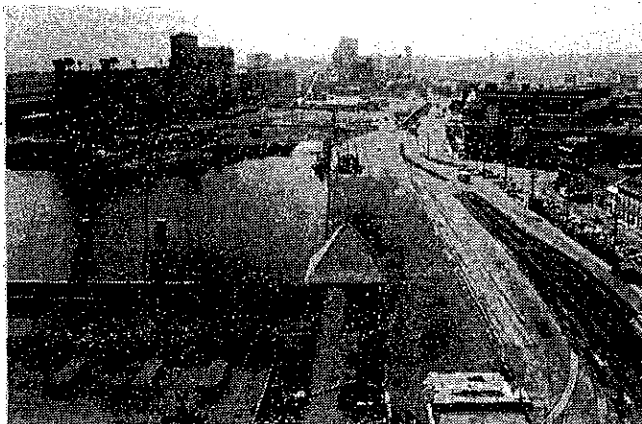
**SECONDARY WATERFRONT ACCESS:** IN ADDITION TO THE MAJOR WATERFRONT PARKS PROPOSED ABOVE, PUBLIC RIGHTS-OF-WAY SHOULD IDEALLY BE PROVIDED ALONG THE WATER'S EDGE IN ALL AREAS EXCEPT BICKERDIKE AND WINDMILL POINT BASINS.

The nature of these walkways would vary according to the sector. On Mackay and Jacques Cartier Piers and along Market Slip, where new development is taking place, it should be possible to provide promenades of a generous size. On Alexandra and King Edward Piers, the walkways might have to take the form of second storey catwalks overlooking port activities.



*De la Cité du Havre (photo de gauche), un panorama magnifique de Montréal se dessine. Plusieurs terrains vacants se trouvant le long de la rue de la Commune peuvent être "paysagés" immédiatement (photo de gauche en bas). Le quai Jacques Cartier et les rives du Bassin du Marché devront servir à des fins publiques dans un avenir très rapproché (photo du bas).*

*There is a magnificent view of Montreal from the open space on Cité du Havre (left). Much of the land along de la Commune is vacant and could be landscaped immediately (lower left). Jacques Cartier Pier and Market Slip should be opened up for public uses in the very near future (below).*



## 5c Transport et circulation

**AUTOBUS:** IL FAUDRAIT ORGANISER TRÈS BIEN TÔT UN CIRCUIT D'AUTOBUS SUR DE LA COMMUNE POUR DESSERVIR LE VIEUX-MONTREAL ET LE VIEUX-PORT. LE SERVICE D'AUTOBUS ACTUEL DE LA CTUM A LA CITE DU HAVRE N'EST PAS JUSTIFIE AUJOURD'HUI A CAUSE DE LA FAIBLE DENSITE DE POPULATION DANS CE SECTEUR ET NE POURRA CONTINUER MEME SI L'ON CONSTRUIT PLUS D'HABITATION.

**METRO:** Il semble qu'il soit techniquement possible d'ouvrir sur le quai Jacques Cartier une nouvelle station de métro qui ferait partie de la ligne 4. Cette idée a séduit beaucoup de gens, mais elle présente certaines lacunes. Cette ligne est creusée très profondément rendant l'accès très difficile et le service n'y est pas très fréquent. Ce nouveau service offre peu d'avantages quant à l'amélioration de l'accessibilité et on peut difficilement justifier les sommes investies. NOUS RECOMMANDONS CEPENDANT LA CONSTRUCTION DE VOIES PIETONNIERES OUVERTES RELIEES AUX STATIONS DE METRO EXISTANTES PLACE D'ARMES ET CHAMP DE MARS PAR LE TUNNEL GOSFORD.

**ROUTES:** Rue de la Commune est la seule voie d'accès dans la partie sud du Vieux-Montréal et jouera un rôle encore plus grand si l'idée d'un mail piétonnier sur St-Paul est retenue. LA RUE DE LA COMMUNE DEVRAIT ETRE TRANSFORMEE EN RUE A DEUX VOIES POUR PERMETTRE L'INTRODUCTION D'UN CIRCUIT D'AUTOBUS ET FACILITER LA CIRCULATION LOCALE. IL FAUDRAIT RESTREINDRE LA CIRCULATION DES CAMIONS. L'emprise devrait garder sa largeur actuelle mais devrait être déviée vers le sud pour créer des trottoirs plus larges devant les bâtiments historiques. Le maintien de la route privée du port ou à défaut la déviation des camions sur d'autres voies telle l'autoroute Ville-Marie constitue un problème. (Voir section 8b)

La proposition du consultant de construire une nouvelle route reliant Cité du Havre au centre-ville implique le passage de la circulation au centre d'un secteur d'industrie portuaire. Il n'est pas évident que cela soit réalisable du point de vue fonctionnel et de sécurité. Si l'on construit la route, il faudrait prévoir de grands trottoirs, des arbres, et une piste cyclable. Il serait peut-être préférable d'aménager la voie sous l'autoroute Bonaventure en tant que partie intégrante du parc linéaire proposé. La proposition de relier l'autoroute Bonaventure et le pont Victoria a suscité peu de commentaires mais semble souhaitable.

**STATIONNEMENT:** Bien que quelques personnes se soient opposées par principe à l'aménagement de nouveaux terrains de stationnement, tout le monde s'accorde à dire qu'il en faut un minimum raisonnable dans le Vieux-Port et le Vieux-Montréal. Les deux secteurs-clés où un grand nombre de terrains de stationnement pourraient être localisés à la périphérie du Vieux-Montréal sont: dans le réaménagement des cours de triage Viger (en reconstruisant l'ancienne colline avec des niveaux de stationnement), et sous une rue de la Commune reconstruite. A COURT TERME ENVIRON MILLE ESPACES POURRAIENT ETRE FOURNIS DANS LES HANGARS PRESENTEMENT INUTILISES PRES DU VIEUX-MONTREAL.

**BICYCLETTES:** UN CIRCUIT DE PISTES CYCLABLES SUR DES EMPRISES INDIVIDUELLES DEVRAIT FAIRE PARTIE DU RESEAU DE PARCS LINEAIRES propose dans la section précédente. UN STATIONNEMENT DE TOUTE SECURITE DEVRAIT ETRE FOURNI DANS LES SECTEURS-CLES.

**TRAINS:** Les lignes ferroviaires le long de la Commune constituent présentement une barrière importante. Il y a huit voies ferrées utilisées pour le transport direct, le triage et l'entreposage. L'élimination de toutes ces lignes ferroviaires semble impossible pour le moment. Voir section 8b pour un échange de points de vue sur la façon la plus appropriée de faire traverser les voies ferrées par les piétons.

## 5c Transit and traffic

**BUS:** A BUS ROUTE SHOULD BE SET UP IN THE NEAR FUTURE ON DE LA COMMUNE TO SERVE OLD MONTREAL AND LE VIEUX-PORT. ORDINARY MUCTC BUS SERVICE TO CITE DU HAVRE IS NOT NOW POSSIBLE DUE TO ITS LOW DENSITY AND APPARENTLY WILL NOT BE POSSIBLE EVEN IF MORE HOUSING IS BUILT.

**METRO:** It is apparently technically possible to open new metro station on line 4 on Jacques Cartier Pier and this idea had some popular appeal. However the functionality is questionable because of the difficulty at time involved in transferring and getting access to the line (which is deep in the ground and has a low level service). The improved access created by this new station would be marginal and the expense does not seem justified. IT IS, HOWEVER, RECOMMENDED THAT WEATHER-PROTECTED PEDESTRIAN LINKS TO EXISTING METRO STATIONS BE BUILT (PLACE D'ARMES, AND CHAMP DE MARS STATIONS VIA THE GOSFORD TUNNELS).

**ROADS:** Rue de la Commune is the only access road to the lower part of Old Montreal and will become even more important if the experiments on converting St. Paul into a pedestrian mall are continued. RUE DE LA COMMUNE SHOULD BE CONVERTED INTO A TWO-WAY STREET TO ALLOW THE INTRODUCTION OF A BUS ROUTE AND FACILITATE LOCAL ACCESS. TRAFFIC SHOULD BE DISCOURAGED. The right-of-way should be kept approximately to its present width but should be shifted southward to create wider sidewalks in front of historic buildings. A critical question is whether the independent port road now located within the fenced off area must be maintained or whether the truck traffic can be handled by other routes such as the Ville-Marie Expressway. (See section 8b)

The consultant's proposal to build a new road joining Cité du Havre with downtown involves going through the middle of an area of port industry. It is not clear whether it is feasible from operation and security point of view. If it is, wide sidewalks, trees and a bicycle path should be provided. It might be preferable to upgrade the road under the Bonaventure Expressway as part of the proposed linear park. The proposal to link the Bonaventure Expressway and Victoria Bridge received little comment but appears desirable.

**PARKING:** Although a few people opposed the provision of parking as matter of principle, the majority felt it was necessary to serve both Le Vieux-Port and Old Montreal but it should be kept to a reasonable minimum. Two key areas where large amounts of parking could be provided the periphery of Old Montreal are: in the redevelopment of Viger Yards (by rebuilding the old hill with levels parking), and under a rebuilt rue de la Commune. IN THE SHORT-TERM, ALMOST A THOUSAND SPACES SHOULD BE PROVIDED IN THE PRESENTLY UNUSED SHEDS NEAR OLD MONTREAL.

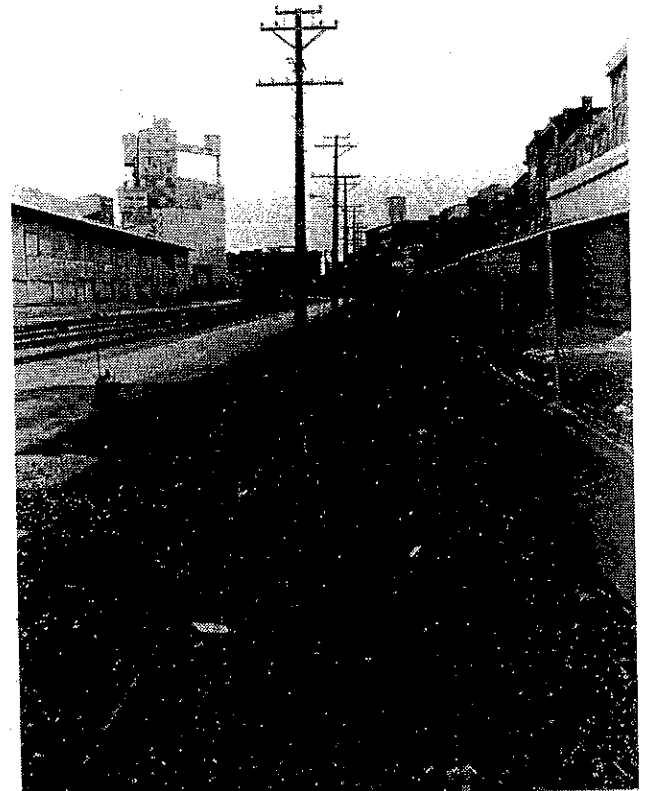
**BICYCLES:** A SYSTEM OF BICYCLE PATHS ON SEPARATE RIGHTS-OF-WAY SHOULD BE PROVIDED AS PART OF THE NETWORK OF LINEAR PARKS proposed in the last section. SAFE PARKING SHOULD BE PROVIDED IN KEY AREAS.

**TRAIN:** The train lines along de la Commune presently constitute a major barrier. There are eight tracks which are used for through transit shunting and storage. Elimination of all these train lines appears impossible in the near future. See section 8b for a discussion of methods of getting pedestrian across the train tracks which must remain.



*Le camionnage sur la rue de la Commune devrait être dirigé ailleurs (photo du haut). L'aménagement des voies ferrées doit être pensé en fonction des piétons (photo de droite). On doit maintenir la circulation et le stationnement à un minimum réaliste (photo du bas).*

*Trucking on de la Commune must be diverted elsewhere (above). The railway must be civilized (right). Traffic and parking must be kept to a realistic minimum (below).*



## 5d Conservation des édifices

MONUMENTS ARCHITECTURAUX ET HISTORIQUES DANS LE VIEUX-MONTREAL ET A PROXIMITE: Les bâtiments suivants situés dans *Le Vieux-Port* sont d'une qualité historique et architecturale marquante et devraient être conservés:

*Entrepôt frigorifique*  
*Tour de l'Horloge*  
*Gare Dalhousie*  
*Poste de police du port*  
*Edifice de la Commission du port*  
*Edifice Allan*  
*Douanes*

HANGARS: Il y a onze hangars sur les quais situés à proximité du Vieux-Montréal, couvrant une superficie totale de plancher de 125,000 M<sup>2</sup>. Les hangars 5 et 10 ont été convertis en gare maritime et le hangar 16 est utilisé par la police du port. Les autres hangars sont virtuellement inutilisés. Ils ont deux étages, la structure est solide, mais les façades extérieures auraient besoin d'être remplacées.

L'étude des consultants démontre que le recyclage est faisable pour les activités qui nécessitent de vastes superficies, mais le coût de conversion en logements standards est beaucoup plus élevé que celui d'une nouvelle construction. Le hangar 11 bloque sérieusement la vue du Vieux-Montréal au fleuve. La disponibilité de la superficie de plancher à bon marché (et solidement construit) pourrait permettre le développement d'activités qui ne seraient pas possible autrement (loisirs à l'intérieur, studios et expositions d'art et d'artisanat, studios de films, marché public, etc.).

NOUS PROPOSONS QU'A COURT TERME, PRESQUE TOUS LES HANGARS SOIENT GARDES. LES PARTIES QUI ONT LES EFFETS LES PLUS NEGATIFS SUR LA VUE DEVRAIENT AVOIR LEURS COTES ENLEVES POUR LES RENDRE TRANSPARENTS ET LES HANGARS LES PLUS PROCHES DU VIEUX-MONTREAL DEVRAIENT ETRE NETTOYES A L'EXTERIEUR. Ils peuvent servir temporairement de stationnement. A LONG TERME, AU FUR ET A MESURE QUE LE SECTEUR EST AMENAGE, DES ACTIVITES PUBLIQUES DEVRAIENT ETRE ETABLIES DANS LES HANGARS EN COMMENCANT PAR CEUX SITUES SUR LE QUAI JACQUES-CARTIER ET PRES DE LA RUE DE LA COMMUNE. Eventuellement, l'élimination en partie ou en entier de certains hangars peut s'avérer nécessaire pour créer des espaces verts ou pour permettre la construction de nouveaux bâtiments dont les fonctions ne peuvent s'intégrer aux hangars.

ELEVATEURS A GRAIN NO 1: Le sort de cette construction est un des plus controversés que l'Association ait eu à traiter. Plusieurs personnes pensaient que ce n'était qu'une barrière disgracieuse entre la ville et le fleuve et une construction complètement hors d'échelle avec le district historique, et qu'il devrait être démolit aussitôt que possible. D'autres pensaient que le silo avec ses convoyeurs est un exemple très important d'architecture moderne qui présente certaines possibilités de réutilisation (entreposage d'énergie, ensemble de restaurants sur le toit). Puisque sa démolition serait un acte irréversible, que le silo sera apparemment utilisé pendant au moins un an, et qu'un vif débat public est engagé actuellement sur la démolition, l'Association DEMANDE UN MORATOIRE DE SIX MOIS POUR PERMETTRE DE TERMINER CE DEBAT, AVANT DE PRENDRE LA DECISION DE DEMOLIR LE SILO A GRAIN.

EDIFICES INDUSTRIELS - ZONE OUEST: Il y a un grand nombre de bâtiments dans la partie ouest de la zone d'étude (incluant plusieurs silos à grain d'une meilleure qualité architecturale que le no 1). En tant que partie du plan de réaménagement de ce secteur, une analyse de ces constructions devrait être effectuée et des lignes directrices établies en fonction de la conservation.

CITE DU HAVRE- EDIFICES DE L'EXPO: Outre des édifices importants qui restent dans ce secteur (*Port de Montréal, théâtre Expo, Centre international de Radio diffusion, Musée d'art contemporain, Labyrinthe, Habitat*), il y a plusieurs petits pavillons dont la réutilisation devrait être analysée comme partie de l'étude générale proposée pour la *Cité du Havre*.

## 5d Building preservation

ARCHITECTURAL AND HISTORIC MONUMENTS IN AND NEAR OLD MONTREAL: The following buildings in *Le Vieux-Port* are of outstanding architectural or historic quality and should be preserved:

*Cold Storage Warehouse*  
*Sailors' Memorial Clocktower*  
*Dalhousie Station*  
*Port Police Station*  
*Harbour Commission Building*  
*Allan Building*  
*Customs House*

SHEDS: There are eleven sheds on the piers near Old Montreal with a total floor space of 125,000M<sup>2</sup>. Sheds 5 and 10 have been converted into passenger terminals and shed 16 is used by the port police. The others are virtually unused. They are two storeys high, their structures are sound, but their exterior siding needs replacement for most uses.

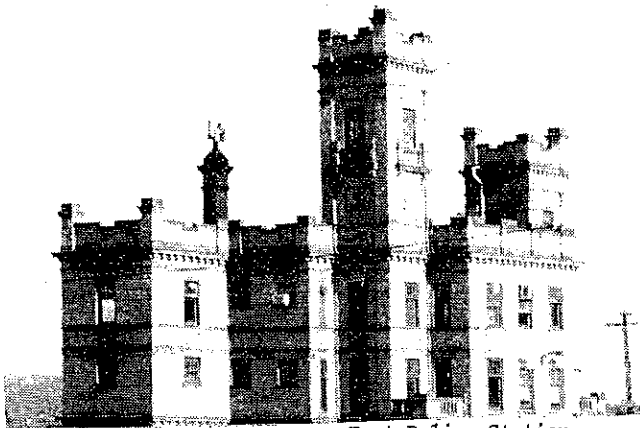
The consultants' study indicates recycling is ideal for activities which need large spaces but the cost for conversion into standard housing is much higher than that of new construction. Shed 11 seriously blocks view from Old Montreal to the water. The available cheap solidly built space might permit the development of activities not otherwise feasible (indoor recreation, arts and crafts studios and exhibits, film studios, public market, etc.).

IT IS PROPOSED THAT IN THE SHORT TERM, VIRTUALLY ALL THE SHEDS BE RETAINED. THOSE PARTS WHICH HAVE THE MOST NEGATIVE EFFECT ON VIEWS SHOULD HAVE THEIR SIDINGS REMOVED TO MAKE THEM TRANSPARENT AND THE ONES NEAREST OLD MONTREAL SHOULD BE CLEANED UP ON THE EXTERIOR. They can be used temporarily for parking. IN THE LONG TERM AS MORE DEVELOPMENT TAKES PLACE IN THE AREA, PUBLIC ACTIVITIES SHOULD BE ESTABLISHED IN THE SHEDS, STARTING WITH THOSE ON JACQUES CARTIER PIER AND CLOSE TO DE LA COMMUNE. Eventually, the elimination of some sheds (in part or in whole) might prove necessary to create open spaces or to allow the construction of new buildings to house those functions which cannot be incorporated into the sheds.

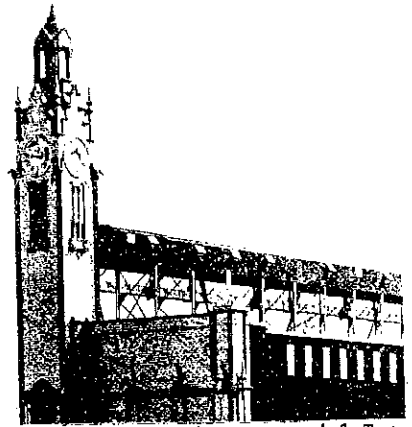
GRAIN ELEVATOR #1: The future of this structure is one of the most controversial topics dealt with by the Association. Many people felt it was nothing but an ugly barrier between the city and the water, and, as a structure completely out of scale with the historic district, should be demolished as soon as possible. Others felt that the elevator with its conveyors is a very important example of modern architecture and presents some reuse possibilities (energy storage, rooftop restaurant, etc.). Since demolition would be an irreversible act, since the elevator will apparently remain in use for at least a year, and since an active public debate is now going on about the demolition, the Association CALLS FOR A SIX MONTH MORATORIUM TO ALLOW THIS DEBATE TO COME TO FRUIT BEFORE THE DECISION ON THE GRAIN ELEVATOR'S DEMOLITION IS MADE.

INDUSTRIAL BUILDINGS - WESTERN ZONE: There is a large number of buildings in the western part of the study (including many grain elevators of greater architectural quality than #1). As part of the redevelopment plan for this area, an analysis of these structures should be made and guidelines drawn up with regard to preservation.

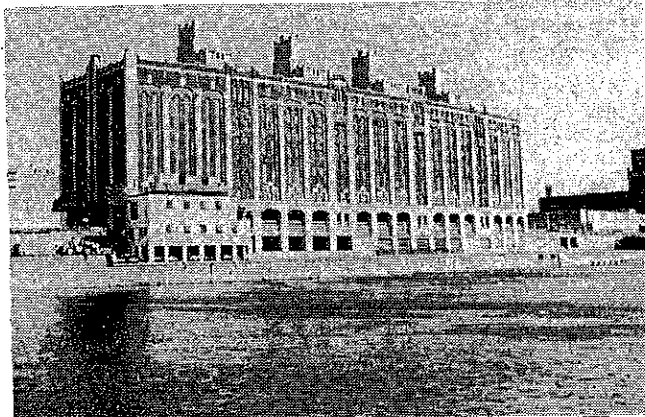
CITE DU HAVRE - EXPO BUILDINGS: In addition to the buildings which remain in this area (*Port of Montreal Expo Theatre, International Broadcasting Centre, Musée d'art contemporain, Labyrinth, Habitat*), there are several smaller pavilions whose reuse should be analysed as part of the general study proposed for *Cité du Havre*.



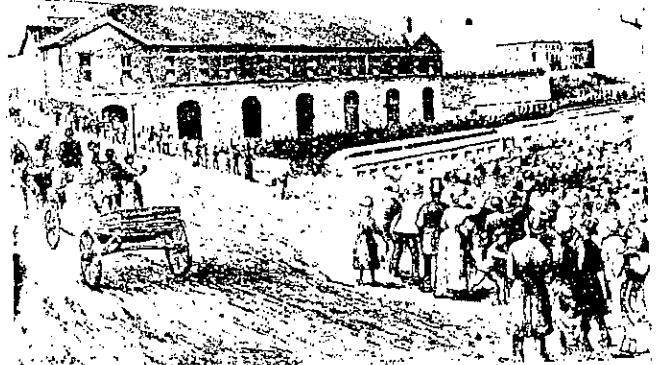
Poste de Police du Port Port Police Station



Tour de l'Horloge (photo de Sailors Memorial Tower 1922) (photo 1922)



Entropôt frigorifique Cold Storage Warehouse

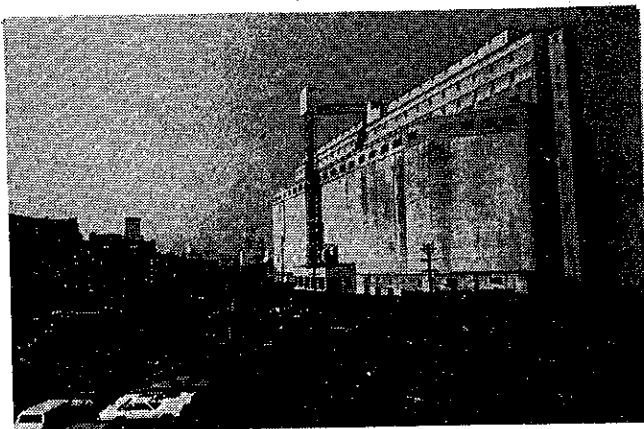


Le départ du premier train transcontinental de la gare Dalhousie. Dalhousie Station at the departure of the first transcontinental train.

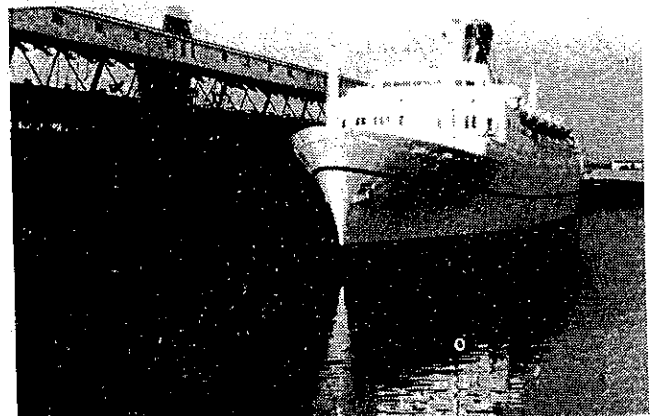


L'élevateur à grain #1 et les hangars en 1919

Grain elevator #1 and the sheds in 1919.



Silo à grain #1



Les hangars et la gare maritime aujourd'hui. The sheds and passenger terminal today.

## 5e Qualité de l'environnement

AMELIORATION DE L'ENVIRONNEMENT HUMAIN: La qualité de l'environnement physique dans le secteur du *Vieux-Port* laisse beaucoup à désirer et doit être substantiellement améliorée puisque le secteur est ouvert au public.

Le bruit constitue un sérieux problème. Il est causé principalement par la *circulation des camions*, surtout sur de la Commune. Il faudra trouver un bon circuit de réchange (tel l'*autoroute Ville-Marie*) et éviter de résoudre le problème en ne faisant que le déplacer vers le centre-ville. Le *train* est bruyant à cause des opérations de triage et du grincement des roues. Le triage devrait être supprimé progressivement de ce secteur à la fermeture du silo à grain #1. Le grincement des trains et le bruit des opérations navales est suffisamment sérieux pour compromettre la possibilité d'aménager des habitations dans les environs immédiats. Les discothèques, bars et autres établissements commerciaux bruyants ne devraient pas être permis dans les zones résidentielles (ex. Pointe-à-Callière).

La principale cause de la *pollution de l'air* est la circulation, mais les activités industrielles prennent leur part de responsabilité. Il faudrait dévier la circulation, dépolluer les industries existantes et imposer des règlements plus stricts aux nouvelles industries. En tant que secteur public, Le Vieux-Port devrait respecter toutes les normes municipales sur le contrôle de la pollution. Par exemple, on devrait étendre au Vieux-Port le secteur du centre-ville défini dans le règlement de la CUM limitant la consommation du mazout à haute teneur en sulfure.

Les *eaux* du St-Laurent resteront malheureusement polluées pour des décennies à venir. L'ouverture des écluses du canal de Lachine pourraient améliorer la situation jusqu'à un certain point, surtout si l'on peut trouver un moyen de faire passer le courant par l'extrémité des bassins pour les nettoyer. Il faut cependant être réaliste et accepter le fait que la nage et la voile ne seront pas possibles avant plusieurs années dans Le Vieux-Port.

AMELIORATION DE L'ENVIRONNEMENT NATUREL: Le Vieux-Port est un environnement créé artificiellement par l'homme sur un remblai. Il serait pratiquement impossible et d'une sagesse douteuse d'essayer de créer une réserve naturelle ici. Toutefois, il faudra essayer d'améliorer l'environnement naturel non seulement pour l'homme, mais pour la flore et la faune. Le fait de planter une variété d'espèces d'arbres, par exemple, attirera une variété d'oiseaux et d'insectes. Quand les eaux du fleuve seront nettoyées, il y aura plus d'espèces de poissons, mais ils ne seront pas comestibles pour une période de temps indéfinie (à cause des dépôts de métal dans le lit de la rivière). Les méthodes de construction devraient respecter les principes écologiques. Par exemple, les travaux importants ne devraient pas avoir lieu pendant la période où les oiseaux font leur nid (ce qui pourrait détruire toute une génération).

CONSERVATION: Pour conserver l'énergie et les ressources, il faudrait s'efforcer de réduire les changements au minimum, c.-à-d. de rechercher le maximum d'avantages pour le minimum d'intervention. Ce qui impliquerait le recyclage des hangars actuels et d'autres bâtiments et réduire les gros travaux de construction mécanique (comme des changements sur les quais) au minimum.

## 5e Environmental quality

IMPROVING THE HUMAN ENVIRONMENT: The quality of the physical environment in the *Le Vieux-Port* area is very poor and must be significantly improved as the area is opened for public uses.

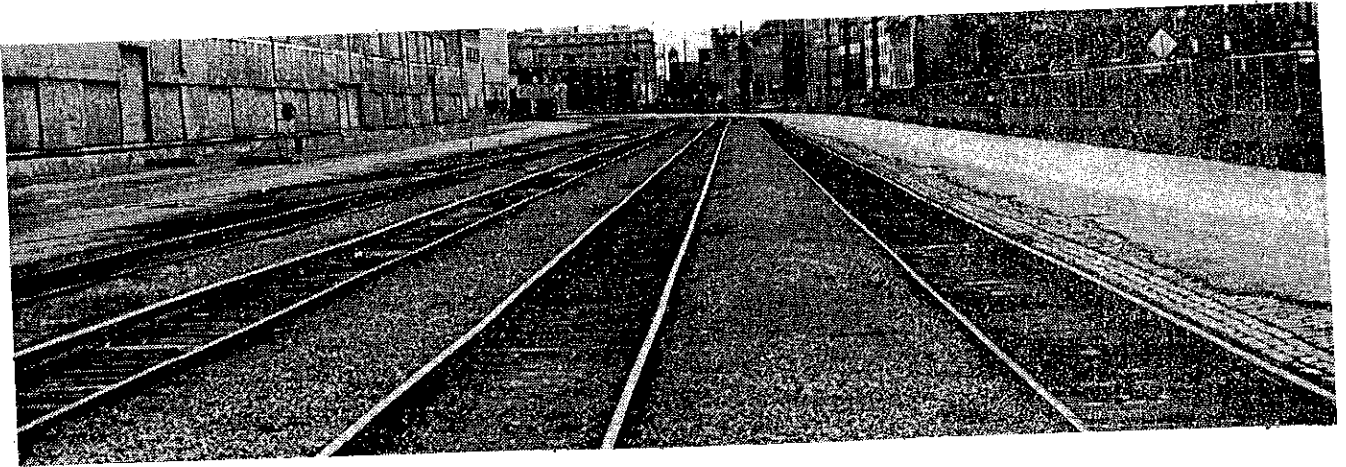
*Noise* is a serious problem. It is caused mainly by *truck traffic*, especially on de la Commune. A good alternate route (such as the *Ville-Marie Expressway*) must be found so that we do not simply move the problem downtown. The *train* is noisy with shunting operations and squeaking. The shunting should be phased out of this area when grain elevator #1 closes. The squeaking of and the sound of shipping operations is serious enough to jeopardize the possibility of developing housing in the immediate vicinity. Discotheques, bars and other noisy commercial establishments should not be permitted in residential areas (eg Pointe-à-Callière).

*Air pollution* is also caused mainly by traffic and to a more limited extent by industrial activities. Traffic should be rerouted, existing industries cleaned up and new industries subjected to much stricter regulations. As a public area, Le Vieux-Port should meet all city standards on pollution control, for example the *downtown* standard defined in the MUC bylaw that limits the burning of fuel with a high sulfur content) should be extended to include Le Vieux-Port.

The *water* of the St Lawrence will unfortunately, remain polluted for decades to come. Creating a flow of water from the Lachine Canal will help to clean up especially if a way can be found to get water flowing from the ends of slips (to flush them out). However, we must face reality and accept the fact that swimming and small-scale recreational boating will not be possible for many, many years in Le Vieux-Port.

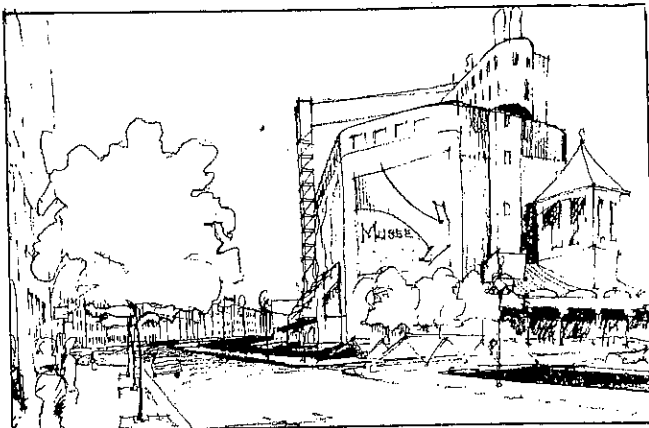
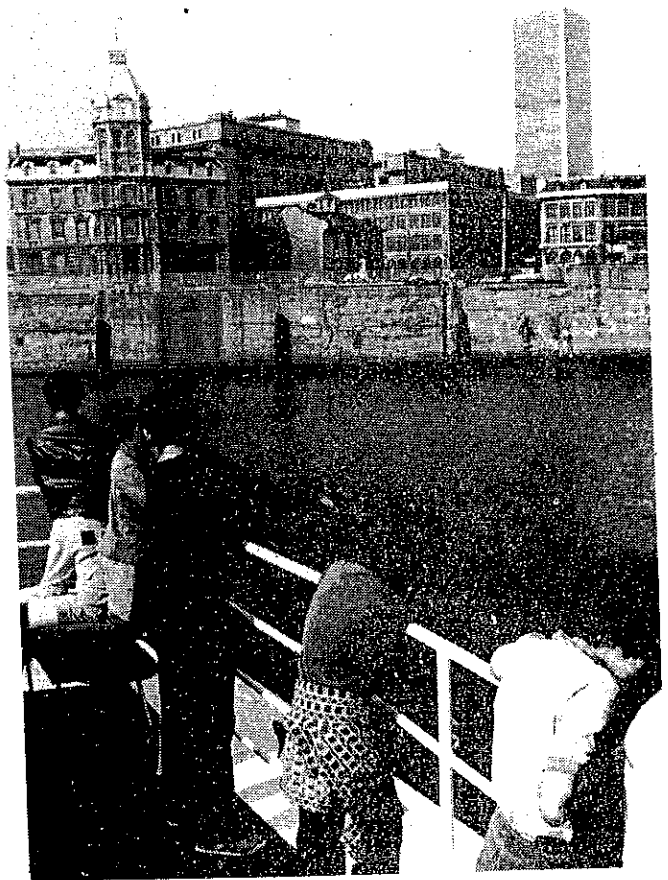
IMPROVING THE NATURAL ENVIRONMENT: The *Le Vieux-Port* is a man-made environment, artificially created on landfill. There is no question of trying to create a natural wildlife reserve here. However, some efforts should be made to improve the natural environment not only for man but also for flora and fauna. For example, planting a variety of species of trees will attract a variety of birds and insects. As the water is cleaned up, more species of fish will develop but they will remain non-edible for an indefinite period of time (due to heavy metals on the river bed). Construction procedures should respect ecological principles; for example, major work should not take place during the nesting period of birds (this could wipe out a whole generation).

CONSERVATION: In order to conserve energy and resources, the greatest effort should be made to minimize changes. Therefore, the greatest public benefit should be sought with the least intervention. This would include repairing the existing sheds and other buildings and keeping major engineering works (such as changes to the piers) to a minimum.



*Un environnement visuel aride (en haut) et un bassin pollué (à droite) juste à l'abord du secteur originel de Montréal.*

*A barren visual environment (above) and polluted water (right) next the birthplace of Montreal.*



*Une proposition effectuée par le "Building Studies Program" de l'université Concordia pour recycler le silo à grain #1, afin d'en faire la génération d'énergie solaire et l'entreposage de la chaleur. D'autres fonctions comme l'habitation sont proposées.*

*A proposal by the Building Studies Program of Concordia University to recycle grain elevator #1 for generating solar energy and storing heat as well as for housing and other activities.*



## 6. Fonctions

### 6a Loisirs et parcs

LES LOISIRS ET LES PARCS DEVRAIENT CONSTITUER LA VOCATION PRIMORDIALE DU SECTEUR DU VIEUX-MONTREAL, SURTOUT LE LONG DE LA COMMUNE ET SUR LE QUAI JACQUES CARTIER. IL FAUDRAIT CREER DES ACTIVITES REGIONALES QUI NE SONT PAS POSSIBLES AILLEURS A MONTREAL, COMME UNE PROMENADE LE LONG DE LA COMMUNE. IL FAUDRAIT AMENAGER DE NOUVELLES ACTIVITES DE LOISIRS SUR LE THEME PORT/FLEUVE, COMME UN SECTEUR INTERIEUR/EXTERIEUR DE LOISIRS AQUATIQUES.

Les équipements de loisir devraient également tenir compte des besoins du secteur local, c'est-à-dire le centre-ville et le Vieux-Montreal. Les *services orientés vers la famille* devraient être essentiellement situés sur le quai Jacques Cartier, dans la zone la plus rapprochée du quartier autour de Radio-Canada. L'existence de la disponibilité de l'immense superficie de plancher des entrepôts amène la possibilité de créer d'importants *services de loisir d'intérieur* (squash, course, tennis, etc.) pour desservir la population du Vieux-Montreal et du centre-ville, majoritairement célibataire. Il faudrait développer un *programme spécial* pour répondre aux besoins de groupes particuliers (comme les personnes âgées, les indigents etc.).

Le programme d'activités de loisir devrait inclure un éventail complet de *sports d'hiver*, comme ceux qui ont traditionnellement lieu dans *Le Vieux-Port*: patin, toboggan, curling, etc.

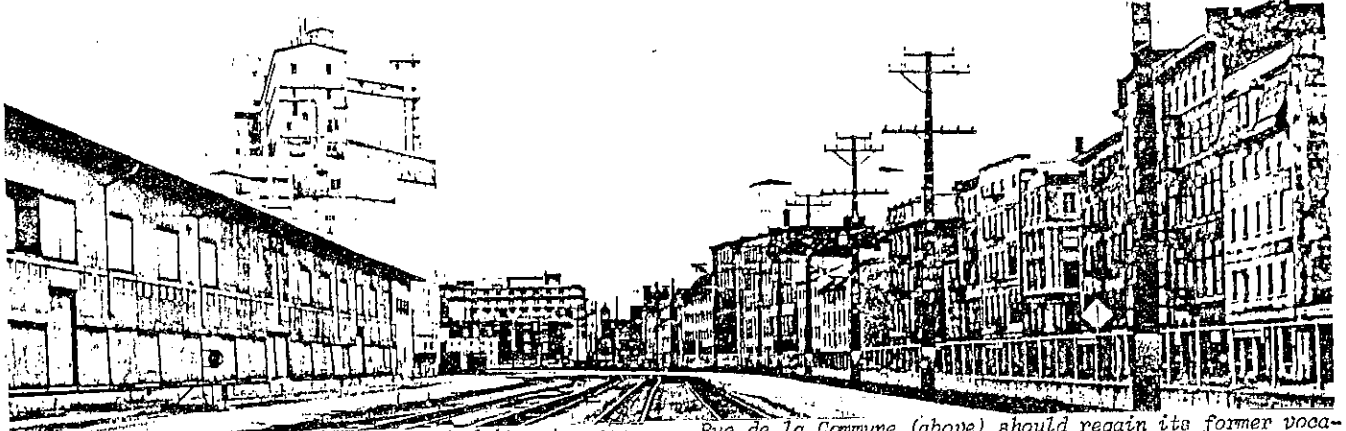
## 6. Land use

### 6a Recreation and parks

THE PRIMARY USE OF THE OLD MONTREAL AREA SHOULD BE RECREATION AND PARK, PARTICULARLY ALONG DE LA COMMUNE AND JACQUES CARTIER PIER. THE ACTIVITIES SHOULD MAINLY BE REGIONAL ONES THAT ARE NOT POSSIBLE ELSEWHERE IN MONTREAL, SUCH AS A BOARDWALK ALONG DE LA COMMUNE. NEW RECREATIONAL ACTIVITIES SHOULD BE DEVELOPED ON THE PORT/WATER THEME SUCH AS AN INDOOR/OUTDOOR WATER FUN AREA.

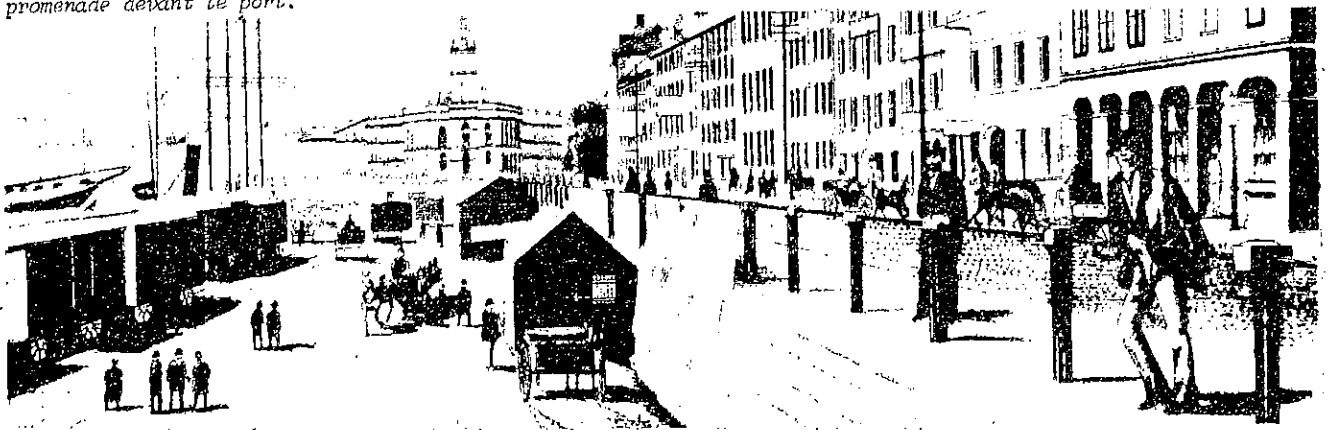
Recreational facilities should also be developed to meet the needs of the local area, i.e. downtown Old Montreal. *Family-oriented facilities* should be primarily located on Jacques Cartier Pier, in the nearest neighbourhood around Radio-Canada. The existence of the huge available floor area of sheds suggests the possibility of creating major *indoor recreational facilities* (squash, running, tennis etc.) to serve largely single population of Old Montreal and downtown. *Special program* should be developed to serve the needs of particular groups (such as the elderly, indigenous).

The program of recreational activities should be developed to include a full range of *winter activities* such as the ones which traditionally took place in *Le Vieux-Port*: skating, tobogganing, curling, etc.



*La rue de la Commune (photo du centre) doit retrouver son ancienne vocation (photo du bas), c'est-à-dire une promenade devant le port.*

*Rue de la Commune (above) should regain its former vocation (below), a promenade along the port.*



## 6b Activités portuaires

Certaines personnes croient que les activités portuaires, incompatibles avec un accès public au site, doivent être éliminées de la zone du Vieux-Montréal. D'autres pensent que ces activités doivent être maintenues dans cette zone en y interdisant l'accès public. La grande majorité réclame un accès public et le maintien d'un grand nombre d'activités portuaires, un plus grand nombre que prévu dans les plans préparés par la SCHL.

**QUAI BICKERDIKE: LA VOCATION PORTUAIRE ET INDUSTRIELLE DU QUAI BICKERDIKE ET DES BASSINS ADJACENTS DOIVENT ETRE REAFFIRMÉES EN PREVISION DU FUTUR (UN MINIMUM DE 20 ANS). LES INSTALLATIONS PERMETTANT UNE OBSERVATION CONTROLÉE DES ACTIVITÉS PORTUAIRES DOIVENT ETRE MISES SUR PIED.**

**CIRCULATION DE TRANSIT DANS LE VIEUX-MONTREAL:** La plupart des conteneurs traversant le port dans l'est de Montréal empruntent les *voies ferrées* près du Vieux-Montréal et il semble qu'il n'y ait pas d'autres alternatives dans un avenir rapproché. Ces éléments clés doivent être considérés lors du réaménagement de la rue de la Commune, il est essentiel d'en tenir compte.

**QUAIS ADJACENTS AU VIEUX-MONTREAL:** LA ZONE ADJACENTE AU SECTEUR HISTORIQUE N'EST PAS PROPICE AUX ACTIVITÉS INDUSTRIELLES LOURDES TELS LES CONTENAIRES ET LA MANUTENTION DU GRAIN, A CAUSE DU BRUIT ET DE LA POUSSIERE CAUSES PAR LES CAMIONS.

Quoiqu'agréable à l'oeil, la *navigation de plaisance* semble inappropriée pour plusieurs raisons. La navigation dans cette zone est difficile (à cause du *courant Ste-Marie* à l'est et du fait que la navigation de plaisance sur le Canal de Lachine n'est pas envisagée dans un avenir rapproché, dû au coût élevé de la réouverture de la voie et de la reconstruction des ponts au-dessus du canal. L'eau y est dangereusement polluée. La *distance des grandes étendues* d'eau naviguables et l'incompatibilité entre les embarcations de plaisance et les navires dans le port ajoutent aux arguments à l'encontre de telles activités. On a dit du *Vieux-Port* que c'était le *pire endroit de l'île pour une marina* et, la marina la plus proche, celle de la Ronde (qui n'a pas de problème causé par le courant) est sous-utilisée. La proposition d'une marina fut également critiquée parce qu'elle favoriserait une élite à même les fonds publics. Le *projet hydroélectrique de l'Archipel* pourrait modifier les possibilités de navigation dans cette zone. DONC, AUCUN PROJET DE MARINA NE DEVRAIT ETRE ENVISAGE DANS UN AVENIR RAPPROCHE.

LES ACTIVITÉS COMMERCIALES D'ECHELLE MOYENNE DOIVENT ETRE MAINTENUES ET DEVELOPPEES. Ces fonctions peuvent être quelque peu marginales par rapport à la vie économique du port mais, néanmoins elles créent des emplois et des investissements et ont un attrait populaire. Elles incluent la gare maritime, des excursions en bateau dans le port, des restaurants sur les bateaux, des bateaux historiques et des visites sur les bateaux de guerre.

LES ACTIVITÉS INDUSTRIELLES-PORTUAIRES D'ECHELLE MOYENNE DOIVENT AUSSI ETRE CONSERVEES ET DEVELOPPEES DANS CETTE ZONE. Puisqu'apparemment *Le Vieux-Port* est la seule zone abritée dans le St-Laurent entre l'entrée de la voie maritime et le golfe, la zone de mouillage pour l'hivernage des bateaux des Grands Lacs (période durant laquelle s'effectuent les réparations, fumigation et autres services) ne doit pas être éliminée. De plus cette zone est utilisée pour l'*amarage et les réparations mineures*. En pratique les hangars sont inutilisés à cause de l'étroitesse de leurs tabliers, des plafonds bas, de leurs nombreuses colonnes et de leur structures à deux étages. Les *remorqueurs* sont localisés sur le marché du bassin. La préservation de ces activités n'entraînerait pas nécessairement en conflit avec l'accessibilité au public et de fait, maintiendrait cette zone en un port *réel, dynamique, vivant* et non pas en une simulation artificielle.

## 6b Port activities

A small number of people felt that all port activities should be eliminated from the Old Montreal area because they believed these functions were incompatible with public use of the site. Others felt that major port access should be permitted. The clear majority wanted public access and the maintenance of a large number of port activities, far more so than was shown in the CMHC plan prepared to date.

**BICKERDIKE PIER: THE PORT AND INDUSTRIAL VOCATION OF BICKERDIKE PIER AND ADJACENT BASINS SHOULD BE REAFFIRMED FOR THE FORESEEABLE FUTURE (AT LEAST TWENTY YEARS). FACILITIES FOR PERMITTING CONTROLLED PUBLIC VIEWING OF THE ACTIVITIES SHOULD BE SET UP.**

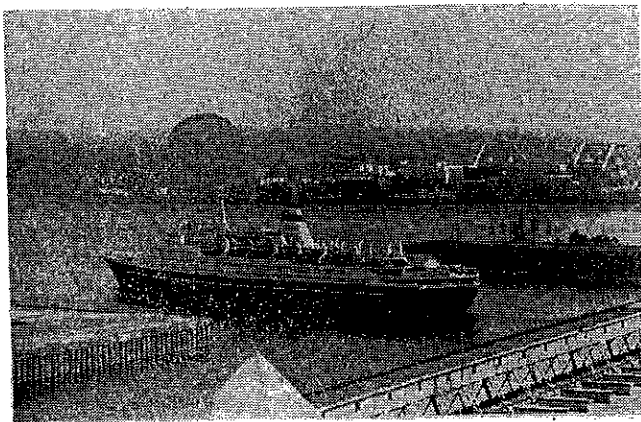
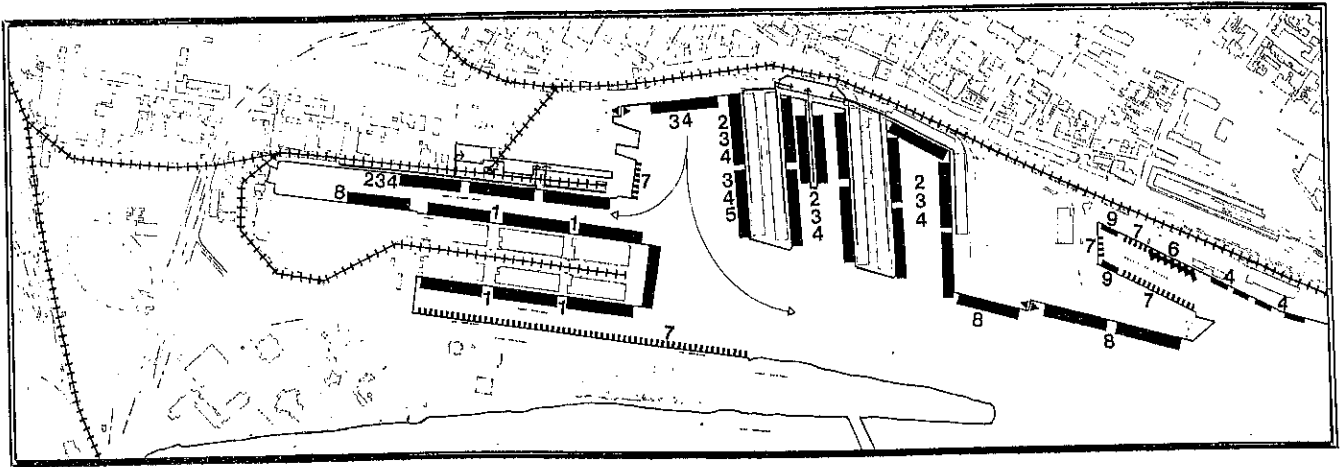
**THROUGH ACCESS IN FRONT OF OLD MONTREAL:** Most of the containers going to and from the port in Montreal East use the *tracks* near Old Montreal and there seems to be no alternative in the near future, as long as Bickerdike remains an integral part of the port, road access from this area to the rest of the port, and security remain critical. These key elements must be considered in redesigning rue de la Commune, and cannot be ignored as they have been in the past.

**PIERS ADJACENT TO OLD MONTREAL:** THE AREA NEAR THE HISTORIC DISTRICT IS NOT APPROPRIATE FOR HEAVY INDUSTRIAL ACTIVITY SUCH AS CONTAINER AND GRAIN HANDLING BECAUSE OF THE TRUCKING NOISE AND DUST WHICH IT CREATES.

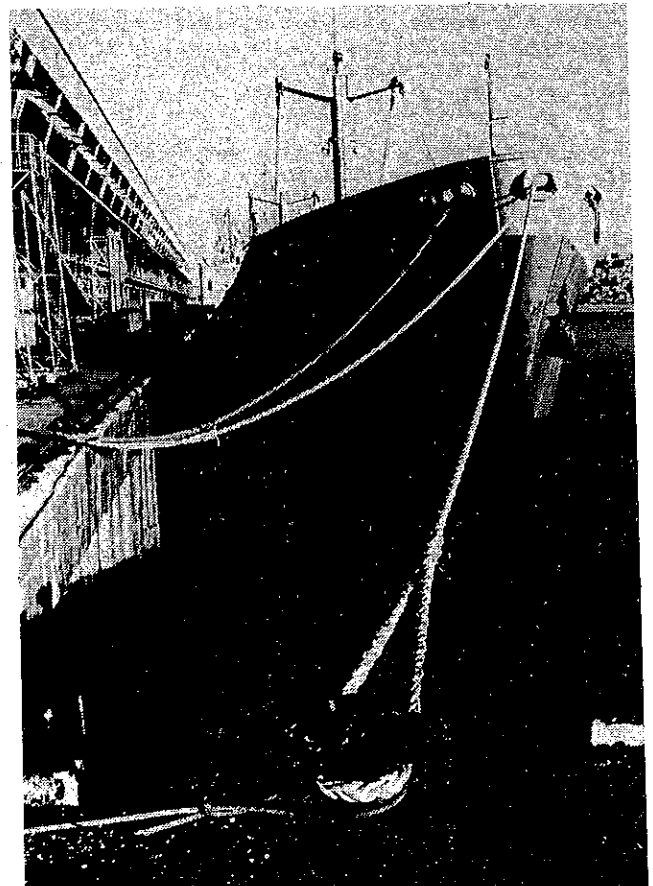
Although it would be visually attractive, it would appear that *small-scale recreational boating* is equally inappropriate for several reasons. Access into the area is difficult for several reasons. (*The St Mary's Curve* cuts off eastern access and recreational boating on the Lachine Canal is not contemplated in the near future due to the high cost of reopening the waterway and rebuilding low bridges over the canal). The water is dangerously polluted. The *distance from large bodies of water* where sailing is possible, and the *potential conflicts* between small recreational craft and ships in the harbour also put such activities into question. *Le Vieux-Port* has been called *the worst place on the island for a marina* and, the nearby marina at La Ronde (which does not have the access problem caused by the current) operates far below capacity. The proposal for a marina was also criticized on the grounds that it would subsidize a small elite with public funds. The *Archipel hydroelectric project* might change boating possibilities in the area. THEREFORE, NO MARINA SHOULD BE CONTEMPLATED IN THE NEAR FUTURE.

MIDDLE-SCALE COMMERCIAL ACTIVITIES SHOULD BE MAINTAINED AND DEVELOPED. The functions may be somewhat marginal to the main economic life of the port but nevertheless create jobs and investment and have popular appeal. They include the passenger terminal, harbour tour boat restaurants on boats, historic ships and visiting naval boats.

SOME MIDDLE-SCALE INDUSTRIAL PORT ACTIVITIES SHOULD ALSO BE MAINTAINED AND DEVELOPED IN THE AREA. Since *Le Vieux-Port* is apparently the only sheltered area in the St. Lawrence between the Seaway entrance and the Gulf of St. Lawrence, the berthing capacity for *winter mooring* of Great Lakes ships (during which time repairs, fumigation and other servicing take place) cannot be eliminated. Also, the area is used for *general docking and minor repairs*. The sheds are virtually unused because of their narrow aprons, low ceilings, many columns, and two-story configuration. *Tug boats* are located on Market Slip. The conservation of these activities would not necessarily conflict with public access and in fact would maintain the area as a *real, dynamic and living port* not merely an artificial simulation of one.



- |   |       |                                 |
|---|-------|---------------------------------|
| CARGAISONS DIVERSES                                       | 1     | GENERAL CARGO                   |
| GRAIN   | 2     | GRAIN                           |
| HIVER   | 3     | WINTER MOORING                  |
| REPARATIONS   | 4     | REPAIRS                         |
| GARE MARITIME   | 5     | PASSENGER TERMINAL              |
| REMORQUEUR  | 6     | TUG BOAT                        |
| USAGE OCCASIONNEL (MARINE MILITAIRE, NAVIRES HISTORIQUES) | 7     | OCCASIONAL USE (NAVY, HISTORIC) |
| USAGES PARTICULIERS ET OCCASIONNELS                       | 8     | SPECIAL AND OCCASIONAL USE      |
| TOURS EN BATEAU   | 9     | TOUR BOATS                      |
| ROLL-ON/ROLL-OFF POUR LES CONTENAIRES                     | ↔     | ROLL-ON/ROLL-OFF                |
| BASSIN DE MANOEUVRE                                       | ↻     | TURNING BASIN                   |
| VOIE FERREE   | +++++ | RAILROAD                        |



## 6c Activités culturelles et institutionnelles

UNE VARIÉTÉ D'ACTIVITÉS CULTURELLES ET INSTITUTIONNELLES DEVRAIT ÊTRE DÉVELOPPÉE DANS DIVERSES PARTIES DU VIEUX-PORT. CES ACTIVITÉS DEVRAIENT SURTOUT ÊTRE DE PETITE ET MOYENNE ENVERGURE ET LEUR ORIENTATION DEVRAIT ÊTRE RELIÉE À LA VOCATION DE CHAQUE SECTEUR. Aucun service régional sur une grande échelle ne devrait être localisé ici dû à un accès limité. Montréal est déjà bien doté de ce type de service et il y a plusieurs édifices dans d'autres secteurs qui pourraient être réaménagés à cette fin (monuments historiques du centre-ville, pavillons à Terre des Hommes). En outre, les fonds alloués pour un tel développement seront limités vu la situation économique actuelle.

**MUSEES/CENTRES D'INTERPRÉTATION:** PLUSIEURS MUSEES ET CENTRES D'INTERPRÉTATION DEVRAIENT ÊTRE AMÉNAGÉS DANS LE SECTEUR. ILS DEVRAIENT ÊTRE LOCALISÉS À L'INTÉRIEUR OU EN PÉRIPHÉRIE DU SECTEUR LE PLUS ACCESSIBLE, NOTAMMENT LES QUAIS ADJACENTS AU VIEUX MONTREAL.

Il y a un vaste appui pour un musée maritime et dans le passé il y a eu plusieurs efforts pour en mettre un sur pied. Les éléments de base d'une collection sont disponibles; leurs sources sont énumérées à la page suivante. Les emplacements possibles incluent un hangar, la vieille station de police, l'ancien édifice de la Commission du Port, et l'entrepôt frigorifique. Le musée ne devrait pas seulement inclure des expositions dans des salles mais aussi comprendre des navires et bateaux historiques en montre à l'extérieur et un programme de navires en visite. Il devrait aussi être conçu de façon à permettre l'observation des activités portuaires en cours. IL EST RECOMMANDÉ QU'UN COMITÉ SOIT ÉTABLI IMMÉDIATEMENT DANS L'INTENTION DE METTRE SUR PIED UN MUSÉE MARITIME. Les participants potentiels sont énumérés à la page suivante.

La station Dalhousie pourrait être utilisée comme un petit musée conjointement avec le Musée national ferroviaire à St-Constant. Au début, quelques trains historiques pourraient être localisés dans la cour de triage et pourraient être un train ou tramway historique circulant le long du fleuve. Lorsque plus de fonds seront disponibles, la station elle-même pourrait être rénovée et y aménageant des salles d'exposition; de plus des voyages spéciaux dans de vieux trains pourraient être organisés du port à St. Constant.

Un centre d'interprétation de l'industrie portuaire devrait être localisé dans les nouveaux aménagements le long du canal près de la zone industrielle à l'ouest. Ce centre devrait aussi inclure un observatoire et fournir des visites guidées de ce secteur industriel. D'autres propositions incluent un musée des sciences et de la technologie, un musée de la pelleterie et un musée commémorant les explorateurs de Montréal. Plusieurs de ces thèmes pourraient être regroupés dans une seule institution.

**LIEU DE REUNION:** Le Vieux-Port ne semble pas être un lieu approprié pour une grande salle de concert ou d'opéra à cause de la difficulté d'accès et du peu d'espaces de stationnement. (Ce site ne doit pas être exclu totalement si l'on décidait de construire un tel aménagement au centre-ville.) Cela n'est pas une priorité vu le budget limité pour l'aménagement du Vieux-Port.

Le secteur pourrait accueillir une ou plusieurs salles (50 à 500 sièges) peut-être dans un hangar, pour compléter l'éventail de petits théâtres et clubs dans le district historique. Un amphithéâtre extérieur pourrait aussi être créé.

Le Vieux-Port pourrait être un site attrayant pour des festivals extérieurs occasionnels, mais une foule considérable près du quartier historique fragile présente certains dangers et un tel événement devrait être limité à 20,000 personnes.

## 6c Cultural and institutional activities

A VARIETY OF CULTURAL AND INSTITUTIONAL ACTIVITIES SHOULD BE DEVELOPED IN VARIOUS PARTS OF LE VIEUX-PORT. THESE SHOULD PRIMARILY BE SMALL AND MEDIUM SCALE ACTIVITIES WHICH DIRECTLY RELATE IN THEME TO THE AREAS IN WHICH THEY ARE LOCATED. No large scale regional facilities should be located here due to limited access. Montreal is already well endowed with these types of facilities and there are many buildings in other areas which could serve for such development (such as historic buildings downtown and pavilions at Man and His World). In addition, funds for such developments will be limited given current economic conditions.

**MUSEUMS/INTERPRETATION CENTRES:** SEVERAL SMALL AND MEDIUM SIZED MUSEUMS AND INTERPRETATION CENTRES SHOULD BE DEVELOPED IN THE AREA. THEY SHOULD BE LOCATED IN OR CLOSE TO THE MOST GENERALLY ACCESSIBLE AREA, NAMELY THE PIERS ADJACENT TO OLD MONTREAL.

There is wide support for a maritime museum and in the past there have been several efforts to get one underway. The basic elements for a collection are available from the sources listed on the opposite page. Possible locations include a shed, the old Police Station, the old Harbour Commission Building and the Cold Storage Warehouse. The museum should not only include exhibits inside the building but also an exterior display of historic ships and boats, and a program of visiting ships. It should also be designed to allow public viewing of ongoing port activities outside and in sheds. IT IS RECOMMENDED THAT A COMMITTEE BE ESTABLISHED IMMEDIATELY FOR THE SETTING UP OF THE MARITIME MUSEUM. Potential participants are listed on the opposite page.

The Dalhousie Station could be used as a small railway museum, in conjunction with the existing National Railway Museum in St. Constant. At first, a few historic trains could be located in the yard, with perhaps one historic train or tramway running along the waterfront. As more funds would become available, the station itself could be renovated to house displays and special trips could be run in old trains from the port to St. Constant.

An interpretation centre on port industry and the grain elevators should be located in the canal redevelopment area close to the Western industrial zone; this could also provide access to public viewing and tours of this industrial area. Other proposals include a museum of science and technology, a fur trading museum, and a museum commemorating Montreal explorers. Several of the above ideas could be combined into one institution.

**PLACES OF ASSEMBLY:** Le Vieux-Port does not appear to be an appropriate place for a large concert hall or opera house because of the difficulty of access and parking. (This site should not be totally excluded from consideration if the city and province decide to build such a facility in central Montreal. It is not a priority for spending the limited funds available for Le Vieux-Port redevelopment.)

The area could house one or more medium-scale (50 to 500 seats) facilities, perhaps in a shed, to complement smaller theatres and clubs in the historic district. An exterior amphitheatre could also be created.

Le Vieux-Port could be an attractive site for occasional outdoor festivals but due to the danger of having large crowds near the fragile historic district, such event should be limited to about 20,000 people.

PARTICIPANTS POSSIBLES AU  
MUSEE MARITIME

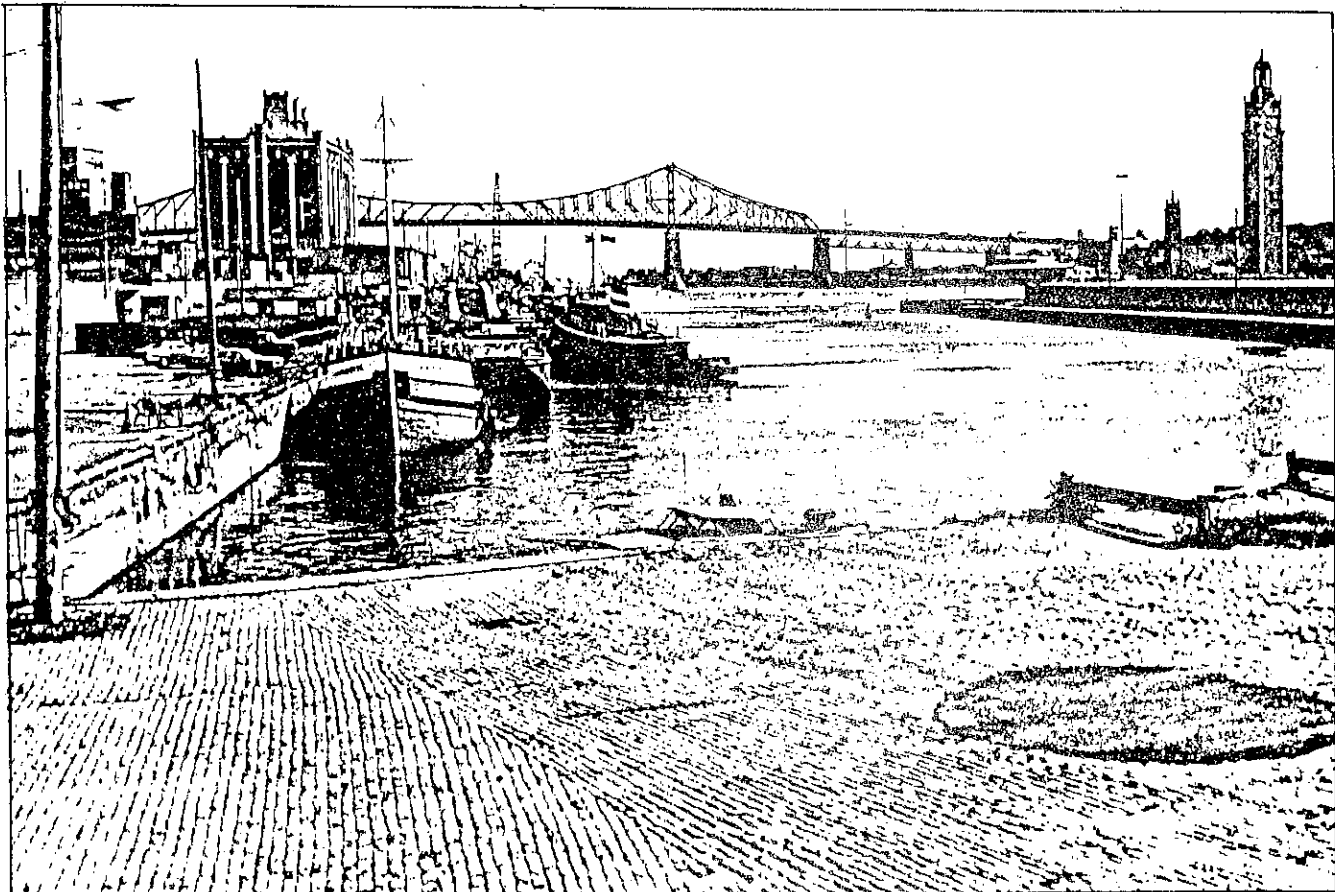
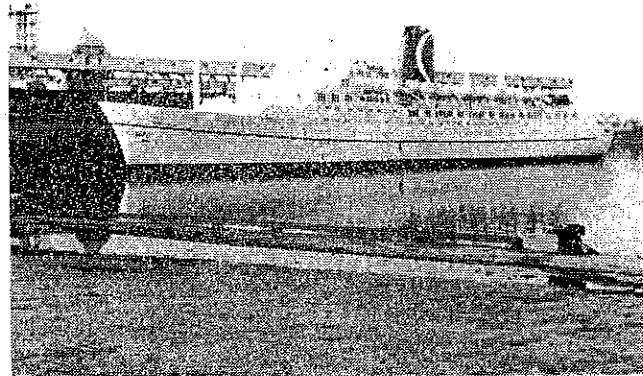
LE VIEUX-PORT (CANADA)  
MUSEES NATIONAUX DU CANADA  
PARCS CANADA  
MINISTERE DES AFFAIRES CULTURELLES (QUEBEC)  
CITE DE MONTREAL  
PORT DE MONTREAL  
MUSEE DE L'ILE STE-HELENE  
WORLD SHIP SOCIETY  
COMPAGNIES DE NAVIGATION  
PARTICULIERS

MARITIME MUSEUM  
POSSIBLE PARTICIPANTS

LE VIEUX-PORT (CANADA)  
NATIONAL MUSEUMS OF CANADA  
PARKS CANADA  
MINISTRY OF CULTURAL AFFAIRS (QUEBEC)  
CITY OF MONTREAL  
PORT OF MONTREAL  
ST. HELEN'S ISLAND MUSEUM  
WORLD SHIP SOCIETY  
SHIPPING COMPANIES  
PRIVATE INDIVIDUALS

*Le musée maritime pourrait être créé dans un hangar adjacent à la gare maritime (photo de droite) ou près du bassin du marché (photo en bas) dans l'entrepôt frigorifique ou le poste de Police du Port.*

*The maritime museum could be developed in a shed in conjunction with the passenger terminal (right) or on Market Slip (below) in the Cold Storage Warehouse or in the Port Police Station.*



## 6d Commerces et industries

**LA ZONE INDUSTRIELLE DU PARC DES MOULINS:** Plusieurs industries importantes, difficilement déplaçables, sont situées dans la partie ouest du Vieux-Port. Elles fournissent des centaines d'emplois et ce secteur fait partie d'une zone industrielle plus vaste. Certains ont craint qu'elles n'aient des effets négatifs sur l'environnement, mais la plupart ont opté pour leur conservation et l'aménagement ultérieur d'une zone industrielle. L'ASSOCIATION ENDOSSE DONC LA PROPOSITION DE CREER LE PARC INDUSTRIEL DES MOULINS. (Voir section 8g)

**BUREAUX ET MAGASINS:** La possibilité d'aménager des espaces commerciaux et de bureaux dans *Le Vieux-Port* et particulièrement dans *Place d'Accueil* est contestée. L'aménagement de tels services coûterait virtuellement aussi cher que dans le centre-ville, mais offrirait des désavantages importants pour les locataires ou les clients éventuels (difficulté d'accès, bruit, odeurs, pollution visuelle, manque d'autres services, etc.). Si de telles activités ne répondent qu'aux besoins des industries actuelles et nouvelles, l'échelle serait limitée et elles se développeraient lentement. IL EST ESSENTIEL QU'UNE ANALYSE DE MARCHÉ EXHAUSTIVE SOIT EFFECTUEE AVANT DE COMMENCER L'AMENAGEMENT DE BUREAUX ET D'ESPACES COMMERCIAUX.

Si et quand un aménagement résidentiel a lieu dans différents secteurs, un certain aménagement commercial sera nécessaire. Un supermarché de grandeur moyenne et une douzaine ou plus de magasins pourraient cotoyer des logements dans les *cours de triage Viger* et dans *Le Vieux-Montréal*. Si l'on prend la décision de construire des logements à *Cité du Havre*, quelques boutiques seront nécessaires.

**MARCHÉ:** L'idée d'un marché dans le secteur est très populaire. La plupart des gens semblent regretter que le *marché Bonsecours* ne soit plus un marché et que cet important bâtiment ne soit pas ouvert au public. Toutefois, la proposition de le convertir en marché en tant que combinaison de *marché agricole* et de *marché Quinoy de Boston* (ensemble de magasins, de boutiques, de denrées fines, de comptoirs de *fast-food* et de boutiques) fut contestée.

Le marché Quinoy est situé au centre-ville près d'une autoroute importante et d'aires de stationnement ouvertes. Il est dans un bâtiment non-rénové et dans une ville qui manque de boutiques et de restaurants. Le *marché Bonsecours*, au contraire, est loin du centre-ville et des voies d'accès pour les automobiles. L'analyse de marché du projet (Sores) dit que Montréal a déjà un trop grand nombre de boutiques et de restaurants pour la demande et conclut que même avec les projections les plus optimistes, un aménagement à l'échelle proposée par les consultants n'est pas réalisable. De plus, il ne semble pas raisonnable d'utiliser un bâtiment récemment rénové par la ville au coût d'un million de dollars pour faire un espace à bureaux de classe A (pour leur centre d'informatique) et de dépenser encore plus d'argent pour le convertir en marché agricole. En outre, un aménagement commercial d'une telle envergure aggraverait les problèmes de circulation et de stationnement dans le Vieux-Montréal. Certaines personnes ont craint qu'un marché de grande envergure fasse concurrence aux marchés existants.

NOUS PROPOSONS L'ETABLISSEMENT D'UN MARCHÉ PUBLIC EXPERIMENTAL A ECHELLE REDUITE DANS LE SECTEUR GENERAL DU MARCHÉ BONSECOURS ET DU MARCHÉ DU BASSIN DANS UN BATIMENT NON-RENOVE (COMME LES ENTREPOTS 12 OU 16, LA GARE DALHOUSIE OU L'ENTREPOT FRIGORIFIQUE). Il devrait combiner les produits alimentaires, le poisson, des fleurs, des spécialités, un marché aux puces et devrait offrir des importations de navires à rabais (ex. marchandises endommagées). Le marché ne doit pas être trop gros, trop onéreux ou trop chic. Si ce marché s'avère prospère, on pourrait éventuellement le déménager au marché Bonsecours (quand le coût des rénovations aura été amorti).

**CITE DE CINEMA:** La ville de Montréal étudie en ce moment la possibilité de créer une cité de cinéma dans *Le Vieux-Port*. Ce genre d'activité pourrait être intéressant s'il suit les énoncés de base soulignés dans ce rapport. Il serait désastreux de créer une telle activité sur les quais Jacques Cartier et Victoria qui, rappelés-le, constituent l'essentiel d'une fenêtre sur le fleuve et doivent être utilisés pour des espaces ouverts et des activités publiques (tout comme la ville l'a elle-même proposée dans sa position officielle sur le projet). Toutefois, ce pourrait être un usage approprié pour les hangars des quais Alexandra ou King Édward ou pour la zone industrielle Des Moulins.

## 6d Commerce and industry

**PARC DES MOULINS INDUSTRIAL ZONE:** The western part of *Le Vieux-Port* area contains major industries whose displacement would be very expensive. These industries provide hundreds of jobs and the area is part of a larger industrial zone. Although some people expressed concern about the environmental aspects of these activities, most favored the retention and further development of an industrial zone. THEREFORE, THE ASSOCIATION ENDORSES THE PROPOSAL FOR THE PARC DES MOULINS INDUSTRIAL PARK. (See section 8g)

**OFFICES AND STORES:** The feasibility of developing commercial or office space in *Le Vieux-Port* and especially in *Place d'Accueil*, is questioned. Developing such facilities would be virtually as expensive as in the downtown area, and would suffer from several major drawbacks when attracting tenants or clients (difficult access, noise, smell, visual blight, lack of other facilities, etc.) If such activities only serve the needs of existing and new industries, the scale would be limited and they would develop slowly. IT IS ESSENTIAL THAT A COMPREHENSIVE MARKET ANALYSIS BE CARRIED OUT BEFORE PROCEEDING WITH OFFICE AND COMMERCIAL DEVELOPMENT.

If and when residential development takes place in various areas, some commercial development will be needed. A medium size supermarket and a dozen or more stores could be supported by the housing in the *Viger Yards* and in *Old Montreal*. If the decision is made to proceed with housing on *Cité du Havre*, a few shops will be needed.

**MARKET:** The idea of a market in the area is very popular. The question is what kind and where. Most people seem to feel that it is unfortunate that *Bonsecours Market* is no longer a market and that this important public building is not open to the public. However the proposal to convert it into a market-combination of a *farmer market* and *Boston's Quinoy Market* (shopping complex of gourmet food shops, fast food outlets and boutiques) - was questioned.

Quinoy Market is located in downtown Boston next to a major expressway and open parking areas, and was built in an unrenovated building in a city which was *under-boutiqued* and *under-restauranted*. In contrast, *Bonsecours Market* is far from downtown and far from car access. The project's market analysis (Sores) said that Montreal already has an excess number of boutiques and restaurants compared to demand and concluded that even with very optimistic projections, a development of the scale proposed by the consultants was not feasible. It also does not seem reasonable to take a building that has recently been renovated by the city, at a cost of millions of dollars, as class A office space (to house their computer center) and spend even more money converting it into a farmer's market. Also, a commercial development of the scale proposed would add to the traffic and parking problems of Old Montreal. Some people feared that a large scale produce market would compete with existing markets.

IT IS PROPOSED THAT A SMALL-SCALE PUBLIC MARKET BE ESTABLISHED EXPERIMENTALLY IN THE GENERAL AREA OF BONSECOURS MARKET AND MARKET SLIP IN AN UNRENOVATED BUILDING (SUCH AS SHED 12 OR 16, DALHOUSIE STATION OR THE COLD STORAGE WAREHOUSE). It should be a combination of produce, fish, flower, speciality, flea, and from ships (eg damaged goods). It should not be overdeveloped, overpriced, or too *slick and chic*. If this market proves successful, it could eventually be relocated at the *Bonsecours Market* building (when the cost of renovations has been written off).

**FILM PRODUCTION CENTRE:** The city of Montreal is apparently studying the possibility of setting up a film production centre in *Le Vieux-Port*. This might be a very suitable activity provided that it fits into the guidelines outlined in this report. It would not be appropriate to set up such an activity on Jacques Cartier/Victoria Piers because this highly visible area in front of Bonsecours Market must be used for open space and public activities (as the city itself said in its official position on the project). However it might be a suitable use for the sheds on Alexandra or King Edward Pier or the Des Moulins Industrial zone.



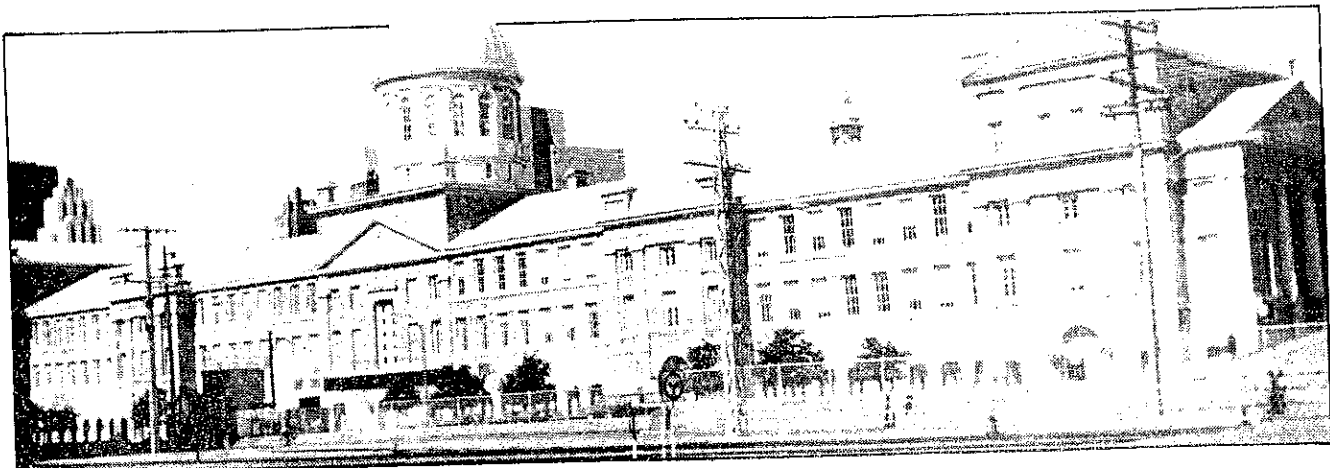
*Industries de la rue Mill*

*Mill Street industries*



*Il serait éventuellement désirable de reconverter le marché Bonsecours à des fins publiques comme, par exemple, un marché. Plutôt que d'aller à l'encontre des rénovations dispendieuses effectuées par la ville dans l'édifice du marché Bonsecours, il serait plus sensé à court terme de créer un marché dans un édifice vacant - il en existe plusieurs dans ce secteur.*

*It would be desirable to eventually convert Bonsecours Market back into a public use such as a market. In the short term, however, it makes more sense to develop a market in an empty building (of which there are dozens nearby) rather than waste the extensive renovations which the city has carried out in the Bonsecours Market Building.*





## 6e Habitation

Plusieurs villes subissent une pénurie de logements et de terrains. Dans de telles villes (ex. Vancouver, New-York), les terrains situés sur le bord de l'eau servent souvent à la construction résidentielle. Bien que Montréal ait certains problèmes de logement (une pénurie de logements à bas prix, exode de la population vers les banlieues), il n'y a pas de pénurie. Jours d'unités de logement en fonction de la demande. En fait, il y a des milliers de maisons inoccupées, des centaines d'autres types de bâtiments recyclables en logements et des centaines d'arpents de terrain sur lesquels on pourrait construire des dizaines de milliers de logements. Tous ces logements seraient dans des unités de quartiers existants ayant des écoles (dont plusieurs sont fermées), des magasins, des équipements de loisir et une vie communautaire. Il n'est pas nécessaire de construire des logements dans *Le Vieux-Port* pour répondre à la demande; en fait, ce serait plutôt le contraire. MONTREAL DEVRAIT D'ABORD AMENAGER DES LOGEMENTS DANS LES COMMUNAUTÉS EXISTANTES PLUTÔT QU'ARTIFICIELLEMENT UN NOUVEAU QUARTIER OU L'INFRASTRUCTURE PHYSIQUE ET SOCIALE DEVRA ÊTRE CONSTRUITE A GRANDS FRAIS.

L'aménagement de logements dans le Vieux-Montréal est un but poursuivi maintenant par la ville et la province. Certains aspects de ce programme ont été contestés dans le programme de participation du *Vieux-Port* (voir section suivante). Ce secteur semble être la seule partie du Vieux-Montréal où l'on puisse réaliser du logement familial, et l'aménagement des cours de triage Viger pourrait relier le secteur historique au quartier actuel au nord.

La possibilité de construire des logements sur les quais adjacents au Vieux-Montréal fut fortement contestée par la plupart des gens pour les raisons mentionnées plus haut et plusieurs autres. On a pensé que le logement exige un usage trop privé pour un endroit public. On a pensé que si un quai était aménagé pour des logements seule une douzaine de familles (riches ou pauvres) serait privilégiée, mais le secteur deviendrait en fait leur territoire et l'accessibilité au public serait compromise. L'aménagement de logements sur les quais compromettrait également l'existence des activités portuaires à cause des conflits causés par le bruit. En outre, l'on a souhaité que la différence historique soit maintenue. Il serait préférable d'avoir des utilisations urbaines telles l'habitation au nord de la rue de la Commune et les fonctions publiques au sud.

Plusieurs problèmes sérieux sont reliés à l'aménagement de logements à Cité du Havre (voir section 8h).

NOUS RECOMMANDONS DONC LA STRATEGIE SUIVANTE RELATIVEMENT A L'AMENAGEMENT DE LOGEMENTS DANS LE VIEUX-PORT. L'AMENAGEMENT DE LOGEMENT DANS LE VIEUX-MONTREAL PAR LA RENOVATION LES BATIMENTS INOCCUPES ET LA CONSTRUCTION SUR LES TERRAINS VACANTS EST PRIORITAIRE. LA CONSTRUCTION DE LOGEMENTS DANS LES COURS DE TRIAGE VIGER LORSQU'ELLES SERONT DISPONIBLES POUR L'AMENAGEMENT DEVRAIT SUIVRE. DANS CINQ OU DIX ANS, SI LES DEUX DERNIERS SECTEURS SONT COMPLETEMENT AMENAGES ET S'IL Y A UNE FORTE DEMANDE DE LOGEMENTS DANS L'ENSEMBLE DE LA VILLE, ON POURRAIT ENVISAGER LA POSSIBILITE DE CONSTRUIRE DES LOGEMENTS A CITE DU HAVRE. ON NE DEVRAIT PAS CONSTRUIRE DE LOGEMENTS SUR LES QAIS PRES DU VIEUX-MONTREAL (AU MOINS POUR LES PROCHAINS 10 OU 15 ANS).

## 6e Housing

In many cities there is a shortage of housing and a shortage of land on which to build housing. In such cities (eg Vancouver, New York), waterfront lands are often used to build housing developments. Although Montreal has some housing problems (a shortage of low cost housing, flight of population to the suburbs), there is not a major shortage of housing in relation to demand. In fact there are thousands of vacant houses, hundreds of other kinds of buildings which could be converted to housing and hundreds of acres of land in which tens of thousands of housing units could be built. All of these are in existing units neighbourhoods with schools (many of which are being closed), shopping, recreational facilities and a community life. Therefore, there is no great need to build housing in *Le Vieux-Port* in order to meet a demand; in fact, the contrary is the case. THE PRIORITY IN MONTREAL SHOULD BE TO DEVELOP HOUSING IN EXISTING COMMUNITIES RATHER THAN TO ARTIFICIALLY CREATE A NEW NEIGHBOURHOOD WHERE THE PHYSICAL AND SOCIAL INFRASTRUCTURE WOULD HAVE TO BE NEWLY BUILT AT A HIGH COST.

The development of housing in Old Montreal is now being pursued by the city and the province. Some aspects of this program were questioned in the participation program of *Le Vieux-Port* (see next section). The eastern area appears to be the only part of Old Montreal where family housing is possible. Development of Viger Yards as housing could join the historic district with the existing neighbourhood to its north.

The possibility of building housing on the piers adjacent to Old Montreal was strongly opposed by most people for the above reasons and several others. It was felt that housing was too private a use for such a public place. It was also felt that if a pier were developed as housing, a few dozen families (rich or poor) would be privileged but the area would become effectively their territory and consequently public access would be compromised. Housing development on the piers would also affect the existence of port activities because of conflict caused by noise. In addition, it was felt that the historic distinction between the two sides of de la Commune be maintained (urban uses such as housing to the north and public and port functions to the south).

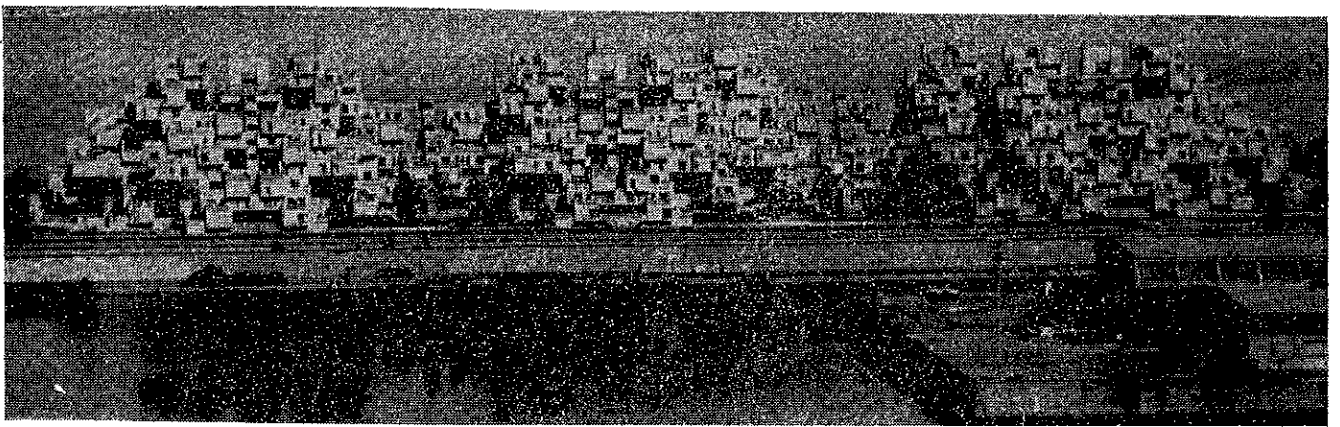
There are many serious problems related to developing housing on Cité du Havre (see section 8h).

THE FOLLOWING STRATEGY IS THEREFORE RECOMMENDED WITH RESPECT TO HOUSING DEVELOPMENT IN LE VIEUX-PORT. THE FIRST PRIORITY IS TO DEVELOP HOUSING IN OLD MONTREAL BY RENOVATING VACANT BUILDINGS AND BY BUILDING ON EMPTY LOTS. THE SECOND PRIORITY IS TO BUILD HOUSING ON THE VIGER YARD WHEN THEY BECOME AVAILABLE FOR DEVELOPMENT. IN FIVE OR TEN YEARS, IF THE LAST TWO AREAS BECOME FULLY DEVELOPED, AND THERE IS A STRONG HOUSING DEMAND IN THE CITY IN GENERAL, THE POSSIBILITY OF BUILDING HOUSING ON CITE DU HAVRE COULD BE EXAMINED. NO HOUSING SHOULD BE BUILT ON THE PIERS NEAR OLD MONTREAL (AT LEAST FOR THE NEXT 10-15 YEARS).



*En ce qui concerne une politique d'habitation dans le secteur, la rénovation des édifices existants doit être prioritaire. Si de nouvelles constructions sont requises, la priorité serait dans le Vieux-Montréal ou près de celui-ci (photo au-dessus) et non pas sur les quais devant le Vieux-Montréal ou sur la Cité du Havre (photo au-dessous).*

*The priority in the development of housing in the area should be the renovation of buildings, or new construction, in and near Old Montreal (above); not in building new areas on the piers in front of Old Montreal or on Cité du Havre (below).*



## 7. Aspects sociaux

**LOGEMENT DANS LE VIEUX-MONTREAL:** Le gouvernement fédéral a proposé la construction de logements dans la Pointe-à-Callière et les cours Viger. Les gouvernements municipal et provincial sont désireux de réaliser un aménagement résidentiel important dans le Vieux-Montréal. Bien que les Montréalais consultés appuient ces propositions dans l'ensemble, ils ont soulevé plusieurs questions cruciales - questions à résoudre avant la construction de logements d'une telle envergure.

Les propositions concernant le logement dans le Vieux-Montréal se basent sur deux prémisses: que l'espace physique soit suffisant dans les bâtiments inoccupés et sur les terrains vacants pour introduire des milliers d'unités de logement, et que le logement constitue un apport pour le secteur (en ajoutant des activités, etc.). Le contraire de cette dernière prémisse n'est toutefois pas nécessairement vrai, c'est-à-dire que le secteur n'est pas nécessairement bon pour le logement.

Est-il réellement possible de transformer le Vieux-Montréal en véritable quartier, tel que proposé par certaines personnes, étant donné le manque de services et d'espaces verts? Est-ce souhaitable ou est-ce que cela n'entrerait pas en conflit avec l'utilisation du district historique par la population en général? Le secteur serait-il plus en surét grâce aux logements? Le secteur serait-il habité par la classe ouvrière ou l'élite? Y aurait-il des enfants? Quels services seraient nécessaires pour subvenir aux besoins, des écoles, terrains de jeu, cliniques, boutiques? Old Montreal? Combien de ces services peuvent être fournis au nord de la rue de la Commune et dans le Vieux-Port? Le développement d'un quartier ouvrier dans les cours Viger est-il compatible avec le développement actuel du Vieux-Montréal?

La ville de Montréal, conjointement avec la province, entreprend une série d'études sur le secteur nord de la rue de la Commune afin d'essayer de résoudre certaines des questions mentionnées plus haut. Etant donné l'intérêt du gouvernement fédéral pour la construction de logements dans le secteur et le fait que plusieurs besoins en services et en espaces verts devraient être fournis dans Le Vieux-Port, cette étude a sa raison d'être.

**L'ASSOCIATION RECOMMANDE DONC QUE LE GOUVERNEMENT FEDERAL PARTICIPE AUX ETUDES DE LA VILLE SUR LE LOGEMENT DANS LE VIEUX-MONTREAL. CES ETUDES DEVRAIENT ENGBER LA PARTIE PERTINENTE DU VIEUX-PORT ET UNE ANALYSE SOCIALE COMPLETE.**

**AUTRES FACTEURS SOCIAUX:** Plusieurs des personnes consultées ont craint que la planification à ce jour s'intéresse d'abord aux aspects physiques du réaménagement et ne tienne pas compte des facteurs sociaux. En outre, l'on a craint que les usagers actuels du Vieux-Port et de ses environs soient expulsés. Ce qui inclut les résidents (ex. travailleurs du port, travailleurs des petites industries et des entrepôts, etc.) et les visiteurs (ex. les jeunes dans le Vieux-Montréal). L'on croit également que l'aménagement du secteur devrait inclure le développement de services communautaires et de programmes sociaux, en plus des bâtiments et des parcs.

**LA PLANIFICATION A VENIR DEVRAIT INCLURE UNE ANALYSE SOCIALE COMPLETE ET UNE PLANIFICATION EXHAUSTIVE, SURTOUT EN VUE DE PROTEGER LES INTERETS DES USAGERS ACTUELS DU SECTEUR ET D'ASSURER LE DEVELOPPEMENT FUTUR DE SERVICES DISPONIBLES POUR UN LARGE EVENTAIL DE GROUPES SOCIAUX.**

## 7. Social aspects

**HOUSING IN OLD MONTREAL:** The federal government has proposed housing in Pointe-à-Callière and on the Viger Yards. The municipal and provincial governments are anxious to see major residential development in Old Montreal. While the Montrealers who were consulted generally favored these proposals, they raised several critical questions - issues which must be resolved before the introduction of housing at the contemplated scale can take place.

The proposals for housing in Old Montreal are based on two premises: that there is physically enough room in vacant buildings and on empty lots to introduce thousands of housing units, and that housing would be good for the area (in that it would add activity, etc.). However the inverse of that last premise is not necessarily true, that is the area is not necessarily good for housing.

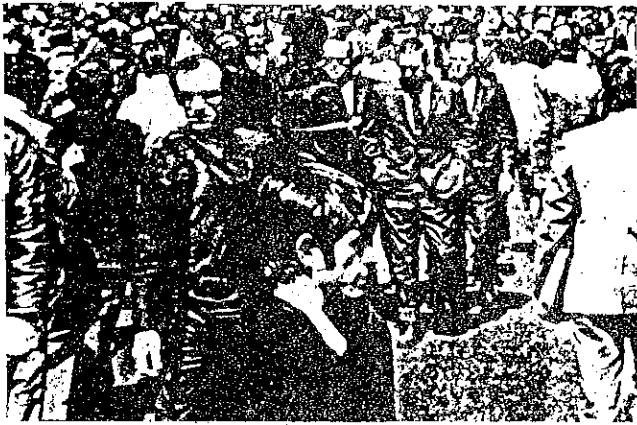
Is it truly possible to turn Old Montreal into a real neighbourhood, as some people have proposed, given the lack of services and open space? It is desirable or would this conflict with use of the historic district by the population in general? Would housing increase security in the area? Would the area be working-class or elite? Would there be children? What services would be needed to support the housing-schools, playgrounds, clinics, shops? How many of these services can be provided north of de la Commune and how many in Le Vieux-Port? Is the development of a working class neighbourhood on Viger Yards compatible with the type of development now taking place in Old Montreal?

The city of Montreal, in cooperation with the province, is undertaking a series of studies to try to resolve some of the above issues for the area north of de la Commune. Given the federal government's interest in housing in the area and the fact that many of the service and open space needs for the housing would have to be provided in Le Vieux-Port, it makes sense to expand this study.

**THEREFORE THE ASSOCIATION RECOMMENDS THAT THE FEDERAL GOVERNMENT PARTICIPATE IN THE CITY'S OLD MONTREAL HOUSING STUDIES. THESE STUDIES SHOULD INCLUDE THE RELEVANT PART OF LE VIEUX-PORT AND A FULL SOCIAL ANALYSIS.**

**OTHER SOCIAL FACTORS:** There was a concern expressed by many of the people who were consulted, that the planning to date had dealt primarily with physical aspects of the redevelopment and that social factors had been ignored. In addition, there was a fear that the existing users of the Le Vieux-Port and its surrounding would be forced out. These include residents (eg. port workers, people working in small industries and warehouses, etc.) and visitors (eg. the young in Old Montreal). It was also felt that development in the area should include developing community services and social programs, not only buildings and parks.

**FUTURE PLANNING SHOULD INCLUDE FULL SOCIAL ANALYSIS AND PLANNING, PARTICULARLY WITH A VIEW TO PROTECTING THE INTERESTS OF EXISTING USERS OF THE AREA AND ENSURING FUTURE DEVELOPMENT OF FACILITIES WHICH WOULD BE AVAILABLE TO A BROAD RANGE OF SOCIAL GROUPS.**



## 8. Secteurs

Cette section contient les plans explicatifs du site qui illustrent comment les recommandations des sections précédentes pourraient être transformées en plans pour le secteur. Il n'a pas été possible, étant donné les restrictions inhérentes à un programme de participation publique, de préparer en détail les plans du secteur. Nous suggérons toutefois l'utilisation des plans de ces sections en tant que points de départ pour la préparation des plans officiels du secteur qui contiennent les propositions générales soulignées dans d'autres parties du rapport.

### 8a Cours Viger

**SITUATION ACTUELLE:** Ce secteur de 6 hectares est présentement une cours de triage du CP et sert à transférer les marchandises des trains aux camions et vice-versa. Il englobe la gare *Dalhousie* (aujourd'hui virtuellement inutilisée), l'*entrepôt frigorifique* (vide depuis plus d'un an) et plusieurs entrepôts encore utilisés.

**INFRASTRUCTURE PROPOSEE:** Le secteur devrait être subdivisé en îlots urbains standards par l'extension du réseau urbain de rues des secteurs adjacents. La forme originale de la colline pourrait être recréée par la construction de plusieurs niveaux de stationnement souterrain avec accès direct à l'autoroute Ville-Marie.

Le large front de mer le long du marché du bassin devrait être prolongé à l'est en tant que parc linéaire. Si cette extension se situe le long de l'autoroute Ville-Marie, la bande d'espaces verts devrait également relier le parc Viger. De plus, nous proposons de recréer de quelque façon le square Dalhousie, qui fut un des plus importants squares publics de la ville.

**USAGES FUTURS PROPOSES ET REALISABLES:** Il faudrait consacrer l'utilisation du secteur pour l'habitation à densité moyenne. En outre, les secteurs les plus proches du fleuve et du Vieux-Montréal devraient servir aux activités publiques.

La gare *Dalhousie* devrait être rénovée pour usage public, comme par exemple un musée ferroviaire. Le rez-de-chaussée de l'*entrepôt frigorifique* pourrait servir à des activités publiques telles un musée, une école, un centre communautaire ou à des activités commerciales, un marché ou un restaurant. Les étages supérieurs pourraient être aménagés en appartements.

## 8. Areas

This section contains illustrative site plans that demonstrate how the recommendations in the previous sections might be transformed into area plans. It was not possible, given the limitations inherent in a public participation program, to completely work out detailed area plans. However we suggest that the plans in this section be used as points of departure for the preparation of official area plans, incorporating the general proposals outlined in other parts of the report.

### 8a Viger Yards

**EXISTING CONDITIONS:** This 6 hectare area is presently a CP train yard used for the transfer of goods from trains to and from trucks. It contains the *Dalhousie Station* (now virtually unused), the *Cold Storage Warehouse* (empty for over a year), as well as several sheds still in use.

**PROPOSED INFRASTRUCTURE:** The area should be subdivided into normal city blocks by extending the urban grid of streets of adjacent areas (reflecting the original historic street form of the area). The original form of the hill which once stood here could be recreated by building several levels of underground parking with direct access to the Ville-Marie Expressway.

The wide waterfront promenade along Market Slip should be extended to the east as a linear park. If this extension takes place along the *Ville Marie Expressway*, the open space link must take place in the Viger Yards. This link could also join with Viger Park. In addition, it is proposed that Dalhousie Square, once one of the most important public squares in the city, be recreated in some form.

**PROPOSED AND POSSIBLE FUTURE USES:** The main use of the area should be *medium density housing*. In addition, the areas closest to the water and to Old Montreal should be used for *public activities*.

*Dalhousie Station* should be renovated for a public use such as a railway museum. The ground floor of the *Cold Storage Warehouse* should be used for public activities such as a museum, school, community centre, or commercial activities such as a market or restaurant. The upper floors could be used for apartments.



## 8b Rue de la Commune

**ETAT ACTUEL:** Cette parcelle de terrain linéaire longeant la rue de la Commune, entre McGill et Berri devant le Vieux Montréal, mesure approximativement 100 mètres de large et 1600 mètres de longueur (18.5 hectares). Présentement, c'est un trottoir étroit, une rue à sens unique, une rangée de stationnement, une clôture, 3 à 8 voies de chemin de fer et voies d'évitement, un chemin interne du port, le hangar #11 (inusité), le silo à grain #1 (construit en 1904 et qui doit encore servir pendant un an), le poste de police du port (bâti en 1923 et toujours en service).

**SUGGESTIONS:** Cette superficie devrait être agencée de manière à recréer la vue sur l'eau qui existait autrefois pour les anciens édifices sur le côté nord de la rue. Aucune nouvelle construction ne doit être permise à part quelques petits kiosques. Si le hangar #11 est retenu il devrait être un simple abri, transparent, sans murs.

La rue de la Commune devrait être un boulevard à voie double dans chaque direction. Du côté nord, le trottoir, élargi à 8 mètres (25 pieds) servirait à l'aménagement de cafés, de trottoir, etc. A court terme permettre le stationnement des camions sans nuire au trafic. Du côté sud, une terrasse spacieuse avec bancs et une piste cyclable. Deux voies de chemin de fer devraient être intégrées au droit de passage. Un stationnement de un ou deux étages sous la rue de la Commune avec accès à plusieurs points de la rue (desservirait Le Vieux-Port et le Vieux-Montréal).

A long terme ce serait souhaitable d'avoir des terrasses jusqu'au bord de l'eau et même raccourcir les cales, afin d'augmenter la visibilité et rapprocher les gens du niveau de l'eau tout en maintenant suffisamment de terrain pour la rue, le chemin de fer, la piste cyclable et le parc linéaire.

Ce bout de terrain longeant la rue de la Commune doit servir presque exclusivement au mouvement et aux espaces verts. Quelques activités pourraient avoir lieu dans les bâtisses existantes ou dans de nouveaux petits kiosques en relation avec les sentiers principaux menant du Vieux-Montréal aux quais. Ces activités comporteraient les renseignements, centres, musées et les services pour le parc (salles de toilette, casse-croûte, etc.)

**CIRCULATION DES PIETONS TRAVERSANT LES VOIES FERREES:** Les résultats de la consultation populaire indiquent que les gens n'aiment pas traverser plusieurs voies ferrées, mais accepteraient une voie ferrée unique intégrée au paysage en autant que cela ne nuirait pas à la sécurité et à l'accès de l'eau. Les voies ferrées pourraient même servir à des trains historiques au bord de l'eau.

Les solutions extrêmes, tel un tunnel ou une voie élevée renfermée (proposées dans le rapport Lincourt) ne sont pas pratiques économiquement et fonctionnellement. Les passages souterrains et les passerelles coûtent cher et constituent des barrières psychologiques. D'autres problèmes sont reliés à ce type de passage, tels qu'illustrés à droite.

A court terme, l'Association recommande avec insistance qu'un réseau de traverses à niveau soit établi à plusieurs endroits au bord de l'eau. Ceci exigerait que l'opération des trains se fasse dans un secteur bien défini où les piétons ne circuleraient pas par exemple sur les terres-pleins de la rue (comme à Boston), ou dans la rue elle-même (comme sur les rives à Toronto, Savannah et San Francisco) ou sur des secteurs entourés de clôture et de haies (comme à Vancouver). A plusieurs endroits clés le long du fleuve, il devrait y avoir des passages à niveaux avec des signaux et peut-être des barrières.

**ECHANCIER:** L'Association considère que c'est une des deux plus importantes zones. Comme ces trois éléments - le stationnement sous-terrains, les terrasses au bord de l'eau et l'élargissement des bassins - seraient très dispendieux, il est préférable de faire une première amélioration du paysage immédiatement et remettre les choses dispendieuses à plus tard.

## 8b Rue de la Commune

**EXISTING CONDITIONS:** This strip of land along de la Commune between Mc Gill and Berri in front of Old Montreal is approximately 100 metres wide and 1600 metres long (18.5 hectares). It is presently made up of a narrow sidewalk, a one-way street, and an internal port road as well as shed 11, (unused grain elevator #1 (built in 1904 and use for another two years), the port police station (built in 1923 and still in use).

**PROPOSALS:** This area should be visually opened up as much as possible to recreate the waterfront character of the Old Montreal buildings on the north side of the street. No new construction should be permitted except for a few small kiosks. If shed 11 retained it should be as a transparent open frame with no walls

Rue de la Commune should become an urban boulevard with two lanes in each direction. The sidewalk on the north side should be enlarged to at least 8 metres (25 feet) to permit sidewalk cafés. In the short-term, this would permit truck parking to continue without blocking traffic. On the south side, there should be a broad terrace with benches along a bicycle path. Two train tracks must be incorporated into the right-of-way. One or two levels of parking should be built under rue de la Commune with access to several points along the street (to serve both Le Vieux-Port and Old Montreal).

In the long term, it would be highly desirable to create terraces down to the water or even to cut back the ends of the basins, in order to increase visibility of the water from Old Montreal, and get people closer to the water level (while maintaining a land strip wide enough to accommodate the street, the railway, cycle path and linear park).

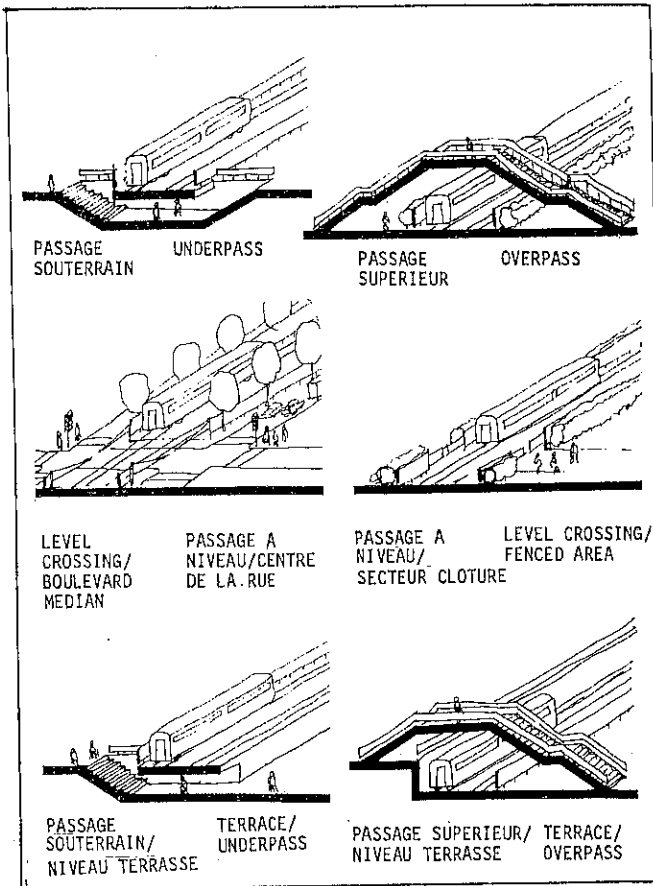
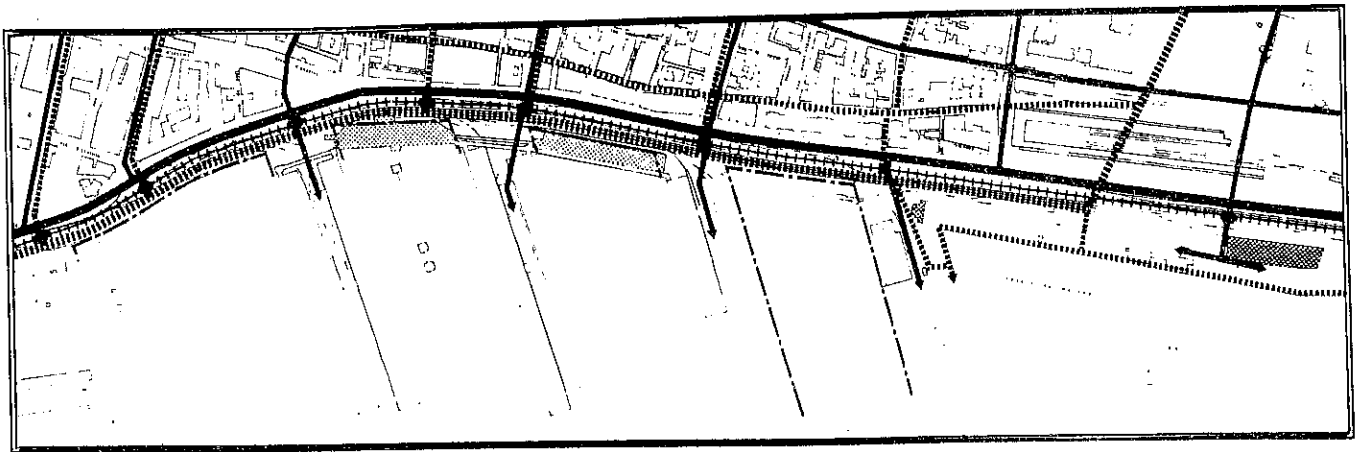
The strip of land along de la Commune should be used almost exclusively for movement and open space. A few activities could take place in existing buildings or new small kiosks, especially in conjunction with the main pedestrian paths from Old Montreal the piers. These activities could include information, booths, seams, and service facilities for the linear park (washrooms, bars, etc.).

**PEDESTRIAN MOVEMENT ACROSS THE RAILROAD TRACKS:** The results of public consultation indicate that while people do not like the existing wide train yards, they are not opposed to the retention of a single train line integrated into the landscaping, provided it does not pose a problem of security or access to the water. The tracks could even be used for historic trains along the waterfront.

Extreme solutions such as a train tunnel or an enclosed elevated structure (as proposed in the Lincourt Plan) do not appear to be economically or functionally feasible. Underpasses and overpasses are costly, and present psychological barriers and have other problems as shown at the right.

In the short term the Association strongly recommends that a system of well-controlled level-crossings be set up at many points along the waterfront. This would involve having the trains operate in a well-defined area where pedestrians would not be allowed to circulate, such as in the median to the street (as done in Boston in the street itself, (as in done in Toronto, Savannah and San Francisco waterfronts) or on a right-of-way enclosed by fences, hedges (as is done in Vancouver). At key points along the waterfront there should be level crossings controlled with lights and pedestrian barriers.

**PHASING:** The Association considers de la Commune to be one of two highest priority areas. Since three elements - the underground parking, the terraces down to the water, and the enlargement of basins - would be quite expensive, it is preferable to do a few for the area which would permit surface landscaping to be done immediately, and postpone other, more costly elements for a few years.



RUE	—————	STREET
PISTE CYCLABLE	—————	BICYCLE PATH
VOIE FERREE	—————	RAILROAD
PASSAGE A NIVEAU	—————	LEVEL CROSSING
PRESERVATION REQUISE	■	DEFINITE PRESERVATION
PRESERVATION POSSIBLE	▨	POSSIBLE PRESERVATION
AGRANDISSEMENT POSSIBLE D'UN BASSIN	—————	POSSIBLE SLIP EXTENTION

Divers moyens pour permettre aux gens de franchir les voies ferrées:

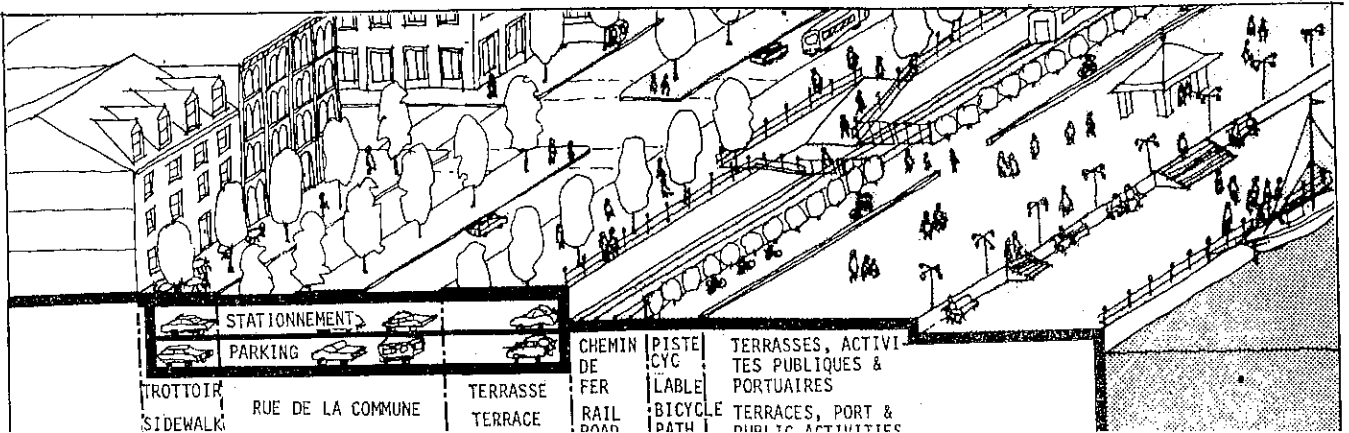
Les passages souterrains posent des problèmes de sécurité. Toutefois on pourrait les utiliser comme complément aux passages à niveau (ouverts seulement quand les trains passent). Les passerelles devront avoir une hauteur d'au moins 9 mètres une barrière quasi infranchissable. Les passages à niveau sont préférables surtout à court terme. A long terme, on pourrait intégrer un système de passages indépendants à l'aménagement des terrasses.

Methods of crossing the train tracks:

Underpasses present security problems. However, a few might be used in conjunction with level crossings (open only when trains are passing). Overpasses would have to be over 9 metres high, an almost unsurmountable barrier. Level crossings are preferred, especially in the short-term. In the long term vertically-separated pedestrian crossings could be integrated into terraces down to the water.

Une illustration de la transformation de la rue de la Commune en une voie urbaine agréable avec ses terrasses donnant sur le fleuve.

Illustration of how de la Commune could be rebuilt as a majestic urban street with terraces down to the water.





## 8c Quais Jacques-Cartier / Victoria

SITUATION ACTUELLE: Cette étendue de 12 hectares comprend deux quais et le remblayage récemment effectué entre ces quais dans le but, non réalisé, de construire une gare maritime. Le hangar 16 est en bonne condition et est utilisé par la station de police adjacente. Le hangar 12 et une partie du hangar 14 sont inutilisés en ce moment, mais les convoyeurs passent sur leur toit. Les autres hangars qui ont jadis couvert les deux quais ont été démolis. Il ne reste plus, au bout du quai Jacques-Cartier, que la Tour de l'Horloge jaune. Le quai de galet autour du Marché du Bassin est à une hauteur de 3 mètres au-dessus du niveau moyen de l'eau. (les autres quais sont à 7 mètres).

PROPOSITIONS: Cette zone devrait être utilisée principalement pour des *espaces verts* et des *activités publiques* à caractère régional.

Afin de maintenir et de rehausser la physionomie de ce secteur qui existe depuis presque un siècle, on suggère de maintenir la distinction entre les vieux *quais* et la nouvelle zone *remblayée* qui jusqu'à tout récemment était un bassin. Le remblayage entre les quais devrait être aménagé en parc public - le Parc Bonsecours. Des événements plus spécifiques pourraient se dérouler sur les quais, mais ils devraient être d'intérêt public et n'entraîner que très peu de constructions. Au moins 90% de l'étendue du quai devrait rester libre.

Voici quelques propositions du public pour le remblayage du Parc Bonsecours:

- que le caractère du parc soit urbain (pour refléter le passage de l'homme, pour s'harmoniser avec le style du port, pour accentuer la relation historique avec le Vieux-Montréal et d'éviter d'imiter les autres parcs du centre ville.
- qu'une couche superficielle de 3 - 5 mètres (10 - 15') soit enlevée de façon à rétablir la délimitation des quais et permettre une vue sur le fleuve à partir de la rue de la Commune.
- que soit aménagée une large étendue d'eau près du marché Bonsecours afin de recréer symboliquement la relation historique entre cet édifice et le fleuve.
- qu'un grand terrain soit réservé à de multiples usages; des événements spéciaux, le sport ou des activités récréatives.

Voici quelques fonctions proposées pour les quais eux-mêmes (utilisation des hangars recyclés ou de nouveaux édifices en relation avec des espaces extérieurs) sont:

- un marché intérieur-extérieur (vente de produits alimentaires, marché aux puces, marché d'échange),
- un centre récréatif,
- un musée maritime,
- un amphithéâtre
- un centre récréatif familial (comprenant piscines, fontaines, etc.),
- un théâtre amateur,
- un centre d'arts et métiers (fabrication, exposition, éducation),
- l'utilisation de la Tour de l'Horloge comme poste d'observation,

Pour l'Association, ce secteur est le deuxième en importance.

## 8c Jacques Cartier / Victoria Piers

EXISTING CONDITIONS: This 12 hectare land area consists of two piers and the landfill recently placed between them in an aborted plan to build a container terminal. Shed 16 is in good condition and is used in conjunction with the adjacent police station. Shed 12 and part of shed 14 are presently unused except for supporting the conveyors on their roofs. The other sheds which once covered both piers have been demolished. At the end of Jacques Cartier Pier stands the yellow Sailors' Memorial Clock Tower. The cobblestone pier area around Market Slip is at an elevation of 3 metres above mean water level. (This is much lower than the other piers which are at 7 metres.)

PROPOSALS: This area should be used primarily for *open space* and *public activities* of a regional character.

In order to maintain and enhance the physical form of the area which has existed for virtually all of this century, it is suggested that the distinction be maintained between the old *piers* and the new *landfill* area which until recently has been a basin. The landfill between the piers should be a public park - Parc Bonsecours. More specialized activities could take place on the piers but these should also be of a very public nature and should involve very limited construction. At least 90% of the pier area should not be built on.

Some of the public proposals made for the Parc Bonsecours landfill area are:

- that the character of the park be urban and formal (to reflect the man-made nature of the land, to be compatible with the port character, to enhance the historic relationship with Old Montreal, and to avoid duplicating the character of the other major centre city parks)
- that the top 3 - 5 metres (10 - 15 feet) be removed to reestablish the definition of the piers and to open up the view of the river from de la Commune.
- that there be a large pool near Bonsecours Market to symbolically recreate the historic relationship between this building and the water.
- that there should be large multi-purpose space used for a variety of special activities as well as for sports and recreational activities.

Some of the activities which have been proposed for the piers themselves (using recycled sheds or new buildings in conjunction with outdoor spaces) are:

- an indoor/outdoor public market with produce, flea, and exchange markets
- a recreational centre
- a maritime museum
- an amphitheatre
- a water-oriented family recreation centre (pools, fountains, etc.)
- an amateur theatre
- an arts and crafts centre (production, exhibition, education)
- use of the Sailors' Memorial Tower for observation

The Association considers this the second of the two highest priority areas.



Le parc pourrait comprendre une surface pour des activités sportives et des festivals (photo du haut), un terrain de jeu pour les enfants (en haut à droite) et des pistes de ski de fond (photo de droite).

The park space could include an area for sports and festivals (above), a children adventure playground (upper right) and skiing (right).

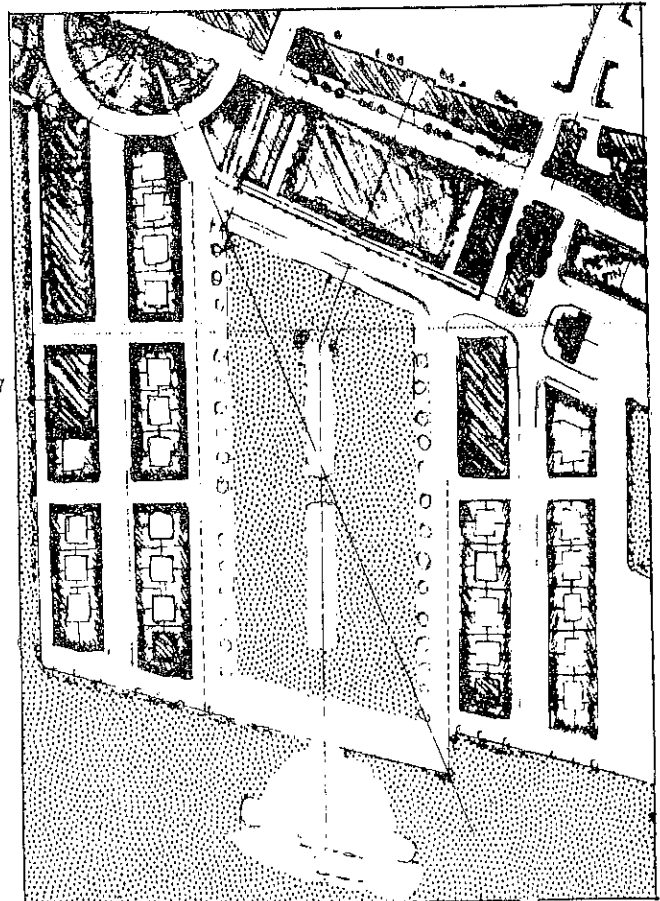
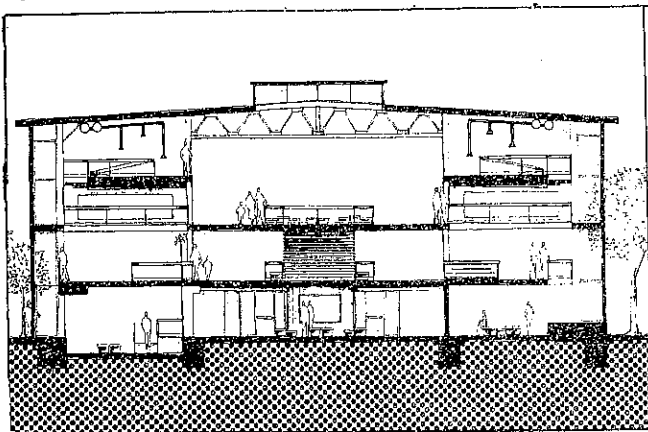


John Cook propose un design architectural formel pour le secteur ( plan de droite) comprenant quelques constructions peu élevées sur les quais et un bassin afin de recréer la relation du marché Bonsecours avec l'eau.

This proposal by John Cook (right) called for a formal "architectural" design for the area with low buildings on the piers and a large reflecting pool on the landfill area to recreate Bonsecours market's relationship with the water.

Mia Swartsman a suggéré de recycler le hangar #12 (dessin du bas) en un "Centre d'Art du Vieux-Port" pouvant comprendre des expositions, des ateliers, et des salles de vente.

This proposal by Mia Swartsman (below) suggested recycling shed 12 as the "Centre d'Art du Vieux-Port" with exhibits workshops, classes, living quarters for artists and sales by the artists.



## 8d Quais Alexandra et King Edward

**SITUATION ACTUELLE:** Chacun de ces deux quais de 3.5 hectares comprend quatre hangars. Un hangar sur chacun des quais a été renoué pour être utilisé comme gare maritime; cependant un seul est présentement utilisé. Le hangar adjacent à chaque gare est utilisé comme espace de stationnement. Les autres hangars sont inutilisés mais supportent des convoyeurs à grain. Chaque hangar possède quatre postes à quai utilisés pour charger le grain, espace pour effectuer des réparations de bateaux et le remorquage pour l'hiver.

**PROPOSITIONS:** Ces quais semblent les espaces les plus appropriés près du Vieux-Montréal pour maintenir quelques activités portuaires et rehausser l'atmosphère du port ce qui a été continuellement demandé par le public durant la consultation populaire. En plus de maintenir les activités portuaires, ces deux quais devraient être utilisés pour des activités particulières à caractère public sans être aussi poussées que les activités publiques des quais Jacques Cartier et Victoria. De plus, la quantité d'espaces verts devrait être graduellement augmentée en enlevant des parties d'hangars et/ou en faisant des terrasses et des promenades sur les hangars ou de nouveaux édifices. Les exigences physiques (en terme d'accès, d'espaces verts, etc...) pour l'accostage et les autres activités portuaires doivent être considérées dans la planification.

Il serait possible de faire coexister les activités portuaires (sur les bordures des quais) et les activités publiques (dans les hangars et le centre des quais). Durant l'hiver, quelques espaces publics pourraient être fermés au public pour permettre la réparation de certains bateaux amarrés durant cette période.

Au fur et à mesure de l'apparition d'autres activités et opportunités de développement, les hangars pourraient être convertis pour d'autres usages ou remplacés. Quelques-unes des utilisations proposées sont:

- une "fenêtre sur le port", une exposition, poste d'observation et des activités telles que des tours guidés organisés par le Port de Montréal,
- des industries maritimes et des commerces à petite échelle et ouverts au public, tels que réparations de navires et de bateaux, construction de bateaux et fournisseurs de la marine.
- un restaurant de fruits de mer et un bar "portside",
- des espaces commerciaux et d'exposition,
- une école de navigation et de canotage
- des studios de cinéma
- un musée maritime.

**ECHEANCIER:** Nous proposons que l'aménagement de ces quais se fasse par étapes selon les besoins spécifiques et les propositions venant des agences publiques, des organismes communautaires ou des entrepreneurs privés. Pour l'instant, les hangars devraient servir au stationnement. Il importe donc de les rafraîchir surtout ceux qui voient le Vieux-Montréal. Et dans un avenir rapproché, il faudra construire un réseau de trottoirs publics.

## 8d Alexandra and King Edwards Piers

**EXISTING CONDITIONS:** Each of these two 3.5 hectare piers contains four sheds. One of the sheds on each of the piers was renovated as a passenger terminal with only one of the two in current use. The sheds adjacent to each terminal is used for parking. The other sheds are unused and support grain conveyors. Each pier has four berths which are used for grain loading, lay-up for repairs and winter mooring.

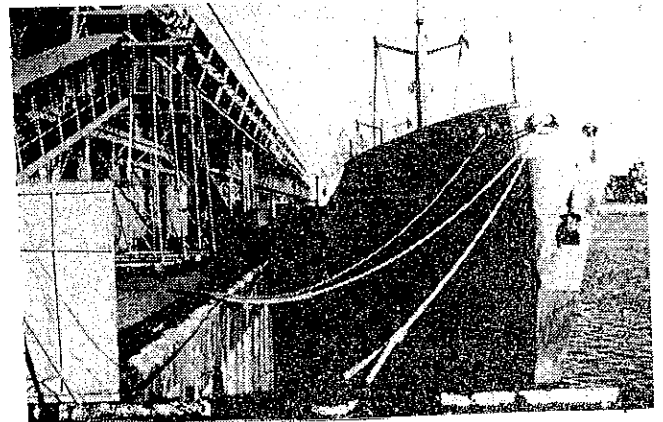
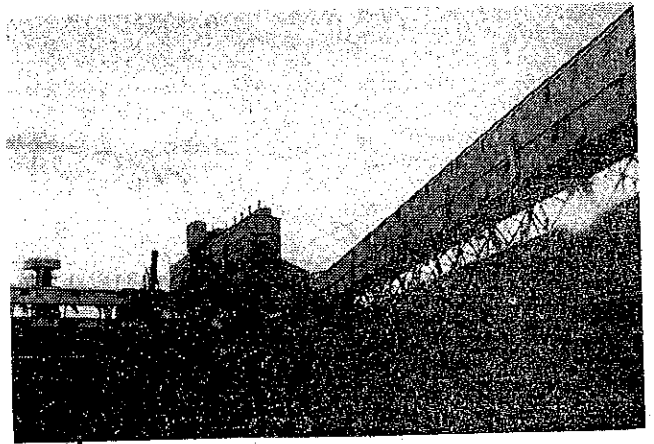
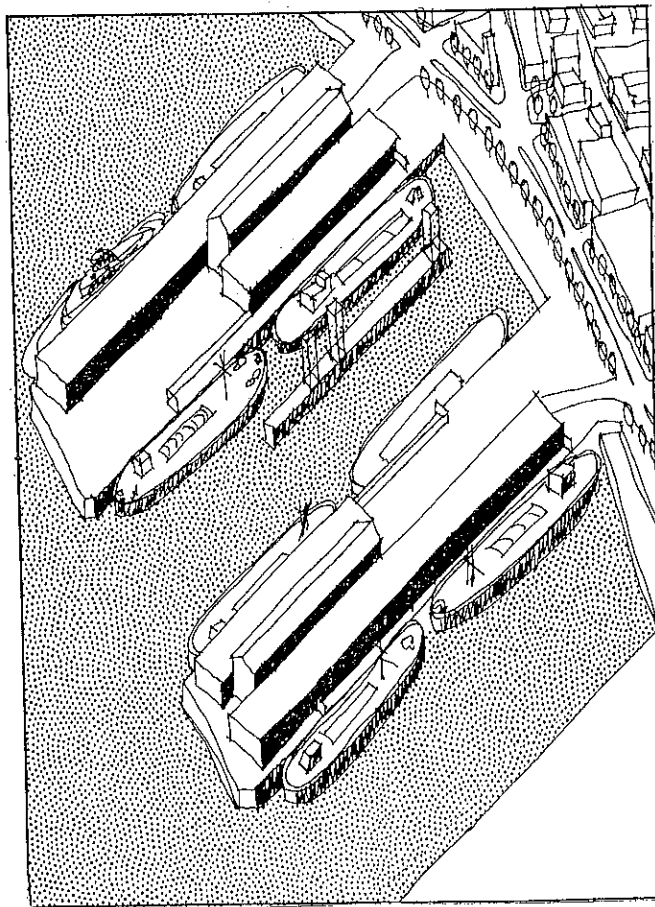
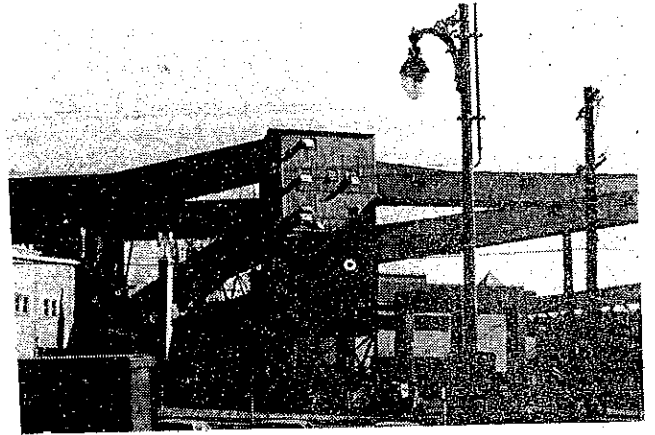
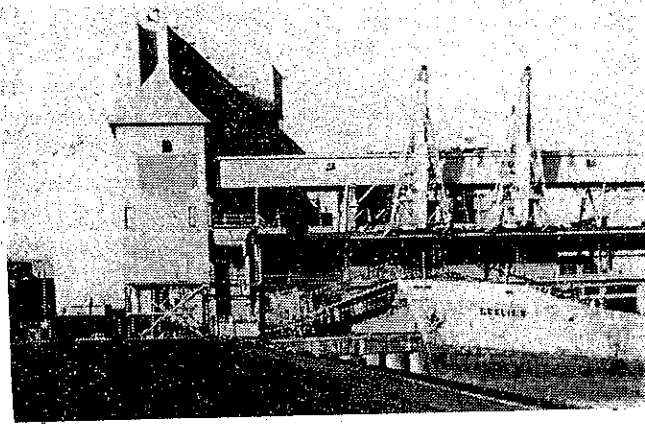
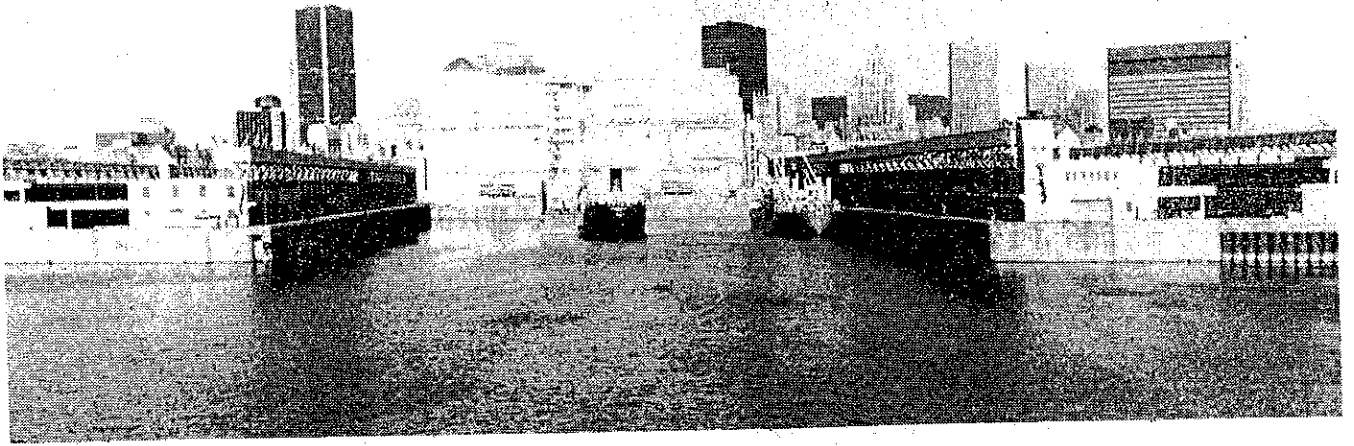
**PROPOSALS:** These piers seem the most suitable area near Old Montreal for maintaining some port activities and for enhancing the harbour atmosphere that the public has repeatedly asked for during the consultation process. In addition to ongoing port activities, these two piers should be used for specialized activities of a public character, though not necessarily as public as those of Jacques Cartier/Victoria Piers. The amount of open space should also gradually increase by removing parts of sheds and/or by developing open terraces and promenades on the sheds or new buildings. The physical requirements (in terms of access, open space, etc.) for berthing and other port activities must be considered in the planning.

Port activities along the edges of the slips can coexist with certain public activities in the sheds and the centres of the piers. Adequate security measures must be taken. In the winter, some of the open areas on the piers could be closed off to the public and used for repairing ships during winter-mooring.

As other activities and development opportunities present themselves, the sheds could be converted to other uses or replaced. Some uses which have been proposed are

- a "Window on the Port" including an exhibit, viewing area and activities such as guided tours run by the Port of Montreal
- small-scale marine industries, stores and businesses, open to the public, such as ship and boat repairs, boat building, ship chandlers
- a seafood restaurant and portside bar
- commercial and exhibit space
- a navigation or boating school
- film studios
- the maritime museum

**PHASING:** It is proposed that development on these piers be phased in response to specific opportunities or proposals emanating from public agencies, community organizations or private developers. In the short term, the sheds should be used for parking. Also, the appearance of the sheds should be upgraded, especially those parts near Old Montreal. A system of public walkways should be set up relatively quickly.



*Coexistence des activités portuaires et publiques*

*Coexistence of port and public activities.*

## 8e Pointe-à-Callière

Les commentaires suivants traitent principalement des propriétés dans la Pointe-à-Callière où le gouvernement fédéral était ou est directement impliqué et de des nombreuses propriétés privées qui ne sont pas sous juridiction fédérale.

**EN GENERAL:** L'introduction à long terme de logements est à souhaiter. Même si l'on accepte que des logements s'adressent à un secteur favorisé de la population, il faudrait les rendre accessibles à différentes couches sociales (personnes âgées, marins, jeunes, etc.). Il n'est ni réaliste, ni nécessairement désirable de créer dans cette zone une vie de quartier (impliquant une utilisation unifonctionnelle, un grand nombre de familles, etc.) Voir aussi les sections 6e et 7.

L'aménagement résidentiel de ce secteur ne doit pas se faire au détriment ni à l'exclusion de d'autres fonctions. L'importance culturelle et historique du secteur doit être soulignée, puisque c'est le berceau de Montréal. Cette zone comprend aussi aujourd'hui plusieurs industries et des établissements commerciaux qu'il ne faudrait pas déplacer prématurément. Quelques-uns d'entre eux sont économiquement marginaux et ne pourraient se relocaliser sans soutien financier et leur fermeture entraînerait la perte d'emploi (ceci est déjà arrivé sur la rue St-Pierre).

**RUE ST-PIERRE:** L'Association appuie le projet de recyclage des entrepôts de la rue St-Pierre en logements et en locaux servant à une variété d'autres activités. Il faudrait tout mettre en oeuvre pour créer différents types d'habitation (condominium, de location coopérative, foyer pour personnes âgées) dans les divers édifices. La rue St-Pierre, une des rues les plus larges du Vieux-Montréal, devrait garder son caractère public par un usage commercial du rez-de-chaussée (magasins, services communautaires). Les trois maisons basses situées sur le côté est ont apparemment incorporé le vieux mur du jardin de l'Hôpital général ainsi que ses matériaux de construction. Ces artefacts historiques devraient être gardés, récupérés ou réutilisés. La proposition du gouvernement fédéral de mettre sur pied un centre de réhabilitation pour alcooliques dans l'édifice situé à l'ouest de la rue St-Pierre (conjointement avec les Soeurs Grises) et un Musée sur la rue de la Commune soulève certains problèmes de juridiction: cela n'enfreint-il pas la juridiction du Québec, la SCHL a-t-elle le mandat de réaliser et de subventionner de tels projets?

**LE TERRAIN DE STATIONNEMENT TRIANGULAIRE:** Ce terrain est probablement le plus important site historique de Montréal et il importe d'agir rapidement si on veut le restaurer. Le fort de Maisonneuve était apparemment situé sur sa partie ouest et la deuxième Maison des Douanes (qui a occupé tout le site de 1881 à 1947) fut l'un des plus importants sites publics de la ville. Il faudrait effectuer des recherches archéologiques sur le site et ses alentours. Bien qu'il soit peu probable que l'on trouve quoi que ce soit immédiatement sous le terrain de stationnement (où les fondations de l'édifice des Douanes auraient déplacé des reliques plus anciennes), ce site pourrait servir d'accès à des fouilles archéologiques à l'extérieur de cette partie. D'ici à la fin des opérations, le terrain de stationnement pourrait être caché par des panneaux relatant l'histoire des lieux.

L'usage définitif le plus approprié de ce site pose un dilemme. D'une part, l'on désire ériger un édifice sur le terrain vacant de la rue de la Commune, ce qui aurait pour effet de recréer le tissu urbain. D'autre part, à cause de l'importance du site pour tous les Canadiens, il ne faudrait pas le réserver à un usage privé (tel qu'un édifice à appartements ou à bureaux). Cet édifice public pourrait abriter un centre d'interprétation historique dans le hall d'entrée et exposer les résultats des fouilles archéologiques. Le site pourrait également être transformé en parc et délimité par une rangée d'arbres.

## 8e Pointe-à-Callière

The following comments deal primarily with those properties in Pointe-à-Callière where the federal government had or has a direct involvement, not the many private properties in the area which are not under federal jurisdiction.

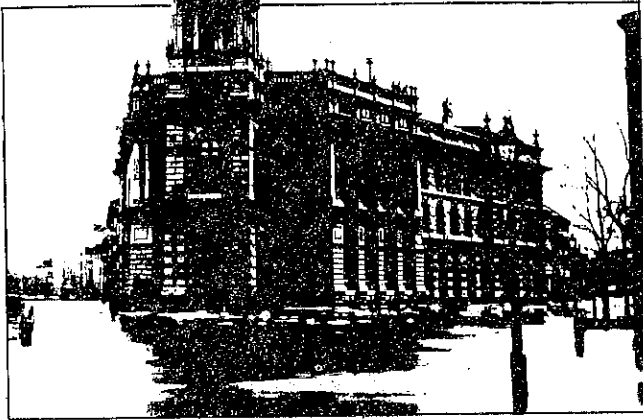
**GENERAL:** The long-range introduction of housing is favored. Although it must be accepted that this housing will be for a favored sector of the population, efforts should be made to make the housing available to many income levels and groups (elderly, seamen, as a youth hostel, etc.). It is not realistic, nor necessarily desirable, to try to turn this area into a neighbourhood (implying a unifunctional use, a large number of families, etc.). See also sections 6e and 7.

Residential development in the sector must not be to the detriment or exclusion of other activities. As the birthplace of Montreal, the area's cultural and historic importance should be highlighted. Also, the area now contains many industries and commercial establishments which should not be displaced prematurely. Some of them are economically marginal and may not be able to relocate on their own. Their closing could result in the loss of jobs which has already happened on St. Pierre Street.

**ST. PIERRE STREET:** The Association supports in principle the project to recycle the St. Pierre Street warehouses into housing and a variety of other activities. Every effort should be made to have a mix of housing types (condominium, rental, coop, elderly) in the various buildings. As one of the broadest public streets in Old Montreal, St. Pierre should retain its public character with the ground floor uses reflecting this (eg shops and community facilities, not housing). The three low buildings on the east side apparently incorporated the old garden wall of the General Hospital as well as building materials from this structure which should be retained, or recovered and reused. The proposal that the federal government set up an alcoholics rehabilitation centre in the building on the west side of St. Pierre (in conjunction with the Grey Nuns), and a museum on de la Commune raises certain jurisdictional questions - will this infringe on provincial rights, does the CMHC have the mandate to carry out and perhaps subsidize such projects?

**THE TRIANGULAR PARKING LOT:** This lot is perhaps the most historically important site in Montreal and action should be taken very quickly to upgrade it. De Maisonneuve's fort was apparently located on its western part, and the Second Customs House (which occupied the whole site from 1881 to 1947) was one of the most important public buildings in the city. Archeological digs should be conducted on and adjacent to the site. Although it is unlikely that anything will be found immediately under the parking lot (where the foundations of the Customs House would have disturbed earlier relics), the site could be used for access to archeological discoveries just outside the area. While this is taking place, the parking lot could be screened with historic panels.

There is dilemma concerning the appropriate final site use. On the one hand, there is a desire to erect a structure on the site which would recreate the urban tissue, by hand, because it is a site so important to all Canadians, it should not be used for a private use (such as an apartment or office building). It could be used as a public building with a historic interpretation centre in the lobby, as a sculptural frame enclosing archeological digs, or as a park with rows of trees defining the edge.

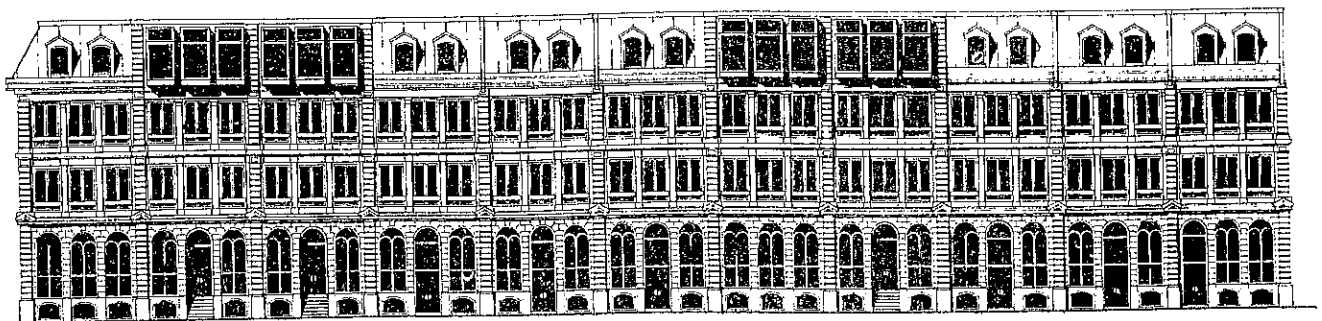


L'édifice de la Commission du Havre (à gauche) et l'édifice Allan (à droite en haut) devraient être réaménagés pour des usages publics. The Harbour Commission Building, left, and Allan Building, right, should be renovated for public purposes.



Jusqu'en 1947, on trouvait à l'extrémité de la Pointe-à-Callière la deuxième Maison des douanes (en haut à gauche). Si un nouveau bâtiment est érigé sur ce terrain de stationnement, il ne devra pas couper la vision du port à partir de la Place d'Youville (photo de gauche) tel que proposé par les consultants.

The second Customs House (upper left) stood at the tip of Pointe-à-Callière until demolished in 1947. If a new building is built on the parking lot which now occupies the site, it should not block off the view of the port from Place d'Youville (left) as proposed by the consultants.



Une proposition de Normand Girard pour recycler les entrepôts de la rue St-Pierre

Proposal by Normand Girard for recycling the St. Pierre Street Warehouses as housing

## 8f Canal de Lachine

L'Association endosse le principe de l'aménagement paysager du Canal de Lachine en parc linéaire et de la réouverture éventuelle de la voie navigable. Un plan d'aménagement du canal a été complété par Parcs Canada en mars 1979, mais l'Association n'a pu en prendre connaissance avant l'automne 1979. Les propositions semblent conformes à celles de l'opinion publique exprimée jusqu'à maintenant, mais il n'a pas été possible d'en réaliser une étude exhaustive ni de formuler des suggestions détaillées.

Nous nous limitons à trois commentaires sur le plan général et solliciterons la participation du public pour élaborer le plan détaillé. Ces commentaires sont:

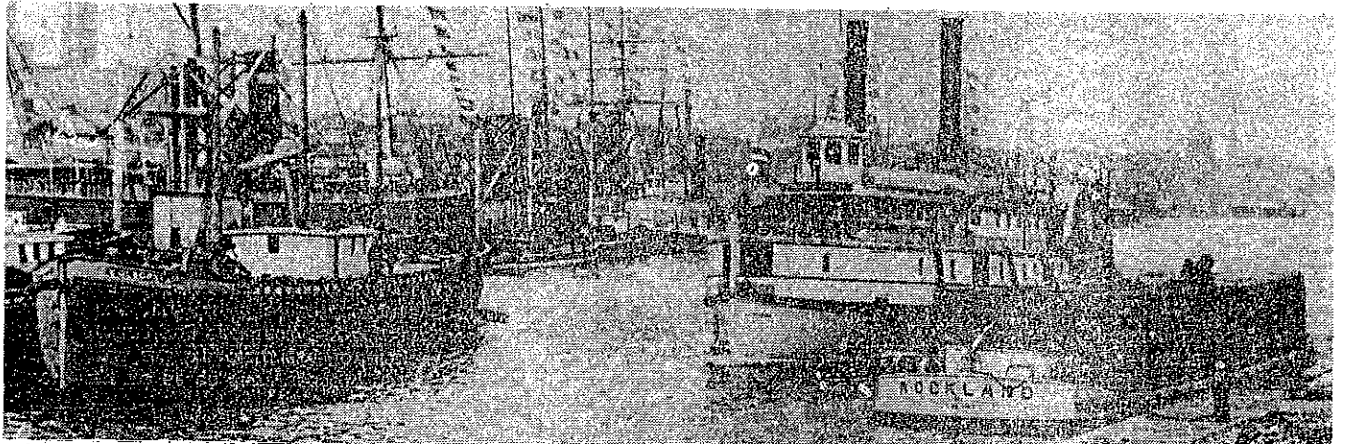
- puisque le réaménagement du Vieux-Port créera un pôle d'attraction majeur en face du Vieux-Montréal, il n'est peut-être pas nécessaire d'en créer un autre sur la propriété de Parcs Canada à l'ouest de la rue McGill, tel que suggéré dans leur plan,
- nous soulignons l'importance d'un espace vert reliant la zone ouest à Cité du Havre (voir la prochaine section),
- l'aménagement paysager de ce secteur devrait mettre l'accent sur les aspects historiques, incluant le canal et les écluses qui ne seront pas réouvertes.

## 8f Lachine Canal

The principle of landscaping the Lachine Canal as a linear park and eventually reopening the waterway, is endorsed by the Association. A master plan for the redevelopment canal as a park was completed by Parks Canada in March 1979 and was only made available to the Association in the fall of 1979. The proposals appear to conform with the public opinion expressed to date but it was not possible to carry out detailed study or formulate detailed proposals.

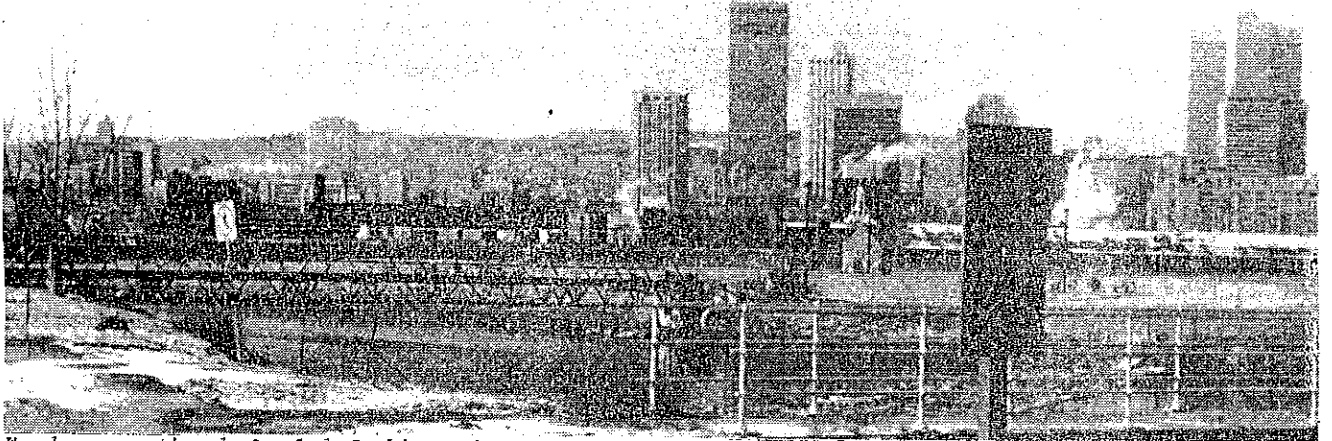
We will limit ourselves to making three comments on the general plan, and to call for public participation in elaborating the detailed plan. These comments are:

- since the redevelopment of *Le Vieux-Port* will create a major pole of attraction in front of Old Montreal, it may not be necessary to create one on the Parks Canada property west of Mc Gill Street as suggested in their plan
- the importance is stressed of creating the open space link through the western zone to Cité du Havre (see next section)
- the landscaping of the area should highlight all historic features including that channel and those locks which will not be reopened.



*L'entrée du Canal de Lachine fut obturée lorsque la voie maritime fut ouverte.*

*The entrance to the Lachine Canal was filled in when the Seaway opened.*



*Une bonne section du Canal de Lachine a été "paysagée" par Parcs Canada.*

*Most of Lachine Canal has been landscaped by Parks Canada.*





## 8g Zone industrielle des Moulins

Ce secteur englobe le *quai Bickerdike* (avec ses six entrepôts de marchandises générales), le côté nord du *basin Windmill Point* (silo à grain #5), les nombreuses industries le long de la *rua Mill* (comprenant Maple Leaf Mills, Canada Packers), d'autres industries près de l'*autoroute Bonaventure* (tel Canada Malting) et le *site de l'ancien Autostade*.

L'*Association* appuie le principe du maintien des industries actuelles dans le secteur et de l'aménagement de nouvelles industries légères sur le terrain disponible.

Les experts consultés par l'*Association* ont émis l'hypothèse que la proximité du port ne constituera pas un facteur important pour attirer de nouvelles industries et qu'il est irréaliste de s'attendre à ce que ce secteur fasse concurrence aux terrains de banlieue où de vastes bandes de terrains sont disponibles à bas prix. Le coût de terrain devra être amortie pour le rendre compétitif et pour attirer les industries à forte main-d'oeuvre. L'effort devrait porter sur les industries qui doivent être à proximité du centre-ville, comme les compagnies d'imprimerie et de papier. Toutefois, puisqu'il y a plusieurs terrains et plusieurs bâtiments vacants plus près du centre-ville, le développement de ce secteur risque d'être assez lent.

Puisque ces questions fondamentales n'ont apparemment pas encore été abordées, l'*Association* demande une étude complète des possibilités, de l'aménagement et de la commercialisation pour le développement industriel du Parc des Moulins, conjointement avec le Port de Montréal et la Ville de Montréal (CIDEM). (Voir section 8d).

Cette planification détaillée devrait s'effectuer en étroite collaboration avec les industries du secteur. En outre, l'*Association* devra continuer sa participation de façon à traiter des questions de planification suivantes d'intérêt général:

- réduire la pollution (odeur, poussière, bruit) causée par les industries particulièrement à cause du développement résidentiel dans le Vieux-Montréal et à proximité,
- s'assurer que les nouvelles industries ne sont pas polluantes,
- assurer l'extension du parc linéaire du canal de Lachine à Cité du Havre,
- assurer que ces industries les plus en vue (ex. à côté de l'autoroute Bonaventure auront une certaine valeur esthétique, et qu'il y ait un aménagement paysager adéquat,
- favoriser les industries qui emploient une forte main-d'oeuvre, économisent l'énergie et appartiennent à des entrepreneurs locaux, qui engendreront les meilleurs avantages économiques pour la ville,
- organiser un accès public contrôlé au secteur (ex. passages de sécurité pour piétons, visites en bateau, centres d'interprétation, etc.).
- examiner la possibilité d'améliorer l'accès à Cité du Havre avec de nouveaux raccordements de rue.

## 8g Des Moulins Industrial Zone

This sector includes *Bickerdike Pier* (with its six general merchandise sheds), the *north side of Windmill Point Basin* (grain elevator #5), the many industries along *Mill Street* (including Maple Leaf Mills, Canada Packers), other industries near the *Bonaventure Expressway* (such as Canada Malting) and the *site of the Autostade* (which has been removed).

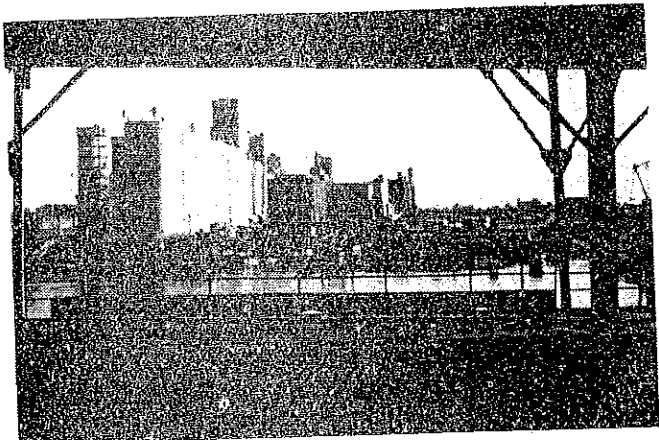
The *Association* supports the principle of maintaining existing industries in the area and developing new light industries on available land.

People with expertise in the field consulted by the *Association* suggested that proximity to the port will not be a major factor in attracting industry and that it is unrealistic to expect this area to compete with suburban lots where large tracts of land are available at low cost. The land cost must be *written down* to make it competitive and to attract labour-intensive industries. Efforts should be made to attract industries that need to be close to downtown, such as printing and paper companies. However, since there are many empty lots and building available much closer to downtown, development here might be quite slow.

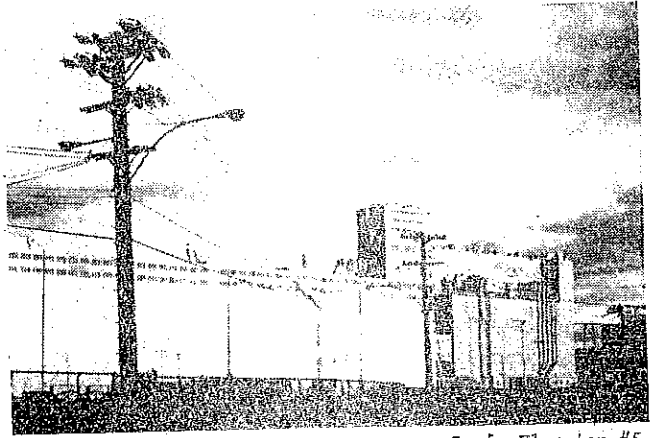
Since these fundamental issues have apparently not yet been dealt with, the *Association* calls for a full feasibility, development and marketing study of the *Parc des Moulins* industrial development, carried out in conjunction with the Port of Montreal and the City of Montreal (CIDEM). (See section 8g).

This detailed planning should take place in close consultation with area industries. In addition the *Association* should continue to participate so that the following matters of general concern can be dealt with in the planning:

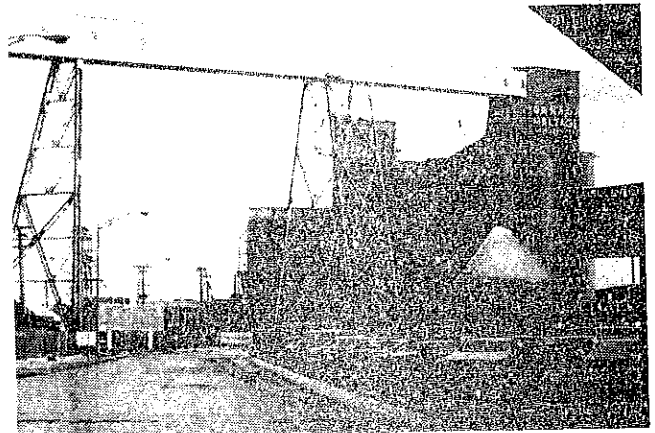
- reduction of the pollution (smell, dust, noise) caused by industries, especially as residential development takes place in and near Old Montreal,
- ensuring that new industries are non-polluting,
- ensuring the extension of the linear park from the Lachine Canal to Cité du Havre,
- Assurance that those industries in highly visible locations (eg adjacent to the Bonaventure Expressway) are aesthetically acceptable, with adequate landscaping,
- favor industries which are labour-intensive, energy-efficient, are locally-owned, and will generate the greatest economic benefit for the city,
- creation of controlled public access to the area (eg secure walkways, bus tours, interpretation centres, etc.),
- examination of improved access to Cité du Havre with additional street connections.



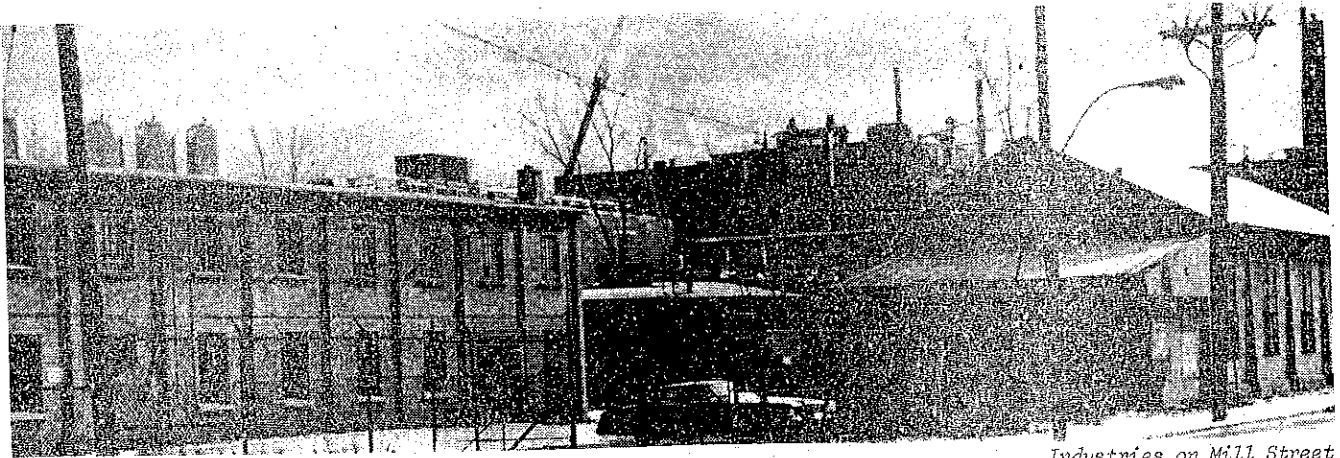
*Silo à grain #5.*



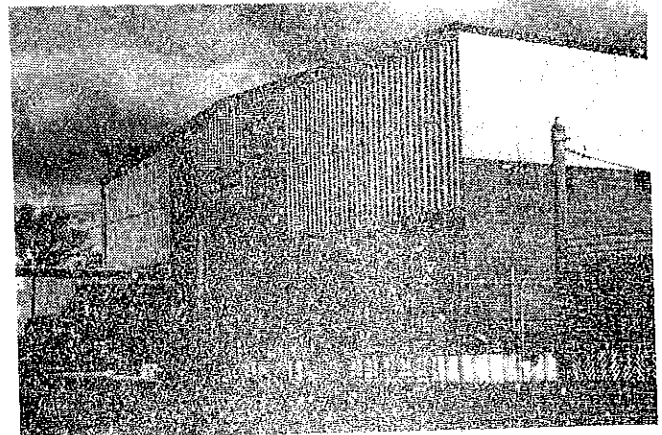
*Grain Elevator #5.*



*Les industries sur la rue Mill*



*Industries on Mill Street*



## 8h Cité du Havre

Cette vaste bande de terrain fut créée par l'élargissement du quai MacKay lors de l'Expo 67. Les pavillons universels, qui existent encore ont été reconvertis à d'autres fins. La végétation a poussé depuis, et en a fait un des plus beaux espaces verts du centre de Montréal, avec une vue magnifique sur la ville, le port et le fleuve. Cet espace libre est sous-utilisé parce qu'il n'est pas complètement ouvert, il est difficile d'accès et n'offre pas d'air de stationnement (sauf à *Habitat 67* où les agents de sécurité chassent les visiteurs). L'Association croit qu'il est prématuré de prendre la décision de construire de nouvelles habitations à la *Cité du Havre*. Nous proposons donc le plan d'action suivant pour régler cette importante question et amorcer le réaménagement de Cité du Havre.

**ESPACES VERTS:** Que l'aménagement d'unités d'habitation s'avère réalisable ou non à Cité du Havre, il est sûrement nécessaire d'aménager et d'ouvrir au moins une partie du secteur en tant que parc public et d'en améliorer l'accessibilité afin d'en permettre un usage plus grand. Le secteur est d'*Habitat 67* devrait être aménagé en parc et en poste d'observation. Un parc linéaire (avec une piste cyclable) devrait être créé le long du quai et des passages pour piétons installés le long du bord de l'eau. Il faudrait fournir une aire de stationnement pour les automobiles et les bicyclettes.

**HABITATION:** Il s'agit d'un des problèmes les plus ardues du réaménagement du *Vieux-Port*. La *SCHL* a préparé plusieurs plans pour l'aménagement d'unités d'habitation lors des dernières années. Certains arguments jouent en faveur de l'habitation: le propriétaire (*SCHL*) veut d'abord aménager le secteur comme source de revenus et ensuite profiter des systèmes d'égoûts et d'eau en place. Alors, le secteur deviendrait un site intéressant pour l'habitation.

Le processus de consultation a fait surgir plusieurs questions de base qui jettent le doute sur l'opportunité d'y aménager des unités d'habitation. Ces questions sont énoncées à la page suivante.

Bien que plusieurs propositions de design et d'aménagement aient été formulées pour Cité du Havre, l'Association doute que la question fondamentale de construire ou de ne pas construire d'unités d'habitation ait été envisagée correctement. L'Association demande une telle analyse. Même si l'habitation s'avère réalisable ici, elle n'est PAS prioritaire dans le contexte de Montréal ou du *Vieux-Port*.

**BATIMENTS EXISTANTS:** Quelques bâtiments existants à *Cité du Havre* présentent des problèmes relatifs à leur utilisation continue. La plupart sont des centres d'activités semi-publics comme le *Centre international de télé-diffusion*, *Les bureaux du Port de Montréal*, *l'Expo théâtre*, le *pavillon Labyrinthe (Jeunesse Canada Monde)* et la *Maison olympique*. Le *Musée d'art contemporain* se prépare à déménager dans le centre de Montréal à cause de la difficulté d'accès de son site actuel; il faudra trouver un nouvel usage à ce bâtiment. Plusieurs pavillons plus petits pourraient également servir de kiosques de parcs si le secteur est aménagé en parc.

Puisque le public désire nettement avoir accès à *Habitat 67* il faudrait trouver un moyen d'y permettre un accès limité sans violer l'intimité des locataires. On pourrait permettre l'accès à un appartement-modèle et des visites guidées (plusieurs par semaine ou sur demande). Au fur et à mesure que Cité du Havre sera ouverte au public, il faudra améliorer les mesures de sécurité pour protéger les locataires d'*Habitat*.

**PLACE D'ACCUEIL:** Ce site bien en vue et présentement inoccupé pourrait être facilement mis en valeur. L'idée d'un complexe commercial et de bureaux est défendable mais, comme le souligne la section 6d, il est peu probable qu'un tel aménagement s'avère réalisable dans un avenir rapproché. A court terme, il faudrait aménager la périphérie du secteur et planter des arbres sans nuire aux constructions à venir.

## 8h Cité du Havre

This large land area was created by enlarging *MacKay Pier* at the time of *Expo 67*. Those world's fair pavilions which are still standing have been converted to other uses. Vegetation has since grown making it one of most attractive green spaces in central Montreal, with magnificent views of the city, the port and the river. This open space is not very actively used because it is not known about. Also, access is difficult and there is no parking (except at *Habitat 67* where security guards chase people away). The Association feels it is premature to take a position on the construction of new housing on *Cité du Havre*. The following plan of action is proposed to settle this important question and to initiate the redevelopment of *Cité du Havre*.

**OPEN SPACE:** Whether or not housing development proves feasible on *Cité du Havre*, there is an undeniable need to develop and open up at least part of the area as a public park and to improve accessibility to permit more active use. The area east of *Habitat 67* should be developed as a park and observation point. A linear park (with bicycle path) should be created along the pier and public walkways should be set up along the water's edge. Automobile and bicycle parking should be provided.

**HOUSING:** This is one of the most difficult issues in the redevelopment of *Le Vieux-Port*. The *CMHC* has prepared several designs for developing housing here in the past decade. The arguments in favor of housing are firstly, that the property-owner (*CMHC*) wants to develop the area to derive revenue, and secondly, to take advantage of existing sewers and water system and that the area would be an exciting site for housing.

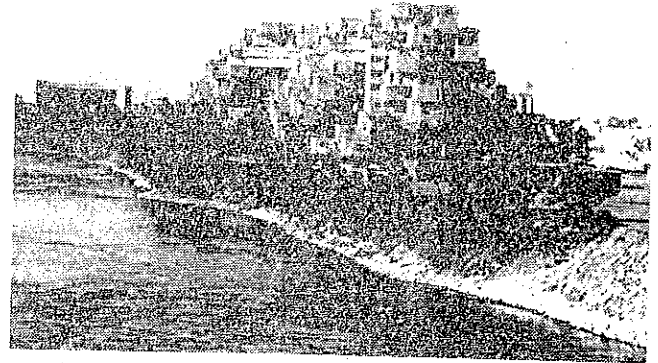
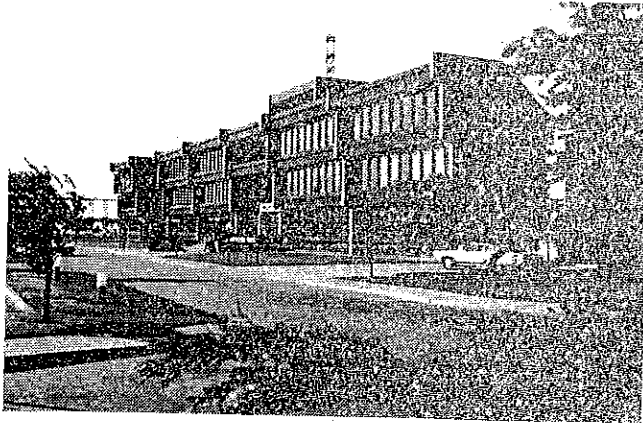
As a result of the consultation process, several basic questions have been raised that cast doubt on the wisdom of developing housing there. They are listed on the opposite page.

Although there have been several design and development proposals for *Cité du Havre*, the *Association* is not convinced that the fundamental question of whether or not housing should be built has been adequately analyzed. The *Association* calls for such an analysis. Even if housing does prove feasible here, it is NOT a high priority within the Montreal context or *Le Vieux-Port*.

**EXISTING BUILDINGS:** Some of the existing buildings on *Cité du Havre* present problems pertaining their continued use. Most have semi-public activities such as: The *International Broadcasting Centre*, *Port of Montreal Office Building*, *Expo Theatre*, *World Canada Youth (in the Labyrinth pavilion)*, *Olympic House*. The *Musée d'art contemporain* is planning to relocate in central Montreal because of difficult access to their current site; a new use will have to be found for their building. There are also several smaller pavilions which could be used as park kiosks if the area is developed as a park.

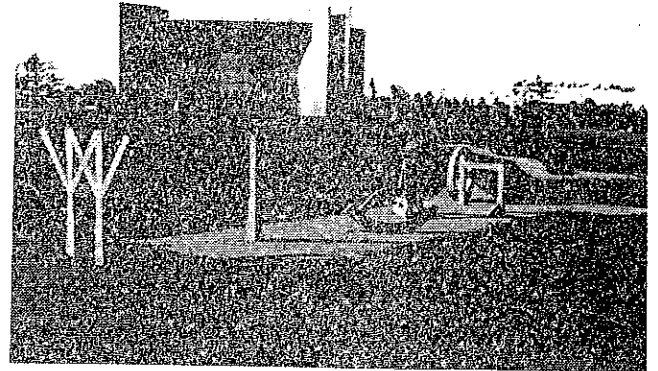
Since there is a clear demand for public access to *Habitat 67* a method should be worked out allowing limited access without undue infringement on the privacy of its tenants. This could involve having a special public entry to a model apartment and/or guided tours a few times a week or on request. As public use of *Cité du Havre* increases, improved security measures will be needed to protect the tenants of *Habitat*.

**PLACE D'ACCUEIL:** This highly visible and currently unused site provides an obvious development opportunity. The idea of an office and commercial complex is acceptable but as pointed out in section 6d, it is unlikely that such a development will prove feasible in the near future. In the short-term, the edges of the area should be landscaped and trees should be planted in a way that would permit construction at a later date.



Les édifices existants sur la Cité du Havre: le Bureau d'administration du Port de Montréal (en haut), Habitat 67 (en haut à droite) et Le Labyrinthe (à droite).

Existing buildings on Cité du Havre; the port of Montreal Office Building (above), Habitat 67 (upper right) Labyrinth (right).



PROBLEMES RELIES A L'AMENAGEMENT DE LOGEMENTS A LA CITE DU HAVRE

- 1) PLUSIEURS INDUSTRIES POLLUANTES (ABATTOIRS, MOULINS) POLLUENT DIRECTEMENT LE SECTEUR.
- 2) LE LOGEMENT POURRAIT COMPROMETTRE L'EXISTENCE DES INDUSTRIES PORTUAIRES SUR LE QUAI BICKERDIKE, CAR LA PRESSION DES RESIDANTS FORCERAIT EVENTUELLEMENT LEUR ELIMINATION (ET LES CONSEQUENCES ECONOMIQUES SUBSEQUENTES: COUT DE RELOGEMENT, PERTE D'EMPLOIS, ETC.)
- 3) MEME AVEC L'INTRODUCTION DANS LE SECTEUR DE 850 NOUVELLES UNITES DE LOGEMENT, PAR EX., IL N'Y AURAIT PAS ENCORE ASSEZ DE RESIDANTS POUR FOURNIR LES SERVICES ADEQUATS, COMME UNE ECOLE OU UNE LIGNE D'AUTOBUS (COMME EN TMOIGNENT LES PROBLEMES A L'ILE DES SOEURS, AVEC PLUSIEURS FOIS LA POPULATION PROPOSEE).
- 4) LE SECTEUR SERAIT TOUJOURS COUPE DE LA VILLE PAR UNE ZONE INDUSTRIELLE.
- 5) LE LOGEMENT DETRUIRAIT LES ESPACES VERTS EXISTANTS.
- 6) LE PROJET HYDROELECTRIQUE DE L'ARCHIPEL POURRAIT PROVOQUER DES CHANGEMENTS MAJEURS DANS LA CONFIGURATION DU TERRAIN.
- 7) LES LOCATAIRES ACTUELS DU SECTEUR (HABITAT 67) S'Y OPPOSENT.
- 8) MONTREAL DEVRAIT DEVELOPPER EN PRIORITE LE LOGEMENT DANS LES QUARTIERS EXISTANTS, DEJA POURVUS D'ECOLLES, DES SERVICES ET D'UNE VERITABLE VIE COMMUNAUTAIRE, PLUTOT QUE DE SUBVENTIONNER A GRANDS FRAIS LA CREATION D'UN NOUVEAU QUARTIER ET DE SES SERVICES CONNEXES.

PROBLEMS RELATED TO HOUSING DEVELOPMENT ON CITE DU HAVRE

- 1) SEVERAL POLLUTING INDUSTRIES (ABATOIRS, MILLS) ARE IMMEDIATELY UPWIND OF THE AREA,
- 2) THE CONTINUED EXISTANCE OF THE PORT INDUSTRIES ON BICKERDIKE PIER WOULD BE JEOPARDIZED BY THE INTRODUCTION OF HOUSING SINCE THE PRESSURE OF RESIDENTS WOULD EVENTUALLY FORCE THEIR ELIMINATION (AND SUBSEQUENT ECONOMIC CONSEQUENCES: COST OF RELOCATION, LOSS OF JOBS, ETC.),
- 3) EVEN WITH THE INTRODUCTION OF, SAY, 850 NEW HOUSING UNITS IN THE AREA, THERE WOULD STILL NOT BE ENOUGH PEOPLE TO PROVIDE ADEQUATE SERVICES SUCH AS A SCHOOL OR A BUS LINE (WITNESS THE PROBLEMS OF NUN'S ISLAND WITH MANY TIMES THE PROPOSED POPULATION),
- 4) THE AREA WOULD ALWAYS BE PHYSICALLY CUT OF FROM THE CITY BY AN INDUSTRIAL ZONE,
- 5) IT WOULD DESTROY THE EXISTING GREEN SPACE,
- 6) THE ARCHIPEL HYDROELECTRIC PROJECT COULD LEAD TO MAJOR LANDFORM CHANGES,
- 7) THE PRESENT TENANTS OF THE AREA (HABITAT 67) ARE AGAINST IT,
- 8) THE PRIORITY IN MONTREAL SHOULD BE IN DEVELOPING HOUSING IN EXISTING NEIGHBOURHOODS WHERE SCHOOLS, SERVICES AND A REAL COMMUNITY LIFE ALREADY EXIST, RATHER THAN SUBSIDIZING THE HIGH COST OF CREATING A NEW NEIGHBOURHOOD AND ITS RELATED SERVICES.

## 9. Gestion et financement

**ADMINISTRATION:** Bien que le réaménagement du Vieux-Port *pourrait* être administré par un organisme central, comme vaste projet unique (peut être sous la direction d'une société avec un budget, un directeur de projet, etc.), cette approche pose plusieurs problèmes.

Premièrement, en tant que projet unique, ce serait une des plus grandes entreprises jamais réalisées dans la ville... à l'échelle d'Expo 67 et des Olympiques. L'expérience passée a démontré que de telles entreprises créent d'énormes problèmes de réalisation. Deuxièmement, les différentes parties du secteur à l'étude diffèrent beaucoup entre elles (ex. il y a peu de rapport entre les cours de triage Viger et Cité du Havre). Troisièmement, nous avons déconseillé un réaménagement massif qui justifierait la création d'une agence spéciale.

L'ASSOCIATION RECOMMANDE DONC QUE LES DIFFÉRENTES PARTIES DU SITE SOIENT ADMINISTRÉES DE FAÇON INDÉPENDANTE, TOUT EN GARDANT UNE CERTAINE COORDINATION ENTRE LES DIFFÉRENTES AGENCES RESPONSABLES. Le tableau de la page suivante indique les types d'agences qui devraient réaliser le réaménagement dans les différents secteurs.

La responsabilité des quais à proximité du Vieux-Montréal pose un dilemme, car il faudra réaliser l'intégration dynamique des activités portuaires et urbaines proposées dans ce rapport. Il est évident que le Conseil des ports nationaux devrait être impliqué, mais il ne peut développer les activités publiques sur les quais et dans les hangars. On pourrait créer un nouveau département dans le cadre de l'administration des ports, ou un autre département (ex. Département des Travaux publics) ou une nouvelle agence du niveau fédéral ou municipal.

**ROLE DU SECTEUR PUBLIC:** Le Vieux-Port est un site historique et culturel important au Canada, que le gouvernement fédéral a laissé se détériorer et devenir une plaie visuelle pour le secteur avoisinant. Le gouvernement fédéral doit avoir la responsabilité de la revitalisation du secteur pour les citoyens de Montréal et de tout le Canada.

Le réaménagement privé est opportun dans certains secteurs (ex. cours de triage Viger, Parc des Moulins). TOUTEFOIS, LE SECTEUR ADJACENT AU VIEUX-MONTRÉAL DOIT ÊTRE AMÉNAGÉ PAR LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL ESSENTIELLEMENT POUR DESSERVIR LES BESOINS DE LA POPULATION, NON POUR AUTOFINANCER LE SECTEUR. L'aménagement privé intensif de ce secteur peut être rentable, mais en fait, il hypothéquerait notre avenir.

Il est important de considérer l'aspect économique du projet dans son contexte global. Le réaménagement du secteur en face du Vieux-Montréal en espace vert incluant des activités publiques et des fonctions portuaires (y compris certaines activités à rentabilité marginale) devrait avoir un effet catalytique positif sur le réaménagement du Vieux-Montréal et sur toute la partie sud du centre-ville de Montréal, comme sur l'industrie touristique. D'un autre côté, essayer d'autofinancer les quais implique la construction intensive, ce qui pourrait avoir des effets négatifs sur le réaménagement du secteur avoisinant.

Le tableau de la page suivante indique les sommes investies par le gouvernement fédéral dans le réaménagement des rives à travers le Canada. Nous espérons que Montréal recevra la somme équivalente per capita (c.-à-d. approximativement \$70 millions en dollars de 1979). A cause des contraintes financières actuelles, il sera peut-être nécessaire d'étaler cet investissement sur plusieurs années. Si le gouvernement fédéral redonne à la Ville le terrain situé près du Vieux-Montréal, il devrait le faire après le réaménagement, ou donner à la Ville les fonds nécessaires pour réaliser le réaménagement.

De façon à garder un contrôle public sur l'aménagement futur des secteurs-clés, LA ZONE SITUÉE EN FACE DU VIEUX-MONTRÉAL ET DU CANAL DE LACHINE DOIT RESTER AUX MAINS DU SECTEUR PUBLIC.

## 9. Management and financing

**MANAGEMENT:** Although the Vieux-Port redevelopment *could* be centrally-managed as a single major project (perhaps under the direction of a corporation with one budget, one project director, etc), there are several problems with this approach.

Firstly, if implemented as a single project, it would be one of the largest undertakings ever carried out in the city... on the scale of Expo 67 and the Olympics. Past experience has indicated that such undertakings create enormous problems with implementation. Secondly, the various parts of the study area are very different from one another (eg there is little relation between the Viger Yards and Cité du Havre). Thirdly, we have recommended that there not be a massive redevelopment all at once justifying the creation of a special agency for implementation.

THEREFORE, THE ASSOCIATION RECOMMENDS THAT THE VARIOUS PARTS OF THE SITE BE MANAGED INDEPENDENTLY WHILE THERE ALSO BE COORDINATION BETWEEN THE VARIOUS RESPONSIBLE AGENCIES. The chart on the opposite page indicates which agencies could carry out the redevelopment in the various areas.

There is a dilemma as to who should be responsible for the piers near Old Montreal in order to achieve the dynamic combination of port and urban activities which are proposed in this report. Clearly the National Harbours Board must be involved but they do not have the expertise to develop the public activities on the piers and in the sheds. A new department could be set up within the port administration, or another department (eg the Department of Public Works) or a new agency could be established at the federal or municipal level in which the port could play an important role.

**ROLE OF THE PUBLIC SECTOR:** The Vieux-Port is an important Canadian historical and cultural site which the federal government has allowed to deteriorate and to become a visual blight for the surrounding area. The federal government must be considered responsible for rehabilitating the area for the citizens of Montreal and of all of Canada.

Private redevelopment is appropriate in some areas (eg Viger Yards, Parc des Moulins). HOWEVER, THE AREA ADJACENT TO OLD MONTREAL MUST BE DEVELOPED BY THE FEDERAL GOVERNMENT PRIMARILY TO SERVE THE NEEDS OF THE POPULATION, NOT TO MAKE THE AREA SELF-FINANCING. Intense private development of this area may be profitable but in fact would mortgage our future.

It is important that the economics of the project be looked at in their *overall context*. Redeveloping the area in front of Old Montreal as open space with public activities, and port functions (including some which might be only marginally profitable) should have a positive catalytic effect on the redevelopment of Old Montreal, and on the whole southern part of downtown Montreal, as well as on the tourist industry. On the other hand, trying to make the piers self-financing would cause them to be used for more intensive construction which could have very negative effects on the redevelopment of the surrounding area.

The chart on the opposite page shows how much the federal government has committed in waterfront redevelopment projects across the country. We expect Montreal to receive an equivalent per capita expenditure (ie approximately \$70 million in 1979 dollars). Due to current financial constraints it might be necessary to spread this investment over several years. If the federal government turns the land near Old Montreal over to the city, this should only be done after the redevelopment takes place, or the federal government should give to the city those funds needed to carry out the redevelopment.

In order to keep public control over the future development of the key areas, THE AREA IN FRONT OF OLD MONTREAL, AND THE LACHINE CANAL MUST REMAIN IN PUBLIC HANDS.

**REALISATION ET IMPACT ECONOMIQUE:** Il est essentiel d'effectuer une analyse économique complète des différentes possibilités de réaménagement. Il faudrait analyser les stratégies possibles, l'échéancier et les utilisations en terme de: création d'emploi, effets secondaires sur le réaménagement des environs, revenus de taxation, impact touristique et de bénéfices sociaux par rapport aux coûts en capital et aux coûts d'opération.

Il ne faut pas *surestimer* l'importance de ce projet. Plusieurs personnes consultées craignent que le Vieux-Port draine l'argent et l'énergie que le fédéral pourrait consacrer à d'autres secteurs de la ville.

Le projet devrait avoir pour objectif de fournir un accès public et un agrément maximum pour une mise de fond relativement limitée. Il est préférable, par exemple, de dépenser \$25 millions pour nettoyer et ouvrir le secteur plutôt que de se lancer dans un vaste projet au coût de centaines de millions de dollars. Le réaménagement du Vieux-Port est important, et des mesures immédiates doivent être prises, mais il faut limiter les dépenses.

**IMPLEMENTATION AND ECONOMIC IMPACT:** It is essential that a full economic analysis of various redevelopment possibilities be carried out. Possible strategies, phasing and uses should be analysed in terms of: job creation, spin-off effect on surrounding redevelopment, taxes generated, energy consumed impact on tourism, and social benefit, in relation to capital and operating costs.

We must not *overly* estimate the importance of this project. Many people consulted feared that Le Vieux-Port would drain federal development money and energy from other areas of the city.

The aim should be to provide maximum public access and amenity for a relatively limited expenditure of funds. It is preferable for example to spend \$25 million cleaning up and opening up the area rather, than embarking on an extensive project costing hundreds of millions of dollars. The redevelopment of Le Vieux-Port is important and there should be immediate action, but one should not overspend.

**ENGAGEMENT FINANCIER DU GOUVERNEMENT FEDERAL POUR  
DIVERS PROJETS DE REAMENAGEMENT PORTUAIRE  
AU CANADA**

- 1) "HARBOURFRONT", TORONTO \$75,000,000  
(AFFECTATION SPECIALE POUR L'ACQUISITION DE TERRAINS, GRANDS TRAVAUX)
- 2) VANCOUVER - GRANVILLE ISLAND \$25,000,000  
(AFFECTATION SPECIALE POUR LE BAIL ET LES GRANDS TRAVAUX)
- 3) SAINT-JOHN - MARKET SQUARE \$15,000,000  
(INFRASTRUCTURE, STATIONNEMENT SELON LES TERMES DE L'ENTENTE POUR LA RENOVATION URBAINE)
- 4) REAMENAGEMENT DE LA ZONE PORTUAIRE DE HALIFAX \$36,000,000 (ACQUISITION DE TERRAINS, INFRASTRUCTURE SOUS L'EGIDE DU MEER)

**FEDERAL GOVERNMENT COMMITMENTS TO  
VARIOUS WATERFRONT REDEVELOPMENT PROJECT  
ACROSS CANADA**

- 1) TORONTO-HARBOURFRONT \$75,000,000  
(SPECIAL ALLOCATION FOR LAND ACQUISITION, CAPITAL IMPROVEMENTS)
- 2) VANCOUVER - GRANVILLE ISLAND \$25,000,000  
(SPECIAL ALLOCATION FOR LEASE TERMINATION, CAPITAL IMPROVEMENTS)
- 3) SAINT-JOHN - MARKET SQUARE \$15,000,000  
(INFRASTRUCTURE, PARKING UNDER URBAN RENEWAL AGREEMENT)
- 4) HALIFAX/DARTMOUTH WATERFRONT DEVELOPMENT \$36,000,000  
(LAND ACQUISITION, INFRASTRUCTURE UNDER DREE)

**ORGANISMES POUVANT ENTREPRENDRE  
LE REAMENAGEMENT DES SECTEURS**

- |  |  |
|--|--|
| 1) RUE DE LA COMMUNE   | CITE DE MONTREAL   |
| 2) COURS VIGER   | CIDEM, SCHL ET DES PROMOTEURS INDIVIDUELS  |
| 3) PARC BONSECOURS   | CITE DE MONTREAL, PARCS CANADA   |
| 4) QUAIS VICTORIA, JACQUES CARTIER, ALEXANDRA ET KING EDWARD | CPN, AUTRES AGENCES FEDERALES, PROMOTEURS INDIVIDUELS, CORPORACTIONS PUBLIQUES SPECIALES, CITE DE MONTREAL |
| 5) CANAL DE LACHINE  | PARCS CANADA   |
| 6) ZONE INDUSTRIELLE   | CPN, CEDEM, PROMOTEURS INDIVIDUELS   |
| 7) CITE DU HAVRE   | PARCS CANADA, CITE DE MONTREAL, (POUR PARC): SCHL, CIDEM (POUR HABITATION)                                 |

**POSSIBLE REDEVELOPMENT AGENCIES FOR VARIOUS AREAS**

- |  |   |
|--|---|
| 1) RUE DE LA COMMUNE                                       | CITY OF MONTREAL  |
| 2) VIGER YARDS   | CIDEM (CITY OF MONTREAL), CMHC, PRIVATE DEVELOPERS  |
| 3) BONSECOURS PARK   | CITY OF MONTREAL, PARCS CANADA  |
| 4) VICTORIA, JACQUES CARTIER, ALEXANDRA, KING EDWARD PIERS | NHB, OTHER FEDERAL AGENCIES, PRIVATE DEVELOPERS, SPECIAL PUBLIC CORPORATION, CITY OF MONTREAL |
| 5) LACHINE CANAL   | PARCS CANADA  |
| 6) INDUSTRIAL ZONE   | NHB, CIDEM, PRIVATE DEVELOPERS  |
| 7) CITE DU HAVRE   | PARCS CANADA, CITY OF MONTREAL (IF PARK): CMHC, CIDEM (IF HOUSING)                            |

## 10. La prochaine étape

Voici un résumé des mesures que le gouvernement fédéral devrait entreprendre dans un avenir *immédiat*, sur la base des principes exposés plus haut.

1. ROLE DES AGENCES RESPONSABLES: PUISQUE L'ANNEE QUI VIENT SERA CONSACREE A LA MISE AU POINT DE LA PLANIFICATION (ET A LA REALISATION DE CERTAINS PROJETS A COURT TERME), IL EST PEUT-ETRE PREMATURE DE DETERMINER DES MODALITES D'ADMINISTRATION A LONG TERME.
2. PLANIFICATION: IL FAUDRAIT CONSOLIDER LES RECOMMANDATIONS DE CE RAPPORT EN FONCTION DE DEUX APPROCHES ETROITEMENT COORDONNEES: 1) ETROITE COLLABORATION ENTRE LA VILLE ET LE FEDERAL DANS LA MISE AU POINT DU PLAN DE TRAVAIL GENERAL (ROUTES, ESPACES VERTS, INFRASTRUCTURE ET ZONAGE). 2) MISE AU POINT DE LA REALISATION DU FINANCEMENT, DE L'ECHANCIER ET DE LA STRATEGIE DE GESTION POUR LES PARTIES CONSTITUANTES EN TENANT COMPTE DES ASPECTS SOCIAUX ET DE L'ENVIRONNEMENT. CES ACTIVITES DEVRAIENT TENIR COMPTE D'UNE PARTICIPATION PUBLIQUE SUIVIE ET LA PLANIFICATION DEVRAIT ETRE TERMINEE EN UN AN.  
*Les travaux devraient commencer dans les zones prioritaires suivantes:*
3. REAMENAGEMENT DE LA RUE DE LA COMMUNE: (TEL QUE DECRIE DANS LA SECTION 8b)
4. AMENAGEMENT DU PARC BONSECOURS: (TEL QUE DECRIE DANS LA SECTION 8c)
5. STATIONNEMENT: CREATION DE TERRAINS DE STATIONNEMENT TEMPORAIRES DANS LES HANGARS A PROXIMITE DU VIEUX-MONTREAL (TEL QUE DECRIE DANS LA SECTION 8d)
6. AMELIORATIONS SOMMAIRES: DANS LES SECTEURS OU AUCUN DEVELOPPEMENT N'EST ENVISAGE DANS UN AVENIR IMMEDIAT, L'ON PEUT REALISER DES AMELIORATIONS SUR LES SITES TEMPORAIRES, COMME DE POSER DES PLAQUES HISTORIQUES, MASQUER LES TERRAINS VACANTS, AMELIORER L'ASPECT DES HANGARS ET ETABLIR UN PASSAGE POUR PIETONS SUR LES BORDS DE L'EAU.
7. MUSEES: CREER UN COMITE COMPOSE D'AUTRES AGENCES GOUVERNEMENTALES ET PRIVEES ET DE PARTICULIERS POUR CREER UN MUSEE MARITIME (DETERMINER LE FINANCEMENT, L'EMPLACEMENT, MONTER LES COLLECTIONS, ETC. (VOIR SECTION 6c)
8. MARCHE: CREER UN COMITE OU UNE AGENCE SPECIALE POUR L'ETABLISSEMENT D'UN MARCHE EXPERIMENTAL (VOIR SECTION 6d)
9. CANAL DE LACHINE: COMMENCER L'AMENAGEMENT DE L'EXTREMITÉ EST DU CANAL DE LACHINE ( VOIR SECTION 8f)
10. PLANIFICATION DETAILLEE DES ASPECTS PHYSIQUES, FINANCIER ET DE COMMERCIALISATION DU PARC INDUSTRIEL DES MOULINS ET PROMOTION DU SECTEUR: (VOIR SECTIONS 6d ET 8g)
11. LE SITE DE CITE DU HAVRE: EN FOURNISSANT UN STATIONNEMENT PUBLIC, UNE MEILLEURE SIGNALISATION ET EN AMENAGEANT LA POINTE EN ESPACE VERT ET EN POSTE D'OBSERVATION (VOIR SECTION 8h). IL FAUDRAIT EGALEMENT AMORCER UNE ETUDE DES POSSIBILITES.

Il s'agit ici d'un rapport *préliminaire* et ses recommandations seront réévaluées avec les membres de l'Association avant d'être adoptées officiellement.

Toutefois, les mesures immédiates proposées sur cette page ne sont pas sujettes à controverse, et le comité exécutif de l'Association recommande fortement que le gouvernement commence la réalisation de ces recommandations aussitôt que possible.

Le processus de participation publique le plus efficace implique que celle-ci soit partie intégrante d'un programme suivi de planification et d'exécution. L'Association recommande avec insistance que le gouvernement progresse rapidement dans le réaménagement du Vieux-Port et coopère entièrement dans les étapes à venir de cet important projet.

## 10. The next step

The following is a summary of actions which the federal government should undertake in the *immediate* future based on the principles outlined above.

1. CLARIFY THE RESPONSIBLE AGENCIES: SINCE THE MAIN WORK TO BE DONE IN THE NEXT YEAR WILL BE FINALIZING THE PLANNING (AS WELL AS CARRYING OUT SOME SHORT-TERM PROJECTS) IT MAY BE PREMATURE TO DETERMINE HOW THE LONG RANGE ADMINISTRATION OF THE AREA SHOULD BE SET UP.
2. FINALIZE THE PLANNING: THE RECOMMENDATIONS IN THIS REPORT SHOULD BE CONSOLIDATED, WITH TWO CLOSELY COORDINATED APPROACHES. FIRSTLY, THE FEDERAL GOVERNMENT SHOULD WORK IN VERY CLOSE COOPERATION WITH THE CITY IN FINALIZING THE GENERAL FRAMEWORK PLAN (ROAD, OPEN SPACE, INFRASTRUCTURE AND ZONING) FOR THE AREA. AT THE SAME TIME, THEY SHOULD WORK OUT IMPLEMENTATION, FINANCING, PHASING AND A MANAGEMENT STRATEGY FOR THE PUBLIC COMPONENTS OF THE REDEVELOPMENT. THIS PLANNING MUST DEAL WITH SOCIAL AND ENVIRONMENTAL QUESTIONS, NOT JUST PHYSICAL PLANNING. THERE SHOULD BE CONTINUED PUBLIC PARTICIPATION IN THESE ACTIVITIES, WITH THE PLANNING COMPLETED WITHIN ONE YEAR.

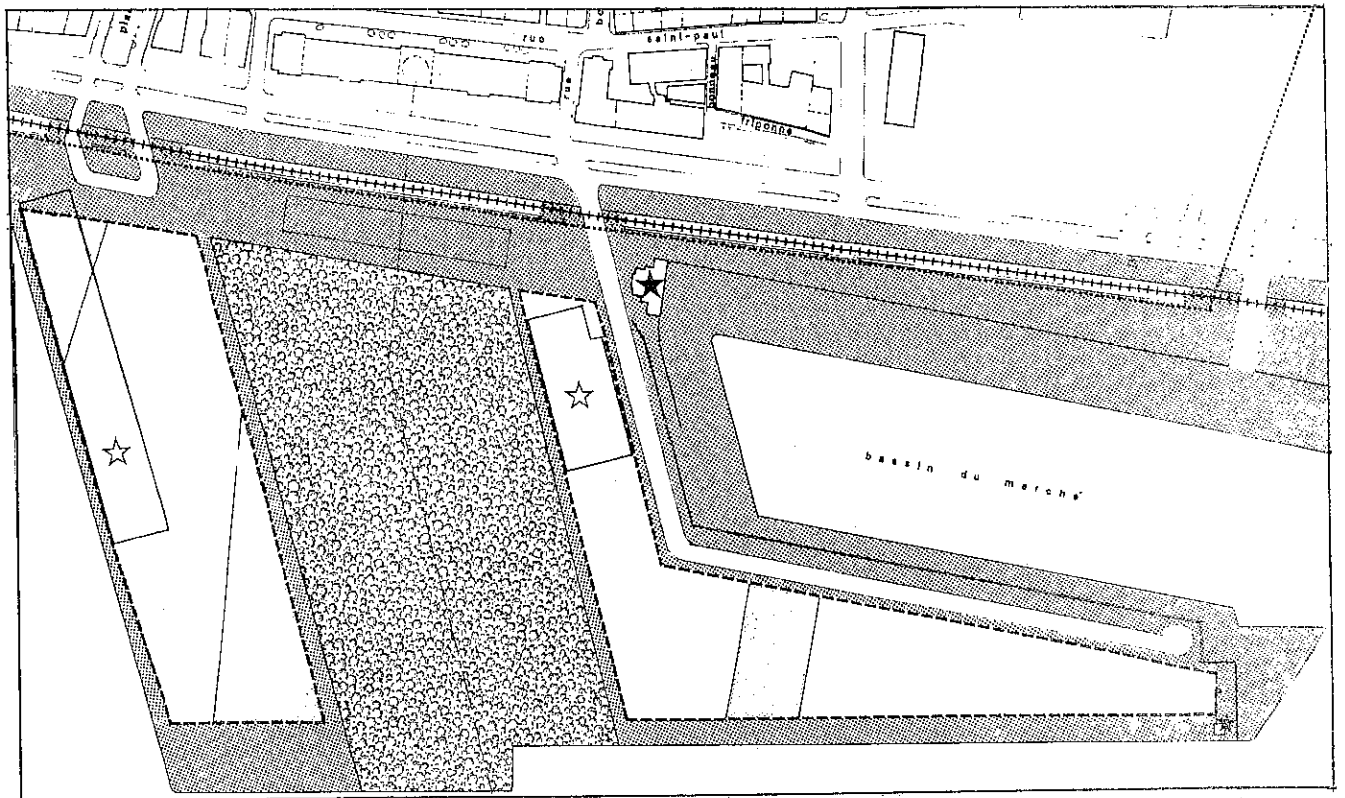
*While this long-range planning is being completed, concentrated work should begin on the following priority areas.*

3. REDEVELOP RUE DE LA COMMUNE: PLAN AND RELANDSCAPE RUE DE LA COMMUNE (AS DESCRIBED IN SECTION 8b)
4. LANDSCAPE BONSECOURS PARK: PLAN AND LANDSCAPE THE PROPOSED BONSECOURS PARK ON JACQUES CARTIER PIER (AS DESCRIBED IN SECTION 8c)
5. SET UP PARKING IN SHEDS: SET UP TEMPORARY PARKING FACILITIES IN THE SHEDS NEAR OLD MONTREAL (AS DESCRIBED IN SECTION 8d)
6. CARRY OUT OTHER SMALL-SCALE AREA IMPROVEMENTS: ON THE AREAS WHERE NO DEVELOPMENT IS CONTEMPLATED IN THE IMMEDIATE FUTURE, TEMPORARY SITE IMPROVEMENTS SHOULD BE CARRIED OUT SUCH AS POSTING HISTORIC PLAQUES, SCREENING EMPTY LOTS, IMPROVING THE APPEARANCE OF THE SHEDS, AND SETTING UP A WATERFRONT WALKWAY.
7. INITIATE THE ESTABLISHMENT OF MUSEUMS: SET UP A COMMITTEE WITH OTHER GOVERNMENTAL AND PRIVATE AGENCIES AND INDIVIDUALS TO CREATE A MARITIME MUSEUM (CLARIFY FUNDING, DETERMINE LOCATION, SET UP COLLECTION, ETC.; SEE SECTION 6c)
8. INITIATE THE ESTABLISHMENT OF A MARKET: SET UP A COMMITTEE OR SPECIAL AGENCY TO ESTABLISH THE EXPERIMENTAL MARKET (SEE SECTION 6d)
9. LANDSCAPE THE LACHINE CANAL: START LANDSCAPING THE EASTERN END OF LACHINE CANAL (SEE SECTION 8f)
10. DO DETAILED PHYSICAL, FINANCIAL AND MARKETING PLANNING OF DES MOULINS INDUSTRIAL PARK AND BEGIN PROMOTION OF THE AREA: (SEE SECTIONS 6d AND 8g)
11. SITE IMPROVEMENTS ON CITE DU HAVRE: CARRY OUT CERTAIN SITE IMPROVEMENTS SUCH AS PROVIDING PUBLIC PARKING, BETTER SIGNS AND LANDSCAPING THE TIP AS A PUBLIC OPEN SPACE AND OBSERVATION AREA (SEE SECTION 8h). ALSO, THE PROPOSED FEASIBILITY STUDY COULD BE STARTED.

This report is *preliminary* and the recommendations will be reevaluated with the membership of the Association before they are officially adopted.

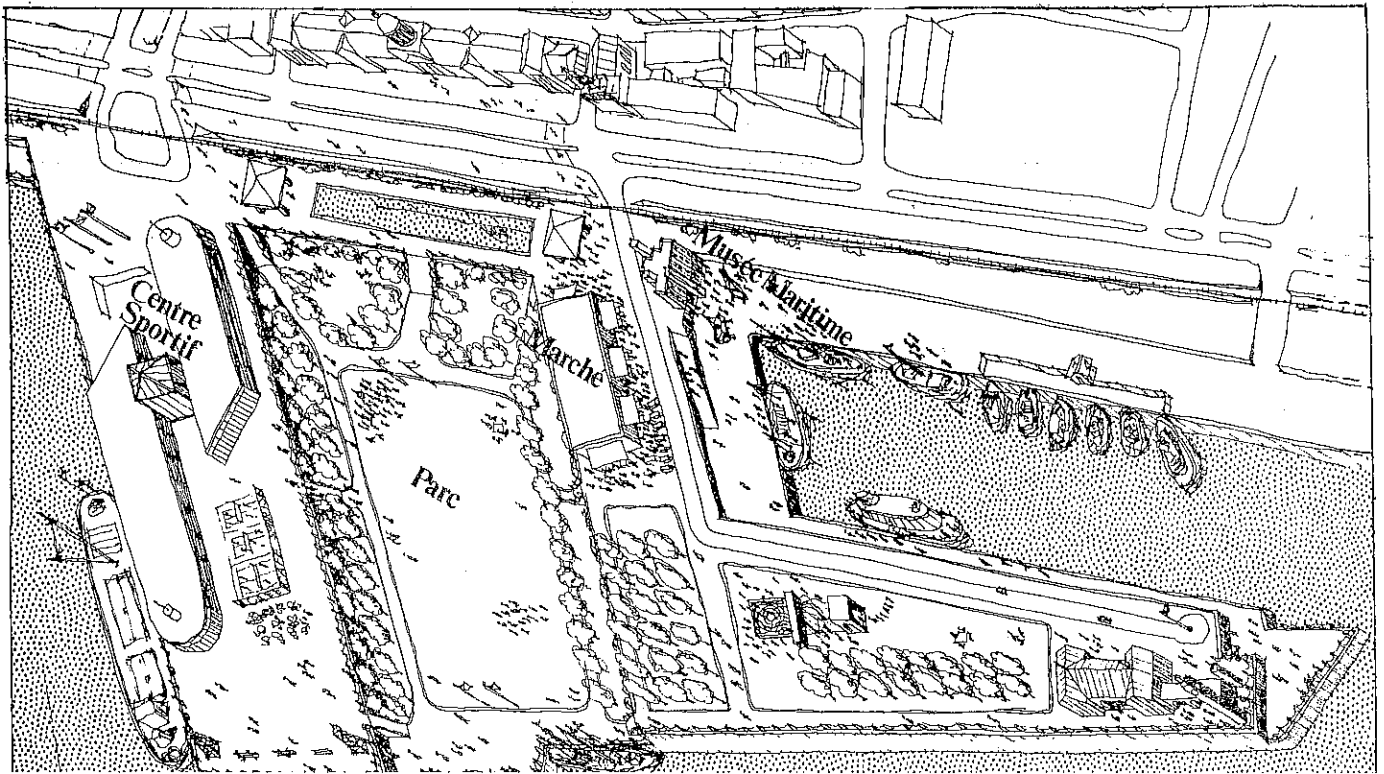
However the immediate actions proposed on this page are non-controversial and the Executive Committee of the Association strongly recommends that the government start implementing these recommendations as soon as possible.

Public participation process must be as an integral part of an *ongoing* program of planning and implementation process. The Association urges that the government quickly get on with the redevelopment of *Le Vieux-Port* and offers its full cooperation in all future stages of this important project.



Un plan d'ensemble général doit être conçu pour le secteur. L'illustration du haut nous montre la forme qu'il peut prendre pour le quai Jacques Cartier. L'ancien bassin deviendrait un parc. Les surfaces en gris font référence à des espaces publics ouverts le long de la rue de la Commune et sur les bordures des quais. Les étoiles en noir désignent les bâtiments à préserver et les étoiles en blanc démontrent ceux qui pourraient l'être. Des activités spécifiques pourraient avoir lieu aux endroits entourés d'une ligne noire interrompue mais aucune construction ne serait tolérée aux endroits dessinés d'un gris plus pâle. L'image du bas illustre le genre d'aménagement qu'il est possible de mettre en place graduellement à l'intérieur d'un tel cadre conceptuel.

A General Framework Plan should be drawn up for the area. The illustration above shows the form it could take for Jacques Cartier Pier. The former basin area is designated park. The gray tone shows public open space along de la Commune and on the edges of the piers. Buildings are designated for definite preservation (solid stars) or possible preservation (open stars). Specialized activities could take place within the areas enclosed by dotted lines but no construction could take place in the lightly toned areas. Below is an illustration of the kind of development which might gradually be developed within the above guidelines: a sports centre on Jacques Cartier Pier, a market in shed 16, a maritime museum in the Police Station, a water playground, and a pavilion at the end of the pier.





# ASSOCIATION LE VIEUX-PORT

## COMITE EXECUTIF / EXECUTIVE COMMITTEE

### Représentants des particuliers / Individual representatives

JACQUES BESNER  
RITA RACHELE DANDAVINO  
BILL PRICKETT

### Représentants des groupes / Group Representatives

CLAUDE BEAUBIEN	CHAMBRE DE COMMERCE DISTRICT DE MONTREAL
RAYMOND DENAULT	ASSOCIATION DES PROPRIETAIRES DU VIEUX-MONTREAL
JEAN GUAY	ASSOCIATION DES LOCATAIRES DE HABITAT 67
GILLES LAUZON	COMITE ENVIRONNEMENT VIEUX-MONTREAL
YVONNE MACOR	STOP
JAN PEETERS	ASSOCIATION DES COPROPRIETAIRES DU COURS LE ROYER
GABRIEL SYDENHAM	SAUVONS MONTREAL
PETER WOOLLVEN	SYNDICAT DES INITIATIVES DU VIEUX-MONTREAL
ANNETTE WOLFF	WORLD SHIP SOCIETY

## SECRETARIAT / SECRETARIAT

MARK LONDON	SECRETARE GENERAL/SECRETARY GENERAL
LINE BALIT	SECRETARE/SECRETARY

Ce rapport a été rédigé et adopté à l'unanimité par le comité exécutif de l'Association/Le Vieux-Port. (Il ne reflète pas nécessairement les politiques des groupes que représentent ces personnes.)

Les résultats détaillés de toutes les activités de participation (questionnaires, mémoires, procès-verbaux, conférences et réunions, etc) sont disponibles à l'Association.

L'Association aimerait recevoir tout commentaire et suggestion sur ce rapport afin de nous aider à faire la révision finale.

L'Association tient à souligner l'appui technique de la S.C.H.L. dans ce programme de participation populaire.

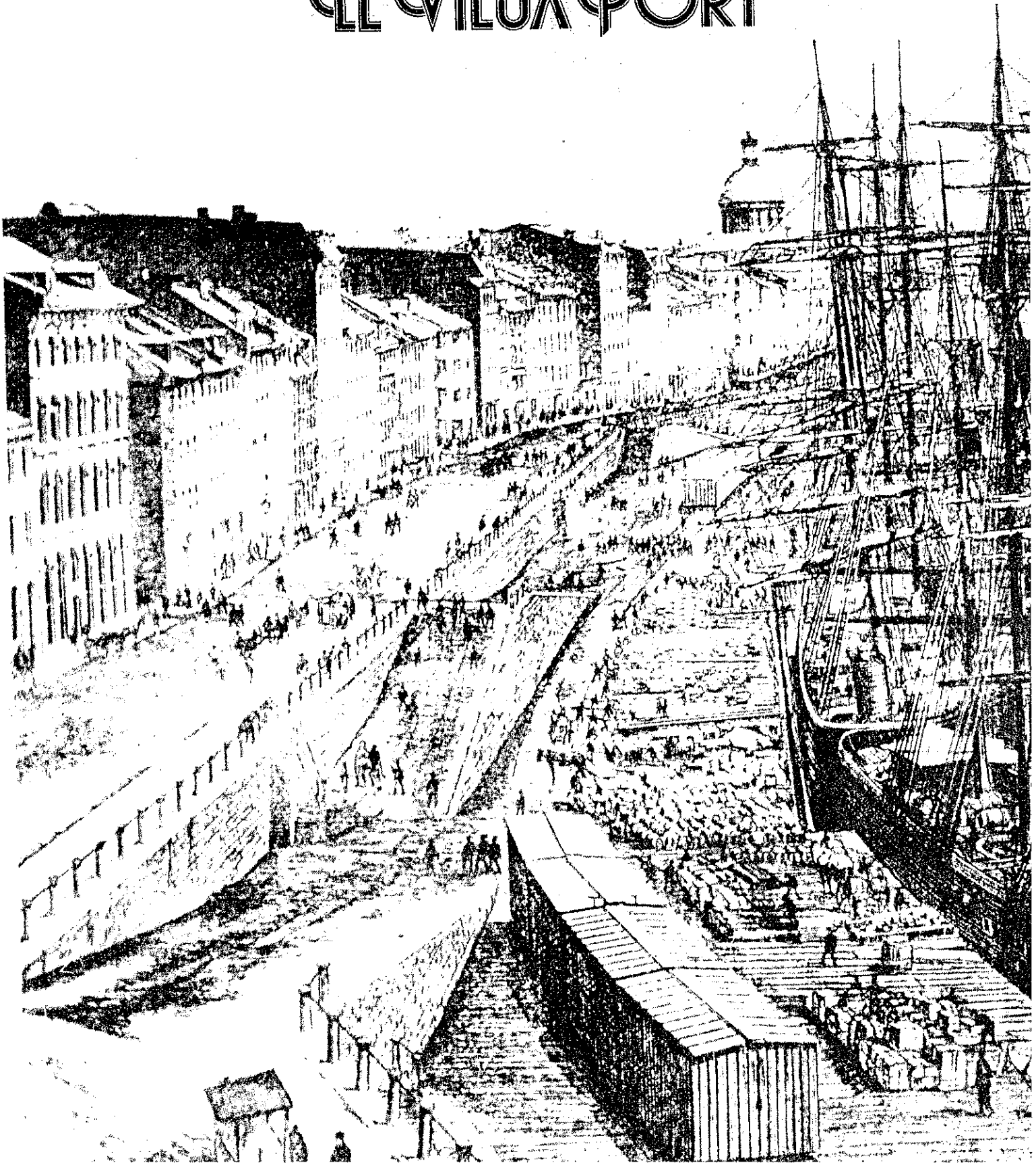
This report was edited and unanimously approved by the Executive Committee of the Association/Le Vieux-Port. (It does not necessarily represent the positions of the groups these people represent.)

Complete copies of the results of all participation activities (questionnaires, briefs, minutes of conferences and meetings, etc.), are available from the Association.

The Association invites comments and suggestions on this report in order to help us revise it into its final form.

The Association acknowledges the technical support it has received from the C.M.H.C. in carrying out this participation program.

# ASSOCIATION DE VIEUX PORT



# Révisions aux recommandations de l'Association

S.V.P., référez-vous au rapport sur les recommandations préliminaires.

## p.4 1 Recommandations clés 1<sup>er</sup> paragraphe

LE GOUVERNEMENT FEDERAL, CONJOINTEMENT AVEC LA VILLE DE MONTREAL ET LA CUM, DEVRAIT POURSUIVRE IMMEDIATEMENT SON INITIATIVE DE REVITALISATION DU VIEUX-PORT ET OUVRIR LE SECTEUR AU PUBLIC.

## p.14 5a Planification et développement après le 4<sup>ème</sup> paragraphe

ECHÉANCIER: ... Il est important de ne démolir aucun bâtiment avant d'avoir étudié son potentiel. Aucune démolition ne doit se faire avant d'avoir envisagé son remplacement et d'y agréé (ceci pour éviter de créer des zones désolées comme le long de l'autoroute Ville-Marie).

## p.14 5a Planification et développement après le 5<sup>ème</sup> paragraphe

LIGNES DIRECTRICES: ... Il est important que le design se fasse à partir du côté de la ville et non seulement du fleuve.

## p.18 5c Transport et circulation 3<sup>ème</sup> paragraphe

ROUTES: Rue de la Commune est la seule voie d'accès dans la partie sud du Vieux-Montréal et jouera un rôle encore plus grand si l'idée d'un mail piétonnier sur St-Paul est retenue. LA RUE DE LA COMMUNE DEVRAIT ETRE TRANSFORMEE EN RUE A DEUX VOIES POUR PERMETTRE L'INTRODUCTION D'UN CIRCUIT D'AUTOBUS ET FACILITER LA CIRCULATION LOCALE. IL FAUDRAIT RESTREINDRE LA CIRCULATION DES CAMIONS. L'emprise devrait garder sa largeur actuelle mais devrait être déviée vers le sud pour créer des trottoirs plus larges devant les bâtiments historiques. Il faudrait utiliser diverses mesures (eg: pavés, feux de circulation à chaque intersection) pour s'assurer que la circulation puisse être locale et se fasse au ralenti.

## p.18 5c Transport et circulation dernier paragraphe

TRAIN: Les lignes ferroviaires le long de la Commune constituent présentement une barrière importante. Il y a huit voies ferrées utilisées pour le transport direct, le triage et l'entreposage. Il est nécessaire de conserver qu'un seul chemin de fer pour assurer le transport des marchandises par train. Il faudrait envisager l'utilisation de cette ligne ferroviaire pour des excursions touristiques en train. Voir section 8b pour un échange de points de vue sur la façon la plus appropriée, de faire traverser les voies ferrées par les piétons.

## p.20 5d Conservation des édifices 1<sup>er</sup> paragraphe

MONUMENTS ARCHITECTURAUX ET HISTORIQUES DANS LE VIEUX-MONTREAL ET A PROXIMITE: Les bâtiments suivants situés dans Le Vieux-Port sont d'une qualité historique ET architecturale marquante et devraient être conservés et classés:

Entrepôt frigorifique  
Tour de l'Horloge  
Gare Dalhousie  
Poste de police du port  
Edifice de la Commission du port  
Edifice Allan  
Douanes

Entrepôt Buchanan (15 Duke)  
Caserne de pompiers (21 Mill)

# Revisions to the Association's recommendations.

Please refer to the report of preliminary recommendations.

## p.4 1 Key recommendations 1<sup>st</sup> paragraph

THE FEDERAL GOVERNMENT IN CONJUNCTION WITH THE CITY OF MONTREAL AND THE CUM, SHOULD CARRY ON FORTHWITH WITH ITS INITIATIVE TO REHABILITATE LE VIEUX-PORT AND OPEN THE AREA TO THE PUBLIC.

## p.14 5a Planning and development after the 4<sup>th</sup> paragraph

PHASING: ... No building should be demolished without its reuse possibilities having been studied. No demolition should take place before redevelopment plans for the site have been agreed on and are assured of proceeding (to avoid the creation of "bombed-out" areas such as along the Ville-Marie Expressway).

## p.14 5a Planning and development after the 5<sup>th</sup> paragraph

DESIGN GUIDELINES: ... The design of the area must be conceived from the city-side, not as an abstract view from the water.

## p.18 5c Transit and traffic 3<sup>rd</sup> paragraph

ROADS: Rue de la Commune is the only access road to the lower part of Old Montreal and will become even more important if the experiments on converting St. Paul into a pedestrian mall are continued. RUE DE LA COMMUNE SHOULD BE CONVERTED INTO A TWO-WAY STREET TO ALLOW THE INTRODUCTION OF A BUS ROUTE AND FACILITATE LOCAL ACCESS. TRUCK TRAFFIC SHOULD BE DISCOURAGED. The right-of-way should be kept approximately to its present width but should be shifted southward to create wider sidewalks in front of the historic buildings. Various measures (eg cobblestone, traffic lights on each corner) must be used to ensure that the traffic is limited to local use and is slow-moving. The street design should be such that pedestrian areas are buffered from vehicular traffic.

## p.18 5c Transit and traffic last paragraph

TRAIN: The train lines along de la Commune presently constitute a major barrier. There are eight tracks which are used for through transit, shunting and storage. Only a single rail need be preserved to provide for important movement of freight. The possibility of using this line for sightseeing should be studied. See section 8b for a discussion of methods of getting pedestrian across the train tracks which must remain.

## p.20 5d Building preservation 1<sup>st</sup> paragraph

ARCHITECTURAL AND HISTORIC MONUMENTS IN AND NEAR OLD MONTREAL: The following buildings in Le Vieux-Port are of outstanding architectural or historic quality and should be preserved and classified:

Cold Storage Warehouse  
Sailors' Memorial Clocktower  
Dalhousie Station  
Port Police Station  
Harbour Commission Building  
Allan Building  
Customs House  
Buchanan Warehouse (15 Duke)  
Fire Station (21 Mill)

ELEVATEUR A GRAIN #1: Le sort de cette construction est un des plus controversés que l'Association ait eu à traiter. Plusieurs personnes pensaient que ce n'était qu'une barrière disgracieuse entre la ville et le fleuve et une construction qu'il devrait être démolie aussitôt que possible. D'autres pensaient que le silo avec ses convoyeurs est historiquement important servant d'exemple d'architecture moderne d'avant-garde qui présente certaines possibilités de réutilisation (entrepôt d'énergie, ensemble de restaurants sur le toit). Puisque sa démolition serait un acte irréversible, que le silo sera apparemment utilisé pendant au moins deux ans et qu'un vif débat public est envisagé actuellement sur la démolition, l'Association DEMANDE QUE CE DEBAT PUISSE SE TERMINER PENDANT CETTE PERIODE DE DEUX ANS, AVANT DE PRENDRE LA DECISION DE DEMOLIR LE SILO A GRAIN. CE N'EST PAS PRIMORDIAL, SURTOUT SI LE BUDGET EST LIMITE.

AMELIORATION DE L'ENVIRONNEMENT HUMAIN: Dans l'immédiat, la pollution de l'eau du fleuve est incontrôlée. Personne ne désire une "fenêtre sur un égout", alors, il faudrait orchestrer tous les efforts dans le but de nettoyer le fleuve le plus tôt possible. L'EGOUT SUD D'INTERCEPTION PLANIFIE PAR LA CUM POUR PREVENIR LE REJET DES EAUX USEES DANS LE PORT DEVRAIT ETRE CONSTRUIT AU PLUS TOT. L'ouverture des écluses du Canal de Lachine pourrait aussi améliorer la situation jusqu'à un certain point, surtout si l'on peut trouver un moyen de faire passer le courant par l'extrémité des bassins pour les nettoyer. Il faut cependant être réaliste et accepter le fait que la nage et la voile ne seront pas possibles avant plusieurs années dans Le Vieux-Port.

La CUM entreprend actuellement des démarches pour réaliser son mandat relatif au développement de nouveaux parcs urbains sur l'île de Montréal. Comme Le Vieux-Port est d'abord une ressource régionale, il faudrait envisager la possibilité de transférer ses espaces verts et ceux du Canal de Lachine à la CUM.

UNE VARIETE D'ACTIVITES CULTURELLES ET INSTITUTIONNELLES DEVRAIT ETRE DEVELOPPEE DANS DIVERSES PARTIES DU VIEUX-PORT. CES ACTIVITES DEVRAIENT SURTOUT ETRE DE PETITE ET MOYENNE ENVERGURE ET LEUR ORIENTATION DEVRAIT ETRE RELIEE A LA VOCATION DE CHAQUE SECTEUR. Aucun service régional sur une grande échelle ne devrait être localisé ici, dû à un accès limité. Montréal est déjà bien doté de ce type de service et il y a plusieurs édifices dans d'autres secteurs qui pourraient être réaménagés à cette fin (monuments historiques du centre-ville, pavillons à Terre des Hommes). En outre, les fonds alloués pour un tel développement seront limités vu la situation économique actuelle. Tout réaménagement devra être réalisé en collaboration avec le programme établi dans le cadre du protocole d'entente entre la Ville et le Ministère des Affaires culturelles.

MUSEES/CENTRES D'INTERPRETATION: L'INSTALLATION DE CENTRES D'INTERPRETATION ET DE FACILITES POUR RECEVOIR LES COMMENTAIRES DU PUBLIC SUR LES AMENAGEMENTS EN COURS S'AVERE UNE PRIORITE. A PLUS LONG TERME, CEUX-CI POURRAIENT ETRE REMPLACES ET/OU ACCOMPAGNES DE PLUSIEURS MUSEES D'UNE ENVERGURE RESTREINTE OU MOYENNE. ILS DEVRAIENT ETRE LOCALISES A L'INTERIEUR OU EN PERIPHERIE DU SECTEUR LE PLUS ACCESSIBLE, NOTAMMENT LES QUAIS ADJACENTS AU VIEUX-MONTREAL, A L'ENTREE DU CANAL DE LA-

GRAIN ELEVATOR #1: The future of this structure is one of the most controversial topics dealt with by the Association. Many people felt it was nothing but an ugly barrier between the city and the water, and, as a structure completely out of scale with the historic district, should be demolished as soon as possible. Others felt that the elevator with its conveyors is historically important as an example of avant-garde modern architecture and presents some reuse possibilities (energy storage, roof top restaurant complex). Since demolition would be an irreversible act, since the elevator will apparently remain in use for at least two years, and since an active public debate is now going on about the demolition, the Association ASKS THAT THIS DEBATE BE ALLOWED TO COME TO FRUITION DURING THIS TWO-YEARS PERIOD BEFORE THE DECISION ON THE GRAIN ELEVATOR'S DEMOLITION IS MADE. IT IS NOT THE FIRST PRIORITY FOR ACTION, ESPECIALLY IF FUNDS ARE LIMITED.

IMPROVING THE HUMAN ENVIRONMENT: ... Water pollution in the St. Lawrence is at present uncontrolled. No one wants a "window on a sewer" and every effort should be made to clear up the river as quickly as possible. THE SOUTH INTERCEPTOR SEWER, PLANNED BY THE MUC TO PREVENT THE OUTFALL OF UNTREATED WASTES INTO THE HARBOUR, SHOULD BE BUILT AS SOON AS POSSIBLE. Creating a flow of water from the Lachine Canal will also help to some extent especially if a way can be found to get water flowing from the ends of slips (to flush them out). However we must face reality and accept the fact that swimming and small-scale recreational boating will not be possible for many years in Le Vieux-Port and the redevelopment should not be conceived in terms of clean, natural body of water which does not exist.

The MUC is now taking steps to implement its mandate with respect to the development of new metropolitan parks on the Island of Montreal serving the region population. Since Le Vieux-Port is primarily a regional resource, the possibility should be considered of transferring its green spaces as well as those of the Lachine Canal to the MUC.

A VARIETY OF CULTURAL AND INSTITUTIONAL ACTIVITIES SHOULD BE DEVELOPED IN VARIOUS PARTS OF LE VIEUX-PORT. THESE SHOULD PRIMARILY BE SMALL AND MEDIUM SCALE ACTIVITIES WHICH DIRECTLY RELATE IN THEME TO THE AREAS IN WHICH THEY ARE LOCATED. No large scale regional facilities should be located here due to limited access. Montreal is already well endowed with these types of facilities and there are many buildings in other areas which could serve for such development (such as historic buildings downtown and pavilions at Man and His World). In addition, funds for such developments will be limited given current economic conditions. Any development must be carried out in close cooperation with the program set up in the framework of the agreement on Old Montreal between the City and the Ministry of Cultural Affairs.

MUSEUMS/INTERPRETATION CENTRES: INTERPRETATION CENTRES, COMPLETE WITH FACILITIES FOR PUBLIC INPUT INTO THE ONGOING DEVELOPMENT, ARE AN IMMEDIATE PRIORITY. IN THE LONGER TERM, THEY SHOULD BE SUPPLEMENTED WITH AND/OR REPLACED BY SEVERAL SMALL AND MEDIUM SIZED MUSEUMS. THEY SHOULD BE LOCATED IN OR CLOSE TO THE MOST GENERALLY ACCESSIBLE AREA, NAMELY THE PIERS ADJACENT TO OLD MONTREAL THE ENTRANCE TO THE LACHINE CANAL AND CITE DU HAVRE.

p. 30 6d Commerces et industries 3<sup>ème</sup> paragraphe

**BUREAUX ET MAGASINS:** ... Si et quand un aménagement résidentiel a lieu dans différents secteurs, un certain aménagement commercial sera nécessaire. Un supermarché de grandeur moyenne et une douzaine ou plus de magasins pourraient cotoyer des logements dans les *cours de triage Viger* et dans *Le Vieux-Montréal*. Toutefois, tout développement commercial dans le secteur se trouvant devant le Vieux-Montréal devra se réduire à des activités de peu d'envergure. Si l'on prend la décision de construire des logements à Cité du Havre, quelques boutiques seront nécessaires.

p. 30 6d Commerces et Industries 7<sup>ème</sup> paragraphe

**CITE DE CINEMA:** La ville de Montréal étudie en ce moment la possibilité de créer une cité du cinéma dans Le Vieux-Port. Ce genre d'activité pourrait être intéressant s'il suit les énoncées de base soulignées dans ce rapport. Il serait désastreux de créer une telle activité sur les quais Jacques Cartier et Victoria qui, rappelons-le, constituent l'essentiel d'une fenêtre sur le fleuve et doivent être utilisés pour des espaces ouverts et des activités publiques (tout comme la ville l'a elle-même proposée dans sa position officielle sur le Projet). Toutefois, ce pourrait être un usage approprié pour les hangars des quais Alexandra ou King Edward ou pour la zone industrielle Des Moulins. Le public a manifesté une inquiétude sérieuse, et dans certains cas, une opposition catégorique à ce projet.

p. 34 7 Aspects sociaux après le 7<sup>ème</sup> paragraphe

**AUTRES FACTEURS SOCIAUX:** ... Nous réitérons le fait que l'unique moyen pour réaliser un programme d'habitation socialement acceptable ou pour mener à terme d'autres projets qui respectent vraiment les besoins de la population est l'utilisation d'un programme de participation publique efficace dans toutes les étapes de la planification et du processus d'aménagement.

p. 36 8a Cours Viger 4<sup>ème</sup> paragraphe

**USAGES FUTURS PROPOSES ET REALISABLES:** Il faudrait consacrer l'utilisation du secteur pour l'habitation à densité moyenne avec les installations suivantes: centre d'achats, écoles, centre communautaire, terrain de jeu. En outre, les secteurs les plus proches du fleuve et du Vieux-Montréal devraient servir aux *activités publiques*.

p. 38 8b Rue de La Commune 3<sup>ème</sup> paragraphe

**SUGGESTIONS:** ... La rue de la Commune devrait être un boulevard à voie double dans chaque direction. Du côté, nord, le trottoir, élargi à 8 mètres (25 pieds) servirait à l'aménagement de cafés, de trottoir, etc. A court terme permettre le stationnement des camions sans nuire au trafic. Du côté sud, une terrasse spacieuse avec bancs et une piste cyclable. Une voie de chemin de fer devrait être intégrée au droit de passage. Un stationnement de un ou deux étages sous la rue de la Commune avec accès à plusieurs points de la rue (desservirait Le Vieux-Port et le Vieux-Montréal). L'éégout intercepteur devrait être construit en même temps (voir section 5e).

p. 38 8b Rue de La Commune dernier paragraphe

**ECHEANCIER:** L'Association considère que c'est une des deux plus importantes zones. L'élimination de la clôture et l'aménagement paysagé de la surface (promenade, pistes cyclable, etc.) doivent être réalisés immédiatement. Comme ces trois éléments - le stationnement sous-terrain, les terrasses au bord de l'eau et l'élargissement des bassins - seraient très dispendieux, ceci peut attendre à plus tard.

p. 30 6d Commerce and Industry 3<sup>rd</sup> paragraph

If and when residential development takes place in various areas, some commercial development will be needed. A medium size supermarket and a dozen or more stores could be supported by the housing in the *Viger Yards* and in *Old Montreal*. However, commercial development in the area immediately in front of Old Montreal should be limited to small scale activities. If the decision is made to proceed with housing on *Cité du Havre*, a few shops will be needed.

p. 30 6d Commerce and Industry 7<sup>th</sup> paragraph

**FILM PRODUCTION CENTRE:** ... The city of Montreal is apparently studying the possibility of setting up a film production centre in Le Vieux-Port. This might be a very suitable activity provided that it fits into the guidelines outlined in this report. It would *not* be appropriate to set up such an activity on Jacques Cartier/Victoria Piers because this highly visible area in front of Bonsecours Market must be used for open space and public activities (as the city itself said in its official position on the project). However, it might be a suitable use for the sheds on Alexandra or King Edward Pier or the Des Moulins Industrial zone. There has been great public concern about, and in some cases outright opposition to this project.

p. 34 7 Social aspects after the 7<sup>th</sup> paragraph

We insist again that the only way to do socially sensitive housing or to carry out other projects which truly respond to the needs of the population is by employing an effective program of public participation through all phases of the planning and development process.

p. 36 8a Viger Yards 4<sup>th</sup> paragraph

**PROPOSED AND POSSIBLE FUTURE USES:** ... The main use of the area should be *middle density housing* with related facilities (shopping, schools, community centre, playground). In addition, the areas closest to the water and to Old Montreal should be used for *public activities*.

p. 38 8b Rue de La Commune 3<sup>rd</sup> paragraph

Rue de la Commune should become an urban boulevard with two lanes in each direction. The sidewalk on the north side should be enlarged to at least 8 metres (25 feet) to permit sidewalk cafés. In the short-term, this would permit truck parking to continue without blocking traffic. On the south side, there should be a broad terrace with benches along with a bicycle path. One train track must be incorporated into the right-of-way. One or two levels of parking should be built under rue de la Commune with access to several points along the street (to serve both Le Vieux-Port and Old Montreal). The interceptor sewer should be constructed at the same time (see section 5e).

p. 38 8b Rue de La Commune last paragraph

**PHASING:** The Association considers de la Commune to be one of the two highest priority areas. The removal of the fence and surface landscaping (promenade, bicycle path etc) must be done immediately. However, since three elements - the underground parking, the terraces down to the water, and the enlargement of the basins - would be quite expensive, they could be done later.

p. 40 8c Quais Jacques Cartier après le 7<sup>ème</sup> paragraphe

PROPOSITIONS: ... - qu'alternativement, le bassin pourrait être recreusé,

p. 46 8f Canal de Lachine après le 5<sup>ème</sup> paragraphe

- le public a clairement indiqué qu'il désire la réouverture du canal de Lachine malgré toutes les difficultés fonctionnelles, techniques et financières que cela comporte.

p. 48 8g Zone industrielle des Moulins après le 12<sup>ème</sup> paragraphe

Le parc des Moulins pourrait être un hôte approprié pour une Cité du Cinéma puisque plusieurs terrains vacants s'y trouvent. Le plus, il serait possible de convertir quelques édifices industriels en studios.

p. 52 9 Gestion et financement 8<sup>ème</sup> paragraphe

ROLE DU SECTEUR PUBLIC: ... Le tableau de la page suivante indique les sommes investies par le gouvernement fédéral dans le réaménagement des rives à travers le Canada. Nous espérons que Montréal recevra la somme équivalente per capita (c.-à-d. approximativement \$75 millions en dollars de 1980). A cause des contraintes financières actuelles, il sera peut-être nécessaire d'étaler cet investissement sur plusieurs années à la condition que le réaménagement suive les lignes directrices énoncées dans ce rapport.

p. 54 10 La prochaine étape 2<sup>ème</sup> paragraphe

1. ROLE DES AGENCES RESPONSABLES: annuler

p. 54 10 La prochaine étape 2<sup>ème</sup> paragraphe

1. PLANIFICATION: IL FAUDRAIT REVISER LES RECOMMANDATIONS DE CE RAPPORT EN FONCTION DE DEUX APPROCHES ETROITEMENT LIEES: 1) ETROITE COLLABORATION ENTRE LA VILLE ET LE FEDERAL DANS LA MISE AU POINT DU PLAN DE TRAVAIL GENERAL (ROUTES, ESPACES VERTS, INFRASTRUCTURE ET ZONAGE). 2) MISE AU POINT D'UN PROGRAMME DE FINANCEMENT, DE L'E-CHEANCIER ET DE LA STRATEGIE DE GESTION POUR LES PARTIES CONSTITUANTES, EN TENANT COMPTE DES ASPECTS SOCIAUX ET DE L'ENVIRONNEMENT. CES ACTIVITES DEVRAIENT TENIR COMPTE D'UNE PARTICIPATION PUBLIQUE SUIVIE ET LA PLANIFICATION DEVRAIT ETRE EN GRANDE PARTIE TERMINEE EN UN AN.

p. 54 10 La prochaine étape 3<sup>ème</sup> paragraphe

3. AMENAGEMENT DU PARC BONSECOURS: L'EMPLACEMENT PROPOSE POUR LE PARC BONSECOURS DEVRAIT ETRE OUVERT AU PUBLIC, IMMEDIATEMENT ET D'UNE FACON PERMANENTE, ET DEVRAIT ETRE AMENAGE (TEL QUE DECRIT DANS LA SECTION 8c).

p. 40 8c Jacques Cartier/Toronto Piers 8<sup>th</sup> paragraph

- alternatively, the entire basin could be reexcavated

p. 46 8f Lachine Canal after the 5<sup>th</sup> paragraph

- there is a clear public desire to have the canal waterway reopened, notwithstanding the functional, technical and financial difficulties involved.

p. 48 8g Des Moulins Industrial Zone after the 12<sup>th</sup> paragraph

Parc des Moulins may be a suitable site for the proposed Cité du Cinéma since there is a large amount of land available as well as some industrial buildings which might be reused for studios.

p. 52 9 Management and financing 8<sup>th</sup> paragraph

The chart on the opposite page shows how much the federal government has committed in waterfront redevelopment projects across the country. We expect Montreal to receive an equivalent per capita expenditure (ie approximately \$75 million in 1980 dollars). Due to current financial constraints it might be necessary to spread this investment over several years. If the federal government turns the land near Old Montreal over to the city, this should only be done on the condition that the redevelopment take place based on the guidelines outlined in this report.

p. 54 10 The next step 1<sup>st</sup> paragraph

1. CLARIFY THE RESPONSIBLE AGENCIES: eliminate

p. 54 10 The next step 2<sup>nd</sup> paragraph

1. PLANNING: THE RECOMMENDATIONS IN THIS REPORT SHOULD BE CONSOLIDATED WITH TWO CLOSELY COORDINATED APPROACHES. FIRSTLY, THE FEDERAL GOVERNMENT SHOULD WORK IN VERY CLOSE COOPERATION WITH THE CITY IN DRAWING UP A GENERAL FRAMEWORK PLAN (ROAD, OPEN SPACE, INFRASTRUCTURE AND ZONING) FOR THE AREA. AT THE SAME TIME, THEY SHOULD WORK OUT IMPLEMENTATION, FINANCING, PHASING AND A MANAGEMENT STRATEGY FOR THE PUBLIC COMPONENTS OF THE REDEVELOPMENT. THIS PLANNING MUST DEAL WITH SOCIAL AND ENVIRONMENTAL QUESTIONS, NOT JUST PHYSICAL PLANNING. THERE SHOULD BE CONTINUED PUBLIC PARTICIPATION IN THESE ACTIVITIES, WITH A SUBSTANTIAL PART OF THE PLANNING COMPLETED WITHIN ONE YEAR.

p. 54 10 The next step 4<sup>th</sup> paragraph

4. OPEN AND LANDSCAPE BONSECOURS PARK: IMMEDIATELY AND PERMANENTLY OPEN THE PROPOSED BONSECOURS PARK ON JACQUES CARTIER PIER AND LANDSCAPE IT (AS DESCRIBED IN SECTION 8c)

ASSOCIATION  
DE VIEUX PORT