

LE VIEUX-PORT
DE MONTRÉAL

Consultation **PUBLIQUE**

Rapport final 1986

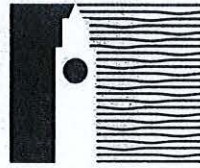


Le Comité
consultatif
du Vieux-Port
de Montréal

333, rue de la Commune ouest
Montréal (Québec)
H2Y 2E2

Canada

(This document is also available in English)



Le Vieux-Port de Montréal

Le 1er mai 1986

L'Honorable Roch La Salle, M.P.
Ministre des Travaux publics
Chambre des Communes
Édifice de la Confédération
Bureau 418-N
Ottawa, Canada
K1A 0A6

Monsieur le ministre,

Au nom du Conseil d'administration de la Société immobilière du Canada (Le Vieux-Port de Montréal) Limitée, j'ai l'honneur de vous remettre le rapport final du Comité consultatif sur le Vieux-Port de Montréal.

Vous vous souviendrez que, lors de votre première rencontre avec le Conseil d'administration, nous avons convenu d'amorcer une vaste consultation publique visant à dégager les vœux du public montréalais sur les vocations et les types d'aménagement qui devraient prévaloir dans le développement du Vieux-Port de Montréal.

Le public montréalais a répondu généreusement à notre invitation comme en font foi les nombreux mémoires et les présentations très étoffés soumis au Comité consultatif.

Au cours d'une réunion spéciale tenue le 25 mars dernier, le Conseil d'administration a entériné le rapport. Nous entendons maintenant, au cours des prochains mois, faire confectionner le plan directeur d'aménagement.

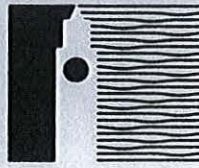
Filiale de la
Société immobilière
du Canada Limitée

333, rue de la Commune Ouest
Montréal, (Québec)
H2Y 2E2
tél.: (514) 283-5256

Subsidiary of the
Canada Lands
Company Limited

333 de la Commune St. W.
Montreal, (Quebec)
H2Y 2E2
tel.: (514) 283-5256

Canada



Le 1er mai 1986

/2

L'Honorable Roch La Salle, M.P.

Mes collègues du Conseil et moi-même vous sommes reconnaissants pour la confiance que vous nous témoignez et vous assurons qu'avec l'appui des autorités gouvernementales impliquées, nous saurons mener à bonne fin le mandat que votre ministère nous a confié.

Veuillez accepter, Monsieur le ministre, l'assurance de notre haute considération.

Le Président,

Roger L. Beaulieu, c.r.
RLB/PG



Le Comité consultatif du Vieux-Port de Montréal
The Consultative Committee on the Old Port of Montreal

Montréal, le 17 mars 1986

Me Roger Beaulieu, c.r.
Président du conseil d'administration
La Société du Vieux-Port de Montréal
333, rue de la Commune ouest
Montréal (Québec)
H2Y 2E2

Monsieur,

Nous avons le plaisir de vous transmettre le Rapport final de la consultation publique sur l'avenir du Vieux-Port, entreprise depuis mai 1985 sous mandat du Conseil d'administration de la Société du Vieux-Port.

Comme vous voudrez bien vous le rappeler, le Comité consultatif avait pour mandat de consulter le public Montréalais sur les questions de la vocation et des modalités d'aménagement du Vieux-Port afin de dégager les éléments de consensus. En ce sens là, nous considérons que notre travail a porté fruit, et ce grâce surtout à l'empressement généreux des Montréalaises et Montréalais qui ont participé de bon gré durant toute la consultation. Il est d'abord et avant tout leurs interventions qui sont à la source du contenu de ce rapport.

Nous nous sommes interdit, toutefois, de proposer un plan définitif pour le Vieux-Port. Non seulement cela dépassait-il notre mandat, mais aussi, comme vous le verrez dans nos recommandations, le plan définitif ainsi que les utilisations précises du Vieux-Port doivent nécessairement être le fruit d'un travail approfondi d'experts dans le domaine, à la lumière des recommandations de ce rapport.

Ce que nous vous proposons dans notre rapport est un cadre bien défini pour le développement du territoire, qui, croyons-nous, tient compte de l'essentiel de la participation des intervenants, sans privilégier la suggestion spécifique d'aucun d'entre eux. Nous appuyons cette vision par une série d'illustrations graphiques et textuelles dont l'objectif n'est que de rendre vivants nos propos dans l'esprit des lecteurs.

.../2

Dans nos recommandations, nous n'avons proposé aucune date-cible pour la réalisation des travaux envisagés. En effet, nos recommandations privilégient une approche progressive et évolutive dans l'aménagement du site. Nous considérons néanmoins 1992 comme étant une cible intéressante pour un certain nombre de réalisations. Cette année marquera après tout le 350^e anniversaire de la fondation de Montréal, et doit devenir un moment de célébration qui fasse chaud au coeur de tous nos concitoyens.

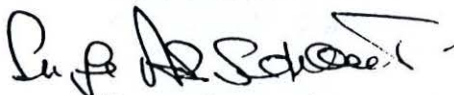
Pour terminer, Monsieur le Président, nous nous permettons d'insister, à la suite des consultations publiques, sur l'importance capitale du rôle historique, économique et culturel du Vieux-Port dans l'évolution de Montréal, du Québec et du Canada. Sa remise en valeur dans la manière suggérée dans ce rapport offre la possibilité non seulement de satisfaire aux attentes des Montréalais, mais aussi de leur donner les motifs d'une nouvelle fierté dans leurs origines et dans l'avenir de leur ville.

Nous désirons enfin souligner publiquement la grande contribution de tous ceux qui ont accepté notre invitation de participer à la consultation. En effet, leurs interventions constituent toute la force de ce rapport.

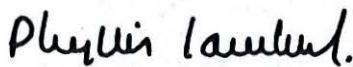
Vous remerciant de la collaboration de la Société du Vieux-Port dans notre travail, nous vous prions, cher Monsieur, d'agréer nos sentiments distingués.


C. Stephen Cheasley
Co-président


Pierre Laurin
Co-président


Serge Arsenault


Paul David


Phyllis Lambert


Philip O'Brien

1. INTRODUCTION

Le présent Rapport final résulte d'un processus de consultation publique entamé le 21 juin 1985, jour où la Société du Vieux-Port de Montréal a annoncé la formation du Comité consultatif du Vieux-Port.

1.1 MANDAT DU COMITÉ

Le Conseil d'administration de la Société du Vieux-Port a confié le mandat suivant au Comité consultatif.

"Organiser une consultation publique, par voie d'audiences, rencontres, rencontres préparatoires, sondages, tables rondes ou autres forum jugés utiles, à propos des orientations, des principes et des modalités d'aménagement et de développement du Vieux-Port de Montréal.

La consultation devra voir à rassembler le plus grand nombre possible d'intervenants de tous les milieux, dont les milieux gouvernementaux. Elle devra aussi s'employer à dégager les consensus qui se font présentement quant à la vocation et à l'avenir du Vieux-Port de Montréal et aux types de projets qui pourraient y être réalisés.

À cette fin, un comité de six personnes, doté d'un secrétariat, est nommé par le Conseil d'administration avec mandat de rassembler et de rendre accessibles la documentation et l'information pertinentes, et d'organiser et de tenir la consultation.

Ce comité devra faire rapport au Conseil d'administration à la suite de la consultation publique. Le comité fera rapport de ses travaux à chacune des réunions du Conseil d'administration."

1.2 CONSULTATION PUBLIQUE SUR LES PRINCIPES FONDAMENTAUX

Dans le cadre de son mandat, le Comité avait le choix entre se pencher sur des principes d'aménagement fondamentaux ou examiner une ou plusieurs propositions spécifiques d'aménagement. Le Comité a choisi la première option.

Cette approche a amené le Comité à publier, en juin 1985, le Document d'information et de synthèse, dans lequel il invitait la population à venir exprimer son opinion sur les principes fondamentaux. On a tiré 2 000 exemplaires de ce document, dans les deux langues officielles, que l'on a distribués au public. Des rencontres ont aussi été organisées avec un peu plus d'une centaine de groupes différents afin de les informer du processus et de les inviter à y participer.

Première partie des audiences publiques

D'abord prévue pour deux jours, la première partie des audiences publiques s'est finalement tenue pendant quatre jours, soit les 26, 27, 28 et 30 septembre 1985, en raison du grand nombre d'intervenants. Ces audiences visaient à permettre à toutes les personnes et à tous les groupes de présenter leurs suggestions et d'exprimer leurs préoccupations quant à la vocation souhaitable pour le site du Vieux-Port.

Rapport intérimaire

À partir des présentations orales, des mémoires et à la lumière des renseignements supplémentaires, le Comité a élaboré ses recommandations préliminaires dans le Rapport intérimaire publié à la mi-novembre 1985. Ce rapport a servi de document de discussion pour la deuxième partie des audiences publiques.

Deuxième partie des audiences publiques

Lors de la deuxième partie des audiences publiques, tenue les 13, 14 et 16 décembre 1985, le processus de consultation a évolué du général au particulier, c'est-à-dire d'un débat sur les vocations à privilégier pour le Vieux-Port à des suggestions concrètes d'aménagement du site.

En faisant le bilan des activités du Comité, on note qu'il a tenu 18 heures de séances d'information et qu'il a entendu 133 intervenants pendant 60 heures d'audiences publiques. Ces assemblées publiques ont rempli presque 4 000 pages de transcriptions écrites et 35 heures de télévision diffusées sur la chaîne communautaire par Vidéotron Cablevision Nationale Ltée.

Les intervenants proviennent de différents secteurs de la société montréalaise: associations, sociétés ou citoyens qui représentent le milieu des affaires, des syndicats, de l'éducation, de la culture et des loisirs. Ce sont autant des résidents du Vieux Montréal que de l'ensemble de Montréal et ils sont issus tant des milieux universitaires que des groupes populaires.

On trouvera une description plus complète des étapes du processus de consultation, y compris la liste des personnes et groupes consultés, à l'Annexe III du présent Rapport final.

1.3 LES RECOMMANDATIONS: UNE CONVERGENCE DES OPINIONS

Le Rapport final ne contient pas de plan d'aménagement détaillé pour le site du Vieux-Port puisque là n'était pas l'objectif du processus. Aux termes de son mandat, le Comité se devait de dégager des points de vue communs, s'il s'en trouvait, pour orienter la planification de l'aménagement du Vieux-Port. Le Comité est d'avis que le quatrième chapitre de ce Rapport final présente des recommandations qui reflètent une convergence des opinions exprimées lors de ces consultations.

Dans ce Rapport, le Comité identifie aussi les types d'activités et d'équipements suggérés par le public et compatibles avec les vocations retenues pour le site. Le Comité

a décidé d'appuyer certaines suggestions du public afin d'illustrer des activités et équipements qui de l'avis du Comité, seront appropriés. Dans plusieurs cas, il sera nécessaire de procéder à des études de faisabilité ou d'impact avant d'aller plus loin.

Donc, se fondant sur les opinions exprimées par le public, lors du processus de consultation, le Comité a essayé, dans le cadre de son mandat, de déterminer les vocations définitives et les principes directeurs qui devraient guider le personnel technique engagé par la Société du Vieux-Port pour mettre au point le plan directeur de l'ensemble du site.

1.4 STRUCTURE DU RAPPORT FINAL

Le présent rapport se divise en trois parties. La première partie brosse un tableau imaginaire de ce que pourrait être (entre autres possibilités) le "nouveau" Vieux-Port de l'avenir. La deuxième partie reproduit le résumé de l'analyse et des recommandations du Comité. La troisième partie contient des annexes.

Partie II: cinq chapitres

La deuxième partie du présent rapport est divisée en cinq chapitres. Après la présente introduction, on trouve les principes directeurs tirés des opinions exprimées par les intervenants lors des audiences publiques et retenues par le Comité. Dans le troisième chapitre, le Comité présente son analyse et ses conclusions. Ce chapitre est divisé en huit sections. Afin de mieux cerner l'ensemble du site, le Comité l'a divisé en trois secteurs. Les trois premières sections traitent du secteur central, du secteur est et du secteur ouest du Vieux-Port. Une section examine la Pointe de la Cité-du-Havre. Les trois dernières font état de plusieurs éléments qui touchent l'ensemble du site plutôt qu'un secteur en particulier: l'esplanade, l'accès et la circulation ainsi que la voie ferrée. Dans le quatrième chapitre, on trouve la liste complète des recommandations du Comité. Enfin, le cinquième chapitre présente les notes biographiques des membres du Comité consultatif.

Trois annexes

Il y a trois annexes. Dans l'Annexe I, on trouve la synthèse des interventions aux audiences publiques. L'Annexe II reprend en bonne partie les renseignements supplémentaires inclus dans le Rapport intérimaire publié par le Comité à la mi-novembre 1985. Finalement, l'Annexe III présente une description des étapes du processus de consultation et une liste des personnes et groupes consultés par le Comité ou son Secrétariat au cours de ce processus.

Remerciements

En conclusion, le Comité tient à remercier le Secrétariat, sous la direction du secrétaire, Me David Powell. Plus particulièrement, le Comité a grandement apprécié l'assistance de Me Powell, de M. Cameron Charlebois, architecte et conseiller du Comité, de M. Sylvain Ducas, coordonnateur des relations avec la population, de MM. Laurent Comtois, Michel Dufresne et René Beaudry, analystes et chercheurs, ainsi que de

Madame Catherine Guex, adjointe administrative, et Madame Denise Boucher, écrivaine. Le Comité remercie aussi Me Michel Yergeau pour l'analyse et la recherche, Le Groupe d'intervention urbaine de Montréal, Madame Renée Daoust, architecte-stagiaire, Madame Marie-Andrée Couture, graphiste, GSM Design Inc., D.I. Design & Development Consultants Inc. et M. Gilles Marien, réviseur, pour leur contribution. Le Comité exprime aussi ses remerciements à tout le personnel de la Société du Vieux-Port de Montréal.

Enfin, mais particulièrement, nous remercions toutes les personnes qui ont bien voulu participer au processus de consultation par leurs conseils et leurs suggestions. Leurs interventions constituent toute la force de ce rapport.

**2. VOCATION PRINCIPALE ET HUIT PRINCIPES
DIRECTEURS**

2.1 INTRODUCTION

Le processus de consultation publique mis en branle en 1985 par la Société du Vieux-Port de Montréal a cherché à dégager les consensus ou points de convergence quant à la vocation et à l'avenir du Vieux-Port. Avant même de retenir une option d'aménagement précise ou de suggérer l'implantation de tel ou tel équipement, il était important de déterminer les orientations générales d'aménagement.

Les audiences publiques auront permis à cet effet de démontrer l'importance qu'attachent les Montréalais au Vieux-Port et de confirmer le désir de la population d'en faire un lieu intégré au contexte urbain montréalais où la présence du fleuve St-Laurent et la contiguïté du Vieux Montréal sont les atouts majeurs.

À la suite de la première partie des audiences publiques, le Comité consultatif avait retenu de façon préliminaire une vocation principale et des principes directeurs d'aménagement pour le site du Vieux-Port. Cette vocation et ces principes s'appuyaient sur les points de convergence exprimés par les différents intervenants aux premières audiences et ont été confirmés au cours des deuxièmes audiences; ils ont effectivement reçu l'appui unanime de ceux et celles qui se sont exprimés à ce sujet.

Nous présentons ici la vocation et les principes directeurs revus et corrigés à la lumière des commentaires apportés au cours des deuxièmes audiences et de la réflexion du Comité. De nouveaux principes sont apparus qui précisent les orientations retenues, alors que d'autres ont été reformulés ou intégrés à des principes précédemment avancés.

De fait, la vocation principale et l'ensemble de ces principes directeurs représentent les orientations générales d'aménagement qui encadrent l'analyse et les recommandations d'aménagement qui suivent immédiatement ce chapitre.

2.2 UNE VOCATION PRINCIPALE DE LIEU PUBLIC

Depuis dix ans, le Vieux-Port a connu plusieurs propositions d'aménagement. Au moment du transfert des droits de propriété du Port de Montréal à la nouvelle Société du Vieux-Port en 1981, il y avait déjà eu une consultation publique (1979-80) sur la base de quatre options d'aménagement du site, allant d'un simple parc jusqu'à une utilisation intensive du site par la construction de résidences et de bureaux.

Ensuite, en 1982, la Société du Vieux-Port a commandé une étude de mise en valeur des jetées Jacques-Cartier et de l'Horloge. Les conclusions de cette démarche proposaient le développement intensif du site par l'implantation de centaines d'unités résidentielles, d'immeubles à bureaux et d'un centre commercial.

Suite à cette étude, en 1983, la Société a procédé à la préparation d'un plan d'aménagement du site entier. Dans ce plan, l'on propose une esplanade, qui a été réalisée en partie, et l'urbanisation des quais.

Finalement, en 1984-85, une nouvelle étude de mise en valeur des jetées Jacques-Cartier et de l'Horloge, a été demandée. Dans ce projet l'on propose l'implantation d'un centre commercial, une importante concentration de musées divers et une station de métro.

Sauf pour l'esplanade, l'ensemble de ces projets n'a pas vu le jour. De plus, la multiplicité et la diversité des projets démontrent une incertitude de que devrait être la vocation du Vieux-Port, et les types de projets proposés soulevaient une grande inquiétude auprès du public montréalais quant à l'appropriation du site au bénéfice de quelques-uns.

La présente consultation publique permet maintenant de dégager un véritable consensus quant à la vocation principale du Vieux-Port de Montréal. Sans aucun doute, ceux qui se sont présentés aux audiences s'entendent pour en faire un lieu public, qui permette un contact tant avec le plan d'eau qu'avec la Ville.

Dans l'esprit du Comité et par respect pour la majorité des intervenants, cette vocation élimine toute privatisation du site quant à l'occupation du Vieux-Port, notamment en ce qui a trait à l'habitation, et exclut par le fait même l'idée que la rentabilité du site conçu isolément soit l'objectif principal de l'aménagement du Vieux-Port.

Toutes ces considérations amènent le Comité à proposer la vocation principale suivante, dont découlent les principes directeurs.

Vocation principale

À la suite de l'évolution qu'a connue le Vieux-Port depuis dix ans, il est maintenant temps d'affirmer de façon non équivoque la vocation de lieu public, de détente et de récréation du Vieux-Port. Ceci exclut la vocation résidentielle de même que toute commercialisation intensive et les activités portuaires industrielles.

2.3 LE VIEUX-PORT ET SON ENVIRONNEMENT URBAIN

Dans le "Document d'information et de synthèse", le Comité attirait l'attention du public sur les éléments déterminants de l'aménagement du Vieux-Port que sont le Vieux Montréal, le canal de Lachine, les îles de l'Expo et la zone portuaire. Au cours des délibérations des audiences publiques, une des principales préoccupations a été la nécessité d'aménager le Vieux-Port en tenant compte des impacts éventuels de cet aménagement sur le milieu urbain limitrophe, particulièrement le Vieux Montréal et ses franges est et ouest, et dans une certaine mesure les quartiers centraux de Montréal. L'aménagement du Vieux-Port devrait même être inséré dans une perspective d'aménagement du centre-ville et de ses zones limitrophes. L'Ordre des Architectes a affirmé à ce sujet que "... La problématique du Vieux-Port est une problématique de planification urbaine à Montréal, dont les sites du Vieux-Port constituent une partie".

Ainsi l'aménagement du Vieux-Port ne peut être perçu de façon isolée, si l'on veut éviter qu'il n'entre en compétition avec l'un des secteurs environnants ou qu'il n'en perturbe l'équilibre. C'est dans cette perspective que le Comité a rejeté les concentrations de bureaux ou de commerces. Ces fonctions de même que celle de l'habitation sont mieux appropriées au centre-ville, voire dans le Vieux Montréal, où des terrains et des bâtiments sont disponibles à cet effet, en plus d'être déjà desservis par les infrastructures nécessaires.

Dans la perspective d'un aménagement du Vieux-Port intégré aux secteurs environnants, le Vieux Montréal et ses franges est et ouest sont apparus au cours des délibérations comme le secteur névralgique le plus sensible à tout type d'intervention au Vieux-Port. Ce quartier, déclaré arrondissement historique en 1963, a connu un certain déclin au cours des vingt dernières années suite au déplacement du centre des affaires depuis la rue St-Jacques vers le boulevard Dorchester. S'appuyant toujours sur les activités importantes du pôle institutionnel, principalement composé du Palais de Justice et de l'Hôtel de Ville, et sur une certaine revitalisation de la fonction résidentielle, le Vieux Montréal demeure fragile dans son ensemble, où le nombre de bâtiments inutilisés reste encore assez élevé. Des efforts de consolidation de ce quartier ont été entrepris ces dernières années par les pouvoirs publics.

Cette relation étroite entre le Vieux Montréal et ses abords portuaires ne se vérifie pas seulement de façon globale sur le plan des orientations générales, mais aussi de façon sectorielle, sur le plan d'un aménagement physique des différents secteurs adjacents. Ainsi l'aménagement de l'embouchure du canal de Lachine aurait des répercussions plus immédiates sur le Faubourg-des-Récollets avant d'avoir quelque effet d'entraînement au bassin de l'Horloge. En d'autres termes, sans pour autant laisser de côté une vision d'ensemble du territoire du Vieux-Port dans la perspective déjà envisagée, il devient tout aussi important de considérer les secteurs du Vieux Montréal immédiatement adjacents au Vieux-Port.

Le territoire du Vieux-Port s'étend sur une bande longue de deux kilomètres et demi. Certains ont souligné qu'il s'agissait de considérer ce territoire comme une adjonction des secteurs sur tout son parcours. L'aménagement du site ne pourrait donc se faire seulement dans une perspective d'est en ouest, mais aussi selon une relation privilégiée ou à privilégier dans un axe nord-sud. Dans toute éventualité, des études devraient être menées pour évaluer les impacts de l'aménagement du Vieux-Port sur ces secteurs adjacents.

Le Comité consultatif propose donc le principe suivant:

Principe 1

Le Vieux-Port s'inscrit dans une problématique d'aménagement du centre-ville élargi. Son développement ne doit pas entrer en concurrence avec les secteurs environnants mais plutôt leur servir de complément et d'appui, en considérant notamment son intégration aux secteurs immédiatement adjacents du Vieux Montréal et de ses franges est et ouest, afin de soutenir les efforts actuels de consolidation.

2.4 L'ACCESSIBILITÉ PUBLIQUE AU SITE ET AU FLEUVE

L'importance que revêt le Vieux-Port aux yeux des Montréalais a été exprimée clairement au cours des audiences par la nécessaire accessibilité publique au territoire du Vieux-Port. Le principe adopté est un corollaire de la vocation de lieu public ouvert de détente, accessible à toute personne (enfant, adulte, personne âgée) et en tout temps.

Le contact physique et visuel avec les abords de la vieille ville par ses citoyens a été présenté comme une occasion pour Montréal de se distinguer sur le plan de la qualité de vie urbaine.

Les conditions d'accès au Vieux-Port devront être améliorées et l'aménagement du site devra favoriser, voire privilégier, la circulation piétonne particulièrement aux abords du plan d'eau. A cet effet l'accessibilité au site s'est souvent traduite dans les propos d'intervenants par l'accessibilité au fleuve, autant sur le plan visuel que sur le plan physique. En conséquence, le Comité avance le principe qui suit:

Principe 2

Toute personne devrait pouvoir se rendre aisément sur le site et les abords du plan d'eau, y circuler librement et en toute quiétude.

2.5 LE CARACTÈRE DU SITE

La plupart des intervenants accordent au Vieux-Port une valeur historique et symbolique de tout premier plan parce qu'il est à l'origine de l'activité sociale et économique montréalaise, voire nationale, de tout temps un lieu d'accueil et d'échange. Cette reconnaissance patrimoniale du Vieux-Port appelle un aménagement de qualité mettant en valeur cette image très particulière de Montréal, autant sur le plan national qu'international.

Le caractère particulier du site tient, à la fois à la proximité immédiate du Vieux Montréal, au fleuve, aux activités et aux installations portuaires encore présentes et à son symbolisme historique. Aussi, il faut non seulement préserver le caractère maritime et portuaire du site (à cet effet le maintien des activités dans le secteur Bickerdike/Windmill est essentiel), mais également s'assurer que sa qualité de lieu public soit renforcée. En somme, que l'esprit du lieu soit respecté. Dans le même ordre d'idée, une attention particulière devrait être portée aux questions de design urbain afin d'assurer une relation "formelle" avec les façades de la rue de la Commune.

La mise en valeur et la protection des qualités visuelles du site permettent particulièrement d'apprécier son caractère portuaire et maritime. Ainsi, il importe de tenir compte des qualités visuelles du site tant sur le plan d'eau que sur la ville. La multiplicité des perspectives et percées visuelles d'intérêt revêtent un caractère unique dans l'environnement du Vieux-Port. L'encadrement des vues doit être hiérarchisé et mis en valeur. Un ensemble de critères d'aménagement doit être

adopté afin de conserver ou de mettre en valeur les perspectives visuelles depuis le Vieux-Port, la ville ou le fleuve sur les différents points d'intérêt du site afin de créer un cadre visuel de qualité.

De toutes ces considérations, le Comité a tiré ce principe:

Principe 3

Le caractère maritime et historique du site appelle la pertinence et l'excellence tant au niveau de l'utilisation de l'espace qu'au niveau de la conception et du design architecturaux afin de mettre en valeur le caractère du site. Tout aménagement du site devra aussi préserver ou mettre en valeur les vues exceptionnelles sur le site, le plan d'eau, la rue de la Commune et la ville.

2.6 LE PROCESSUS DE DÉVELOPPEMENT

Selon l'expression de plusieurs intervenants au cours des audiences, il n'y a pas urgence à aménager l'ensemble du site. Tout aménagement précipité ou intensif risquerait d'imposer un caractère artificiel au Vieux-Port. Les forces d'attraction demeurent, faut-il le rappeler, le caractère maritime et historique du site.

Aussi, il serait préférable d'utiliser le site du Vieux-Port graduellement, selon des besoins spécifiques clairement identifiés et dans le respect constant des qualités exceptionnelles du site. Il s'agit de l'aménager d'abord de façon minimale avec l'objectif de favoriser sa réappropriation et de tester les activités possibles.

Les processus de planification et de développement doivent donc rester ouverts afin de s'adapter aux circonstances changeantes du contexte montréalais.

Le Comité en retient ce principe:

Principe 4

Il est nécessaire d'aborder l'aménagement du site de façon évolutive, étape par étape, dans le cadre d'un plan directeur, en s'assurant que chaque nouvelle adjonction ne nuise pas aux interventions antérieures.

2.7 CONTRÔLE DU DÉVELOPPEMENT

Le contrôle du développement du Vieux-Port, selon l'expression de la majorité, doit demeurer entre les mains des pouvoirs publics afin de rencontrer les objectifs de développement du Vieux-Port comme lieu public de détente et de loisir. La valeur patrimoniale et historique du site incite également à soutenir une telle proposition.

Le contrôle public du développement du territoire n'exclut pas, selon des intervenants aux audiences, la participation directe du secteur privé à la réussite du projet,

mais ceux-ci écartent toute forme de privatisation du site et mettent en question l'objectif d'autofinancement du site tel que poursuivi jusqu'à maintenant. Ceux qui se sont prononcés sur la question croient qu'il est plus important de considérer les retombées économiques à long terme sur le Vieux Montréal et la région montréalaise que les bénéfices à court terme engendrés par une activité privée ou commerciale sur le site. Les représentants du monde des affaires abondent dans le même sens et souhaitent que les pouvoirs publics participent par leurs investissements dans le Vieux-Port à encourager le secteur privé à investir dans le Vieux Montréal, afin de favoriser l'essor économique de ce quartier.

Principe 5

Les terrains et l'espace aérien du Vieux-Port demeurent dans le domaine public et l'aménagement comme la mise en valeur du site doivent être sous le contrôle des pouvoirs publics.

2.8 LA GESTION DU TERRITOIRE ET DE L'AMÉNAGEMENT

L'intégration du site à son contexte urbain ne se pose pas uniquement en termes d'aménagement physique du site, mais également en termes de planification urbaine et de maîtrise d'ouvrage.

Plusieurs intervenants ont suggéré que la gestion de l'aménagement du Vieux-Port fasse l'objet d'une collaboration entre les deux niveaux de gouvernement et les autorités municipale et régionale. Une telle collaboration, selon plusieurs, assurerait la mise en application des principes d'intégration et de complémentarité énoncés auparavant.

Il faut souligner, à ce sujet, que cette question de gestion a toujours été abordée sous l'aspect de la planification. La juridiction même du territoire du Vieux-Port par la Société du Vieux-Port n'a été remise en cause que par deux intervenants, le RCM et le Conseil central de la CSN, qui réclament une municipalisation du territoire.

Le Comité propose le principe suivant en relation à ces questions de gestion du territoire et de l'aménagement.

Principe 6

Les gouvernements et les administrations régionale et municipale devraient participer à la planification et la gestion de l'aménagement du territoire du Vieux-Port.

2.9 LES ACTIVITÉS SUR LE SITE

Des activités proposées, le Comité a retenu les activités récréatives et culturelles comme étant compatibles avec la notion de lieu public ouvert. Ces activités ont

également fait l'objet d'un consensus pour assurer une animation constante du site, sans pour autant occuper toute la place et tout en demeurant à une échelle réduite. Ceci n'empêcherait pas l'implantation d'activités commerciales de soutien.

Ces activités devront répondre à des besoins réels, et il faudra vérifier la pertinence de chaque projet par rapport au caractère spécifique du site et s'assurer que le Vieux-Port est l'endroit propice pour servir le public visé. Des études de faisabilité et des études d'impact devraient être menées pour les projets d'envergure.

Ces considérations ont amené le Comité à avancer ce principe:

Principe 7

Tout aménagement du site du Vieux-Port doit refléter des besoins réels pour lesquels le site du Vieux-Port doit être particulièrement approprié.

2.10 VALEUR ARCHÉOLOGIQUE

L'importance archéologique de certains secteurs du territoire notamment la Pointe-à-Callière et le pied de la Place Jacques-Cartier, a été démontrée au cours des audiences principalement par la Société d'archéologie et de numismatique de Montréal. De même certains ont manifesté l'intérêt de localiser les quais et murs de soutènement des premières installations portuaires. Ces travaux archéologiques pourraient se faire dans le cadre d'activités culturelles, ce qui permettrait à la population de prendre part à la recherche des vestiges de l'histoire de Montréal. Ainsi, tout le long de la rue de la Commune ou sur le site de l'Esplanade, selon le cas, des sites pourraient être ouverts au public pour lui permettre d'assister à l'avancement des travaux. Cette démarche s'inscrit dans une pratique déjà établie dans plusieurs villes historiques du monde comme Londres, Rome et Jérusalem, où les travaux d'aménagement de sites historiques sont précédés de fouilles archéologiques.

Le Comité propose qu'on retienne le principe suivant:

Principe 8

Le site du Vieux-Port et ses environs recèlent d'importants vestiges archéologiques qu'il s'agira de mettre en valeur lors de l'aménagement du site.

LE VIEUX-PORT
DE MONTRÉAL

Consultation **PUBLIQUE**

Document d'information et de synthèse



Le Comité
consultatif
du Vieux-Port
de Montréal

333, rue de la Commune ouest
Montréal (Québec)
H2Y 2E2
Tél.: (514) 283-8208

JUIN 1985

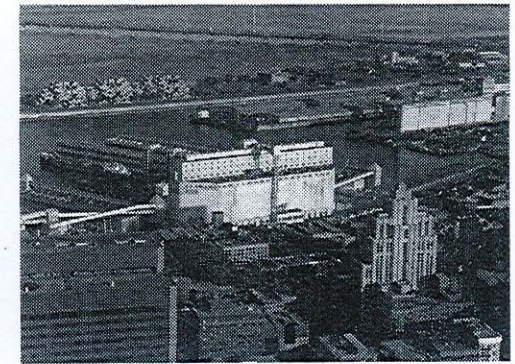
Le XXe siècle

Le début du XXe siècle est marqué par une série de travaux imposants dans le port. La plupart des installations portuaires sont refaites en pierre et en béton, à la fois pour répondre aux caractéristiques des navires modernes et pour contrer les crues. A cet effet, un travail d'ingénierie, gigantesque et innovateur, est entrepris de 1898 à 1904: les quais et le mur de protection contre les inondations sont haussés, pour atteindre progressivement les dimensions et les formes qu'on leur connaît maintenant. Le port s'allonge de plus en plus vers l'est, à la hauteur des quartiers Hochelaga et Maisonneuve.

Dans les Prairies, la culture des céréales connaît un tel essor que le Canada accède bientôt à une position prédominante sur les marchés mondiaux du blé. Cette nouvelle ère de prospérité a une incidence marquante sur le développement du port, imposant l'édification des lourdes structures des élévateurs à grain. Simultanément, la capacité de production de l'industrie montréalaise s'accroît considérablement.



La croissance des activités portuaires est dès lors axée vers une spécialisation par secteur, de plus en plus poussée. Le site qu'on nomme aujourd'hui "Le Vieux-Port" est réservé presque exclusivement à la manutention du grain, alors que, plus à l'est, plusieurs sections du port sont réservées à des chantiers maritimes et aux compagnies pétrolières. Le port de Montréal devient l'un des plus importants ports de mer intérieurs au monde.



Ce qui caractérise cette période, c'est une coupure de plus en plus marquée entre la ville et son port. Sur le plan administratif, après 1936, le port n'est plus sous le contrôle de la Ville de Montréal mais relève du Conseil des ports nationaux. Sur le plan visuel, la présence d'entrepôts permanents, d'élévateurs à grain et de convoyeurs prive le grand public du contact avec l'eau et avec les activités portuaires. En outre, le site n'est même plus accessible aux piétons. Enfin, sur le plan fonctionnel, il y a déplacement graduel des populations, des commerces et même des entrepôts qui sont reconstruits dans des parcs industriels modernes et des territoires mieux desservis par les infrastructures routières.

En 1959, l'ouverture de la voie maritime permet aux transatlantiques d'accéder aux Grands Lacs et met fin au transbordement obligatoire des marchandises à Montréal. De plus, l'évolution technologique du transport maritime, au cours des dernières décennies, a déterminé des changements importants dans l'organisation des activités et dans l'utilisation des infrastructures du port. Les activités portuaires dans le secteur le plus ancien ont en conséquence diminué considérablement au profit des secteurs plus en aval, libérant ainsi petit à petit le territoire maintenant sous la juridiction de la Société du Vieux-Port de Montréal.

Au milieu des années 1970, le port de Montréal tente de redonner aux quais du Vieux-Port une part de leur activité portuaire. Une première hypothèse, visant à implanter un terminal à conteneurs en face du Marché Bonsecours, est envisagée. C'est à cette fin que le bassin, entre les quais Jacques-Cartier et Victoria, est remblayé

entre 1971 et 1973. Ce projet suscite, il est vrai, beaucoup de controverses. Les autorités municipales y voient un risque de contrecarrer ainsi leurs efforts de régénérescence du Vieux Montréal (déclaré en 1963 "arrondissement historique") auquel on veut alors donner une nouvelle orientation à caractère résidentiel, culturel et touristique.

C'est à cette époque que remontent les premières études visant à trouver une vocation nouvelle pour le secteur du Vieux-Port. C'est aussi à cette époque que cette même volonté commence à se manifester dans plusieurs autres villes portuaires d'Amérique du Nord où l'on cherche à mettre en valeur les berges de la ville et à favoriser l'accès à la population.



1.5 EVOLUTION DU DOSSIER DU VIEUX-PORT DEPUIS 1974

Même s'il est vrai qu'il y a maintenant une vingtaine d'années que des avis sont exprimés concernant le réaménagement du Vieux-Port, c'est principalement depuis 1975, avec le "Rapport Lincourt", que se succèdent de façon continue les faits et les actions qui marquent cette volonté d'aménagement soulignée précédemment. Pour aider à en dresser le bilan, il est apparu intéressant de proposer une chronologie des principaux gestes posés jusqu'à maintenant.

1974

Le Conseil des ports nationaux et le ministère d'Etat aux Affaires urbaines confient à la Société générale des systèmes urbains le mandat de réaliser une étude de réaménagement et de remise en valeur des propriétés de la partie ancienne du port de Montréal. Plusieurs facteurs justifient cette étude:

- les installations portuaires du site sont désuètes;
- le potentiel d'expansion portuaire et industrielle du Vieux-Port est limité;
- le potentiel de réaffectation du site est élevé, compte tenu de sa proximité du centre-ville;
- la communauté montréalaise exprime le désir de récupérer les berges et d'ouvrir la ville sur le fleuve.

1975

La Société générale des systèmes urbains présente son rapport, communément appelé "Rapport Lincourt". Les responsables de l'aménagement du site ne donneront jamais suite à cette proposition qui valorise une utilisation urbaine du site.

Le Conseil des ports nationaux publie un schéma d'aménagement d'un terminal pour conteneurs, prévoyant la poursuite du remplissage des bassins entre les quais Victoria, Jacques-Cartier et King Edward.

Parcs Canada prend en charge le dossier du Canal de Lachine pour y établir un parc linéaire et une piste cyclable.

1976

Le gouvernement fédéral abandonne le projet d'un terminal pour conteneurs sur le site du Vieux-Port, considérant qu'il serait plus économique à long terme de le construire dans l'est.

1977

Le ministre d'Etat aux Affaires urbaines et le ministre des Transports du Canada annoncent:

- le projet de réaménager le Vieux-Port en fonction des résultats d'une consultation populaire;
- la démolition de l'élévateur à grain no 2, en face du Marché Bonsecours;
- la construction du terminal pour conteneurs dans la partie est du port.

1978

Le Groupe de recherche et de démonstration du ministère d'Etat aux Affaires urbaines est mandaté pour élaborer un programme de participation du public aux décisions concernant le réaménagement du Vieux-Port. Il est décidé de créer une association de groupes et d'individus intéressés au réaménagement du Vieux-Port.

Le ministère d'Etat aux Affaires urbaines confie aux consultants Desnoyers Mercure et Moshe Safdie, architectes associés, le mandat d'élaborer différentes options qui fournissent aux citoyens intéressés une base de discussion sur les orientations générales et l'avenir du Vieux-Port.

En juin, un colloque réunit quelque 300 personnes. Les discussions portent sur les projets de réaménagement des zones portuaires d'autres villes nord-américaines et sur les particularités du site de Montréal.

Des activités estivales, au pied de la place Jacques-Cartier (exposition, visites guidées), accueillent environ 18 000 visiteurs.

A l'initiative du Gouvernement du Canada, le public est invité à devenir membre de l'Association/Le Vieux-Port et à soumettre opinions et mémoires.

L'élévateur à grain no 2 est démolli, malgré les protestations de certains groupes et de spécialistes de l'architecture et du patrimoine.



1979

Parcs Canada publie son plan d'aménagement du Canal de Lachine, plan qui prévoit le rétablissement du lien entre les eaux du Canal et celles du Vieux-Port.

Les quatre options de développement du Vieux-Port, conçues par le groupe Desnoyers Mercure et Moshe Safdie, architectes associés, sont présentées au public.

Un mandat d'un an est accordé à l'Association/Le Vieux-Port pour consulter le public sur ces options.

Au terme des consultations, L'Association/Le Vieux-Port énonce les principes fondamentaux et la stratégie de réaménagement issus d'une réflexion sur les opinions émises dans le processus de consultation.

Une entente financière intervient entre le Gouvernement du Québec et la Ville de Montréal pour aider à la revitalisation du Vieux Montréal.

1980

L'Association/Le Vieux-Port adopte la version finale de son rapport intitulé: "Stratégie de réaménagement pour le Vieux-Port de Montréal".

1981

En novembre, la Société immobilière du Canada (Le Vieux-Port de Montréal) Limitée, communément appelée "La Société du Vieux-Port" est créée. Dès lors, le gouvernement fédéral remembre les propriétés constituant le Territoire du Vieux-Port, en faveur de son ministère des Travaux publics, et en confie la juridiction à la nouvelle Société.

L'Association/Le Vieux-Port devient un organisme autonome, non subventionné.

La Société du Vieux-Port de Montréal entreprend l'aménagement d'un parc linéaire le long de la rue de la Commune y intégrant une piste cyclable et une promenade pour piétons.

Six des huit voies ferrées qui longent la rue de la Commune sont alors enlevées.

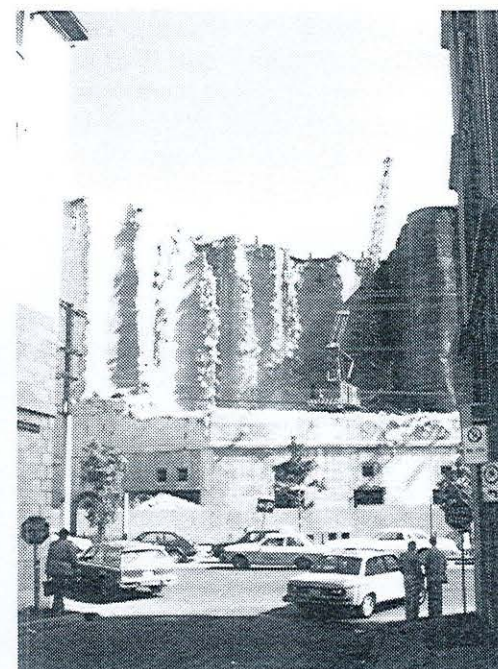


1982

La Société du Vieux-Port mandate le groupe Lavalin-DMA (Desnoyers, Mercure inc.), en collaboration avec Norbert Schoenauer urbaniste et la firme Devencore, pour préparer un plan à long terme de mise en valeur des terrains du Vieux-Port.

La Tour de l'Horloge, rénovée, est ouverte au public.

La Société du Vieux-Port annonce sa décision de démolir l'élévateur à grain no 1.



1983

Le plan, proposé par Norbert Schoenauer urbaniste n'est pas retenu par le Conseil des ministres.

En juillet 1983, le groupe Lavalin-DMA/Devencore reçoit le mandat d'élaborer un concept d'aménagement et de rechercher un consensus des intervenants à son sujet.

Deux consultants, les firmes Poirier Cardinal urbanistes et architectes et Peter Rose Architecte, reçoivent mandat de proposer des concepts d'aménagement distincts.

Le groupe Lavalin-DMA/Devencore consulte les trois paliers de gouvernement, les milieux d'affaires ainsi que les groupes communautaires Association/Le Vieux-Port et Héritage Montréal sur les concepts d'aménagement.

La Société du Vieux-Port retient le plan d'aménagement d'une esplanade, le long de la rue de la Commune, proposé par la firme Peter Rose Architecte.

En septembre, la Société du Vieux-Port accorde au groupe Lavalin-DMA le mandat de gérer la construction de l'Esplanade.

En novembre, la Société du Vieux-Port rend public son schéma d'aménagement et annonce la mise en chantier de plusieurs projets, entre autres, l'Esplanade, l'aménagement du parc de la pointe de la Cité du Havre et l'excavation de la partie est du Canal de Lachine, le tout à la faveur d'un programme de relance économique du Gouvernement du Canada.

La Société du Vieux-Port confie à la Société La Haye et Ouellet le soin de concevoir l'aménagement d'un parc à l'entrée est du Canal de Lachine.

1984

La Société La Haye et Ouellet élabore son projet pendant qu'on procède à l'excavation du Canal de Lachine et qu'on construit un pont dans l'axe de la rue Mill.

Un concours national de design est organisé dans le but de choisir des fontaines qui orneraient les squares de l'Esplanade.

La Société du Vieux-Port mandate Lavalin/American City Corporation et Desnoyers-Safdie, architectes, pour élaborer un programme de mise en valeur des terrains situés en dehors de l'Esplanade. Ce programme doit s'étaler sur cinq ans.

Les nouveaux membres du Conseil d'administration de la Société du Vieux-Port de Montréal sont nommés.