LE VIEUX-PORT
DE MONTRÉAL

Consultation PUBLIQUE

Rapport final 1986

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 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

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

333 de la Commune St. W.
Montreal, (Quebec)
H2Y 2E2
tel.: (514) 283-8208

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 350e 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

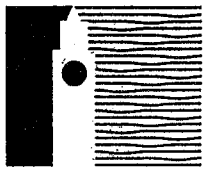
Pierre Laurin
Co-président

Serge Arsenault

Paul David

Phyllis Lambert

Philip O'Brien



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 avions convenu d'amorcer une vaste consultation publique visant à dégager les voeux 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

RÉSUMÉ DU RAPPORT FINAL

Le présent document constitue le Rapport final sur les consultations publiques concernant l'avenir du Vieux-Port de Montréal. La Société du Vieux-Port a donné aux Comité consultatif le mandat de dégager, à partir des consultations publiques, les objectifs généraux appropriés pour l'utilisation future du Vieux-Port. En conséquence, les consultations publiques visaient à déterminer s'il existait une convergence de points de vues sur la future utilisation du Vieux-Port et, si tel était le cas, à identifier les lignes directrices à suivre lors de l'aménagement.

Ce rapport présente 35 recommandations fondées sur les points de vue exprimés par le public lors de deux séances d'audiences publiques ainsi que sur les recherches et les analyses du Comité. Quoique la vision du Vieux-Port de l'avenir reflétée dans le présent Rapport final n'ait pas fait l'objet d'une suggestion particulière lors des audiences publiques, le Comité est convaincu que les recommandations contenues dans ce Rapport final reflètent une convergence des opinions exprimées au cours du processus de consultation.

Le site du Vieux-Port signifie beaucoup pour les Montréalais. Le Comité a tenté de saisir l'importance du Vieux-Port à travers ces réflexions, ces analyses et ces recommandations. Selon le Comité, c'est la signification du Vieux-Port en tant que place maritime depuis 350 ans qui reflète son passé et présume de ses futures utilisations. Non seulement doit-on remettre en évidence les aspects historiques des lieux, mais aussi doit-on y retrouver un lieu public d'aujourd'hui, à la fois urbain et portuaire, à la fois accessible et vivant et qui refasse son unité avec la ville toute entière.

Comme il a été établi dans le Rapport intérimaire et confirmé au cours de la deuxième partie des audiences publiques, le Comité conclut que la vocation principale du Vieux-Port doit être celle de lieu public, que le Vieux-Port doit demeurer la propriété du secteur public et qu'il doit offrir un ensemble d'activités à caractère culturel et récréatif ainsi que des activités commerciales de soutien. Le Comité rejette la vocation résidentielle ainsi que toutes vocations intensives d'édifices à bureaux, de commerce et d'activités portuaires industrielles.

Le thème essentiel recommandé pour le secteur central du site qui s'étend de la rue McGill jusqu'à la Place Jacques-Cartier, y compris les jetées Alexandra, King Edward, Jacques Cartier est celui d'une place maritime, peut-être dotée d'un centre d'interprétation de Montréal, d'un musée maritime ou d'une maison des sciences et techniques et où pourraient s'exercer des activités reliées aux croisières touristiques sur la jetée Alexandra, avec des activités commerciales accessoires. Il pourrait peut-être y avoir des restaurants et un hôtel, un vaste hall d'exposition, ainsi que des promenades au niveau de l'eau.

Les principales caractéristiques d'une place maritime sont les navires, les jetées et les bâtiments. Les grands navires nécessitent de grandes jetées et d'imposants bâtiments qui représentent les structures essentielles d'une place maritime. De nos jours, de saisir d'un coup d'oeil ces navires, ces jetées, ces bâtiments, c'est comprendre instantanément l'essence même de l'imposant port et ville de Montréal.

Par conséquent, le Comité recommande de garder les jetées en leur apportant quelques modifications pour favoriser l'accès à l'eau, initiative qui confirmera ainsi la signification particulière du Vieux-Port de Montréal.

Il est aussi recommandé d'excaver le remblai existant entre les jetées Jacques-Cartier et de l'Horloge, en face du Marché Bonsecours, pour former un grand plan d'eau servant d'avant-cour à un Marché Bonsecours reprenant une vocation publique, si la ville de Montréal devait décider d'entreprendre cette rénovation.

Le Comité recommande que la partie est du site, le quai et le Bassin de l'Horloge, soit surtout utilisée à des fins récréatives, plus particulièrement à des activités nautiques. Si les terrains du Canadien Pacifique (la cour de triage Viger) devenaient disponibles, le Comité recommande d'envisager une double utilisation (le musée ferroviaire canadien et un secteur résidentiel) moyennant l'achèvement d'une rue nord-sud à partir de la rue Notre-Dame jusqu'au Vieux-Port ouvrant ainsi le site vers l'est de la ville.

En ce qui concerne la partie ouest du site (l'entrée du canal Lachine, à l'est de l'autoroute Bonaventure), le Comité recommande le creusage du canal original et le prolongement du parc qui existe actuellement jusqu'au Vieux-Port. À l'ouest de l'autoroute Bonaventure, au pied de la rue Peel, le Comité propose d'étudier des propositions pour de nouvelles industries légères, catalyseurs économiques favorables pour le Faubourg-des-Récollets et les secteurs environnants s'étendant aussi loin que Saint-Henri et Pointe Saint-Charles.

Le Comité recommande que la population puisse avoir facilement accès au site du Vieux-Port, tant physiquement que visuellement, plus particulièrement les piétons. Tous les efforts devraient être déployés pour intégrer et relier entièrement le Vieux-Port à la ville. La clôture qui se dresse le long de la voie ferrée devrait être enlevée. Quoique la voie ferrée doive rester pour l'instant, il est recommandé d'examiner les possibilités futures.

Il est fortement recommandé qu'un système de transport en commun de surface adéquat soit mis en service pour faciliter l'accès au site et pour y circuler. En termes de coûts et d'achalandage prévu, la construction d'une station de métro sur le site du Vieux-Port serait injustifiée.

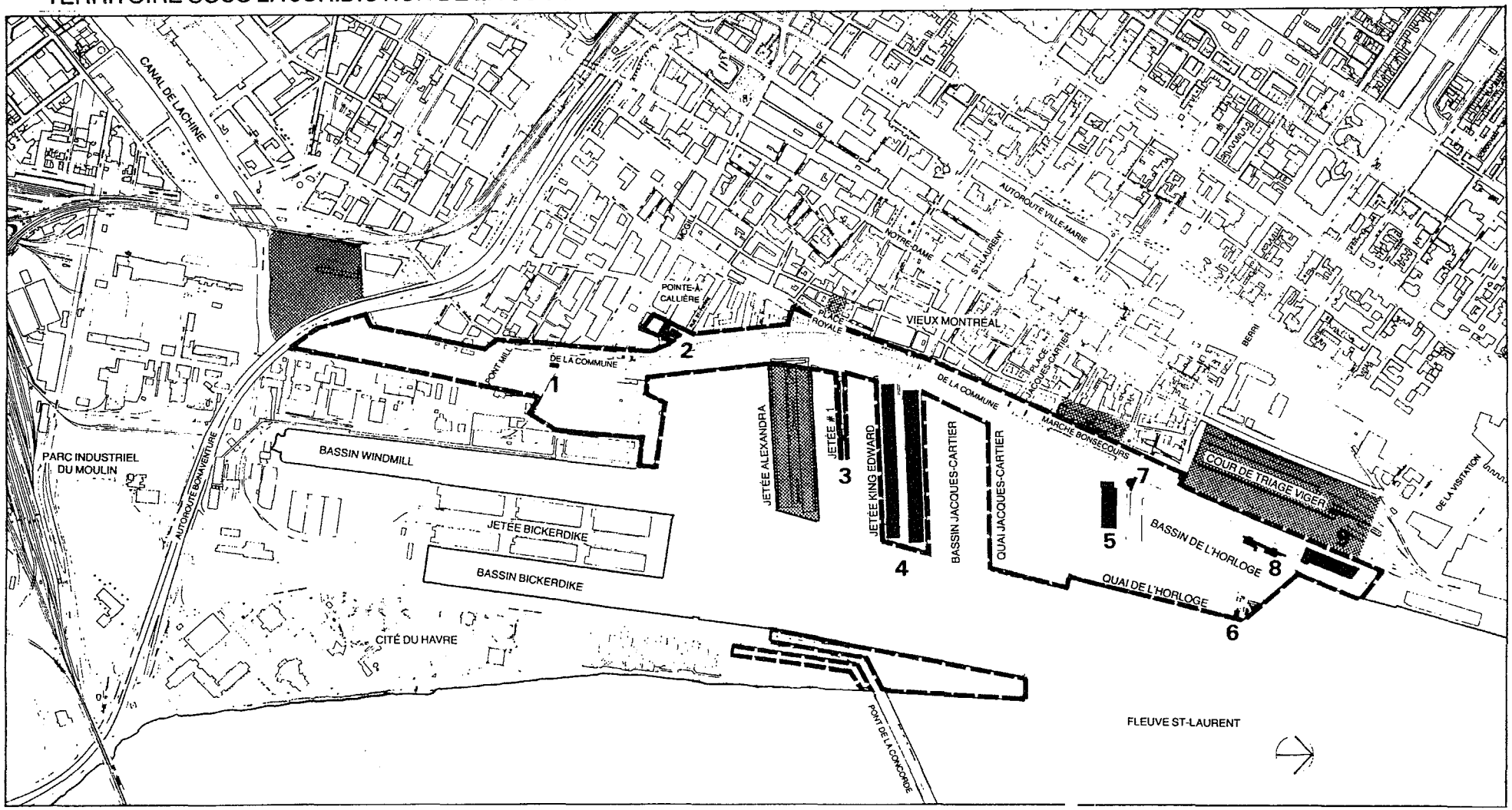
Selon le Comité, les percées visuelles du Vieux-Port doivent permettre de voir l'importance de la place. D'un seul coup d'oeil, que ce soit du canal Lachine, du Bassin de l'Horloge ou du coin des rues Notre-Dame et de n'importe quelle rue nord-sud aboutissant sur le site du Vieux-Port, il devrait être évident qu'il s'agit d'une place maritime. On devrait dès voir les bateaux, les jetées et l'eau. Les immenses hangars sur les jetées, vides et inesthétiques, dominent actuellement le site. Il est recommandé que certains de ces hangars soient recyclés à de nouvelles fins et que d'autres soient modifiés, réduits ou remplacés afin d'améliorer les points de vue vers le site et sur le site.

En résumé, ce sont les principales recommandations du Comité découlant des consultations publiques sur l'avenir du Vieux-Port de Montréal. On trouve les 35 recommandations au complet au chapitre 4 de la Partie II du présent Rapport final.

Le Rapport final se divise en deux parties. La première partie est en quelque sorte une préface à la deuxième. Avant d'aborder les analyses, principes directeurs et recommandations qui sont l'essence même de la deuxième partie, le Comité a demandé à Mme Denise Boucher, écrivaine, de lui faire part de ses réflexions sur le processus de consultation. Elle a su, avec éloquence et poésie, évoquer les liens qui unissent les Montréalais à leur port. Puis, le Comité brosse un tableau imaginaire de ce que pourrait être (entre autres possibilités) le "nouveau" Vieux-Port de l'avenir.

TERRITOIRE SOUS LA JURIDICTION DE LA SOCIÉTÉ DU VIEUX-PORT DE MONTRÉAL

Carte No 1



Territoire sous la juridiction de la Société du Vieux-Port de Montréal

Propriétés contiguës d'intérêt pour la planification

1 La Maison des Marins
2 L'édifice Allan
3 La tour de manutention
4 Les hangars 7, 8, 9, 10
5 Le hangar 16
6 La tour de l'Horloge
7 L'ancien poste de police
8 Les hangars des remorqueurs
9 L'entrepôt frigorifique

TABLE DES MATIÈRES

LE RAPPORT FINAL

		Page
Lettre de transmission		i
Résumé du Rapport final		iii
Carte du site du Vieux-Port		vi
Table des matières		vii
PARTIE I: UNE VISION DE L'AVENIR		1
1.	"Arriver à bon port"	3
2.	Une vue globale	6
3.	Quelques images du Vieux-Port de Montréal	9
PARTIE II: LE RAPPORT DU COMITÉ		11
1.	Introduction	13
1.1	Le mandat du Comité	15
1.2	Une consultation publique sur les principes fondamentaux	15
1.3	Les recommandations: une convergence des opinions	16
1.4	La structure du Rapport final	17
2.	Vocation principale et huit principes directeurs	19
2.1	Introduction	21
2.2	Une vocation principale de lieu public	21
2.3	Le Vieux-Port et son environnement urbain	22
2.4	L'accessibilité publique au site et au fleuve	24
2.5	Le caractère du site	24
2.6	Le processus de développement	25
2.7	Contrôle du développement	25
2.8	La gestion du territoire et de l'aménagement	26
2.9	Les activités sur le site	26
2.10	Valeur archéologique	27

		Page
3.	Analyse et conclusions du Comité	29
3.1	Introduction	31
3.2	Le secteur central	31
3.3	Le secteur est	41
3.4	Le secteur ouest	49
3.5	L'Esplanade	55
3.6	Pointe de la Cité-du-Havre	57
3.7	L'accès et la circulation	59
3.8	La voie ferrée	63
4.	Les recommandations du Comité	65
	Introduction	67
	Vocation principale et huit principes directeurs	67
	Un ensemble, trois secteurs	68
	Percées visuelles	69
	La clôture	69
	Rapprochement vers l'eau	69
	Les constructions sur le site	69
	Activités et équipements	70
	Territoires contigus	71
	Accès au site	72
	La voie ferrée	73
	Processus de planification	73
	Participation du secteur privé	73
5.	Notes biographiques des membres du Comité consultatif	75

ANNEXES

I	Synthèse des interventions lors des audiences publiques	83
1.	Première partie des audiences publiques	87
1.1	Introduction	87
1.2	Préoccupations du public	87
1.3	Vocations suggérées par le public	92
2.	Deuxième partie des audiences publiques	95
2.1	Introduction	95
2.2	Préoccupations du public	95
2.3	Configuration du site	98
2.4	Les activités et équipements	100

		Page
2.5	Accessibilité et transport	111
2.6	La valeur archéologique du Vieux-Port	112
II	Informations supplémentaires	115
1.	Le canal de Lachine	117
2.	Circulation des bateaux de plaisance sur les eaux du Vieux-Port et les projets de marina	122
3.	Les activités portuaires	124
4.	Les voies ferrées du Vieux-Port	126
5.	Les niveaux d'eau dans le secteur du Vieux-Port	129
6.	Aspects visuels	131
7.	Lettre du président du Comité exécutif de la ville de Montréal	134
III	Description des étapes du processus de la consultation publique	137
1.	Le processus de consultation publique	140
2.	Séances d'information	
	- liste des personnes ressources	143
3.	Table ronde	
	- liste des personnes ressources	145
4.	Liste des personnes consultées	146

CARTES

1.	Territoire sous la juridiction de la Société du Vieux-Port de Montréal	vi
2.	Les secteurs d'analyse	32
3.	Les secteurs environnants - secteur central	32
4.	Les secteurs environnants - secteur est	42
5.	Les secteurs environnants - secteur ouest	50
6.	Conservation des jetées et du remblai entre les jetées Jacques-Cartier et de l'Horloge	99
7.	Conservation des jetées et enlèvement du remblai entre les jetées Jacques-Cartier et de l'Horloge	99
8.	Enlèvement de sections de jetées pour créer des îlots	101
9.	Enlèvement complet des jetées Alexandra, King-Edward et Jacques-Cartier	101
10.	Canal de Lachine - hauteurs libres et tirants d'eau	118
11.	Mouvement des cargos sur les eaux du Vieux-Port	123
12.	Réseau ferroviaire régional	128
13.	Cotes d'élévation des quais et de la rue de la Commune	130

PARTIE I : UNE VISION DE L'AVENIR

1. "ARRIVER À BON PORT"

Septembre et décembre 1985... des dizaines et des dizaines de Montréalais, de milieux divers, sont venus témoigner de leur attachement et de leur amour pour leur ville et pour son vieux port. Jamais l'on n'aura mieux senti le désir profond de la population de retrouver l'accès à son port et à son fleuve.

Pour bien traduire cette "histoire d'amour" entre les Montréalais et leur port, le Comité a invité madame Denise Boucher, écrivaine, à nous livrer la réflexion suivante sur la participation populaire à l'avenir du Vieux-Port.

Arriver à bon port

"Chanter les villes qui prennent racine dans les corps des eaux.
_La Seine flânait dans son lit_Regarde avec amour sur les bords du grand fleuve_
Les eaux craquent, c'est la fécondité. L'eau est le mythe premier.
De là toute naissance.
Autour des eaux, on se construit.
New York. Barcelone. Bilbao. Saint-Malo.Casablanca.Tripoli. Marseilles Montréal.Ecluses. Ponts. Quais. Jetées. Ports. Bateau. Arriver. Débarquer.

Selon la grande tradition, le Vieux-Port de Montréal est le carrefour des commencements de notre histoire.Terre et eau intimement liées. Osmose.

Les villes se mettent les pieds dans l'eau pour la prendre.On construit un port.Toujours centre urbain initial et berceau des civilisations. C'est le noyau des communications pour les hommes qui se déplacent et commercent. Le port est activité. Mouvance des humains et des denrées. Via les eaux.
Le mot "port", dans sa racine, veut dire "abri". Au figuré, il signifie "lieu de repos".
De tous les temps, les humains ont ainsi cherché "refuge" auprès des eaux mères et matrices.
Source. Ruisseau. Rivière. Lac. Mer. Fleuve.

Moyen et lieu de révélation
On vient au bord de l'eau pour l'incanter.
FLEUVE.

_Rendez-nous notre fleuve_disent les Montréalais qui en ont gardé une mémoire collective.
Nous avons la montagne, nous voulons aussi le fleuve.
Pour le re-voir. Le re-sentir. Le ré-approcher.

_Glisserons-nous encore l'hiver, de la colonne Nelson jusqu'à ses glaces?
_Nous pourrions aussi le patiner.
_Ne pourrions-nous pas y flâner tout simplement. Sans rien faire. Juste à le regarder, lui. LE FLEUVE.

Eau. Espace blanc. Piste de ski de randonnée.
Eau. Espace vert. Piste cyclable.

Le Vieux-Port, collectivement, nous l'avons dans la peau.
Au cours des audiences publiques tenues à son sujet, les citoyens le réclament.
Ouvert. À tous et tout le temps.
En lieu public. Sans aucune privatisation d'aucune sorte.
Avec sa vocation unique, spécifique.
Qu'il redevienne la puissance d'attraction qu'il était.
Là-dessus, il y a un consensus absolu.
Qu'on en garde le meilleur et qu'avec le reste...
Le tout envisagé dans un ensemble.

Le meilleur sur lequel on s'entend?
la rue de la Commune parce que son sens architectural et les abords du port s'accordent. L'une étant l'extension de l'autre.
les quais parce qu'ils sont des exemples de réussite spectaculaire de l'ingénierie du début du siècle. En tenant compte des époques d'érection, on peut dire qu'ils témoignent d'un impact aussi important que fut celui de la baie James. Ils sont ainsi partie prenante de notre histoire.
On doit les conserver.
Et aussi, l'entrepôt frigorifique. Le poste de police. La tour de l'Horloge.

Le Vieux-Port et le Vieux Montréal ne sont pas seulement le berceau de notre ville. Mais, c'est bien à partir de ce point du fleuve que s'est ouverte l'Amérique du Nord.

De ce temps, le sous-sol garde en son sein des vestiges.
C'est pourquoi, lors des audiences publiques, des archéologues recommandent que l'on prenne garde de détruire le terrain afin d'y préserver ces précieux sites de fouille scientifique.

Le Vieux-Port a valeur de patrimoine. En tant que tel, il faut le conserver.

Le fleuve a force de vie, il faut le rendre accessible.

Pour ce, les projets et les propositions reçues s'inscrivent dans des hypothèses de conservation. Conservation et aménagement des lieux.

Tout cela dans un réseau de structures vouées à des activités soit culturelles, soit récréatives, soit pédagogiques.

Ils sont plusieurs à rêver de musées. Des signes de volonté de mémoires qui n'ont rien à voir avec la nostalgie.
On parle avec tout le contexte de faisabilité de musées.
Ferroviaire. Maritime. De l'imprimerie. Du transport motorisé.
De fourrure.Du patrimoine industriel et ouvrier.
La conservation fait naître beaucoup de désirs.
Les tenants du projet du musée ferroviaire possèdent déjà une des collections du genre la plus importante au monde.

Donnez-nous des bancs pour nous asseoir et des fontaines où abreuver notre soif a réclamé un groupe de personnes âgées.
C'est si simple et essentiel de l'eau et des bancs.

Du côté arts plastiques, dans ces bâtiments, on aimerait y installer des ateliers, des studios, des salles d'exposition. Deux organismes d'importance se rencontrent sur un projet. Celui d'une grande Halle dans les entrepôts 8 et 10. On y amènerait annuellement des événements d'envergure comme ils en ont déjà présenté et organisé à Montréal. Ce, entre autre le Salon international d'art contemporain de Montréal qui a lieu depuis trois ans au Palais des congrès.

Pour la quête du bien-être physique, des intervenants imaginent des piscines, des jeux de boule, une rampe de mise à l'eau, une marina, une piste cyclable qui rejoindrait celle du canal Lachine et deviendrait l'hiver disponible pour le ski de fond. On a même parlé de Vaporetto.

D'autres présences se signalent pour proposer soit une gare maritime, soit une auberge de jeunesse ou encore une école.

En tenant bien compte de l'essence publique des lieux, on réfléchit à des locations pour des commerces de soutien qui soient ou centre de location d'équipement ou resto-bar ou marché saisonnier.
Pourquoi ne pas rendre au marché Bonsecours sa vocation première?

Quant à la voie ferrée, on pense la garder pour le moment.

Mais, ce que tous veulent faire sauter, c'est la vilaine clôture qui coupe l'accessibilité aux berges du fleuve et le Vieux-Montréal du port lui-même.

Après beaucoup d'aventures, de réflexions et de réflexions de réflexions de professionnels de l'urbanisme, de l'environnement, de l'architecture, de l'histoire et de citoyens et de citoyennes de tout acabit, une volonté collective de reconquête du Vieux-Port et du Fleuve est manifeste et des évidences se mettent à jour.

Un fleuve à portée de main et de pied.
Un fleuve pour les yeux et qui se voit de la rue Berri et Notre-Dame, de la colonne Nelson et d'ailleurs.
Pour casser enfin notre privation de ses charmes et de ce qui empêche.
Liens nord-sud, dit-on.

Nous marcherons le fleuve le long de l'Esplanade jusqu'à l'entrepôt frigorifique.

Fleuve qui dit des mots comme saute-moutons, bateaux de croissière, bateaux et bac.

Fleuve public. Port public."

Denise Boucher

2. UNE VUE GLOBALE

Le Comité a senti jusqu'à quel point le Vieux-Port est bien plus qu'un terrain vague, abandonné, auquel on pourrait donner n'importe quelle vocation.

Le Vieux-Port "est" en quelque sorte Montréal. C'est là, au confluent de la petite rivière Saint-Pierre et du fleuve, que la jeune colonie de Ville-Marie allait prendre naissance. Attirés par la beauté de l'île et de sa colline verdoyante; obligés par les rapides à jeter l'ancre, les premiers colons jetèrent les bases de ce qui allait devenir une grande métropole économique et culturelle.

Alors que la ville s'étendait vers le mont Royal, le port quant à lui se développait d'abord le long des rives naturelles, puis grugea peu à peu sur le fleuve par des remblais artificiels sur lesquels on retrouve maintenant la plus grande partie du Vieux-Port... le contour naturel des berges est perdu.

Peu à peu, les activités portuaires se développèrent et le port devint la source prédominante de l'activité économique. Éventuellement, le Port de Montréal allait devenir l'un des plus importants en Amérique du Nord. Montréal et son port ont vécu en parfaite osmose.

Lorsque la navigation cesse à l'époque des glaces, les Montréalais en profitent pour faire du port et du fleuve un lieu de récréation. Et la voie glacée devient aussi un lien entre l'île et la rive sud.

Enfin arrive le printemps... les glaces cèdent en grinçant et disparaissent... la navigation reprend ses droits. Nouvelles d'Europe... échanges économiques et culturels reprennent vie.

Durant longtemps, le port joua littéralement le rôle de centre d'accueil des immigrants qui, attirés par le grand rêve de l'Amérique, venaient se joindre à nos ancêtres pour faire de Montréal un grand centre multiculturel... le port: "ferment" de culture.

Ces activités incessantes font du Port le moteur économique essentiel de Montréal, donnant du travail à des milliers et des milliers de personnes, favorisant l'implantation d'entreprises de toutes sortes et de toutes tailles qui marqueront à jamais la vie montréalaise.

Le Port a évolué technologiquement, ses activités se sont mêmes déplacées, laissant... le Vieux-Port, justement. Mais il demeure le coeur de Montréal et, cela, les Montréalais ne l'ont pas oublié.

Le désir qu'ont exprimé les Montréalais de se réapproprier ce bien public qu'est le Vieux-Port constitue le défi majeur de son développement, auquel le Comité à cherché à répondre adéquatement dans ses recommandations pour la remise en valeur du Vieux-Port.

C'est notamment la signification double que les Montréalais confèrent au Vieux-Port qui dirige la réflexion du Comité. Non seulement doit-on remettre en évidence les

aspects historique des lieux, mais aussi doit-on y retrouver un lieu public d'aujourd'hui, à la fois urbain et portuaire, à la fois accessible et vivant et qui refasse son unité avec la ville toute entière.

Pour le Comité, "lieu public" a un sens très précis: prédominance d'aires dégagées encadrées par d'importants équipements collectifs et activités populaires, accessibles à tous, et où les activités commerciales jouent un rôle secondaire. Cela signifie le libre mouvement partout, lieu public en continuité avec le territoire urbain proprement dit. Cela veut dire une qualité visuelle et symbolique digne d'une grande métropole. Avant tout, cela suggère un sens du lieu, une unité perceptible, une identité propre au fleuve St-Laurent, au Port et à la Ville qu'est Montréal.

Le Comité s'appuie dans son approche sur l'esprit des nombreux mémoires qui évoquent les grandes composantes de la morphologie de la région. Pour eux, le Vieux-Port, vu à vol d'oiseau, prend une importance à l'échelle de l'île, tout comme la montagne, le canal de Lachine, les îles, le centre-ville.

Il s'agit donc, dans l'esprit du Comité, d'identifier au coeur du Vieux-Port une place maritime qui soit le pendant du Vieux Montréal, incorporant dans un seul ensemble les trois quais, Alexandra, King Edward et Jacques-Cartier, les bassins, les navires amarrés ou naviguant, l'esplanade, le plan d'eau jusqu'à la jetée Mackay, et l'entrée du canal de Lachine et les bassins Bickerdike et Windmill.

La mise en forme de cet ensemble reposera surtout sur: l'ouverture des panoramas, vistas, et percées visuelles vers et depuis le Vieux-Port; la réouverture du canal de Lachine et le bassin Jacques-Cartier; la juxtaposition évocatrice des navires, des quais et des bâtiments sur les quais. Ainsi, nous serons en mesure d'apprécier la splendeur du front de mer que rappelle la rangée articulée des façades de la rue de la Commune, de percevoir dans leur ordre spatial les grandes composantes environnementales tels le fleuve et les îles, la Ville, le pont Jacques-Cartier, et le port actif au bassin Bickerdike.

Cette place maritime n'est pas à vocation unique. Ainsi, on pourrait retrouver sur le quai Alexandra une gare maritime à laquelle se grefferaient des structures dont les fonctions seraient connexes: hôtel, centre administratif, commerces.

Aux quais King Edward et Jacques-Cartier, pivots de cet ensemble portuaire, on pourrait, par contre, confier une fonction muséologique et didactique en y amenant des musées déjà existants et en y créant de nouvelles institutions comme, par exemple, une Maison des sciences et techniques et un centre d'interprétation de Montréal. On devrait, bien sûr, prévoir pour ce site aussi des équipements connexes, tels restaurants et commerces divers. À l'est du quai Jacques-Cartier on pourra rouvrir l'ancien bassin juste devant le marché Bonsecours, créant ainsi un plan d'eau dont le niveau serait légèrement plus bas que celui des jetées et utilisable à des fins récréatives.

À l'est, on retrouverait donc ce nouveau bassin, celui de l'Horloge et le quai de l'Horloge qui formeraient un ensemble auquel on pourrait confier le rôle de carrefour récréatif: centre d'animation intérieur, activités de plein air, centre récréatif intérieur. Ce secteur aurait été rendu accessible depuis le nord et l'est de Montréal grâce au prolongement d'un axe public, telle la rue Amherst. Cela aurait aussi pour effet de rendre

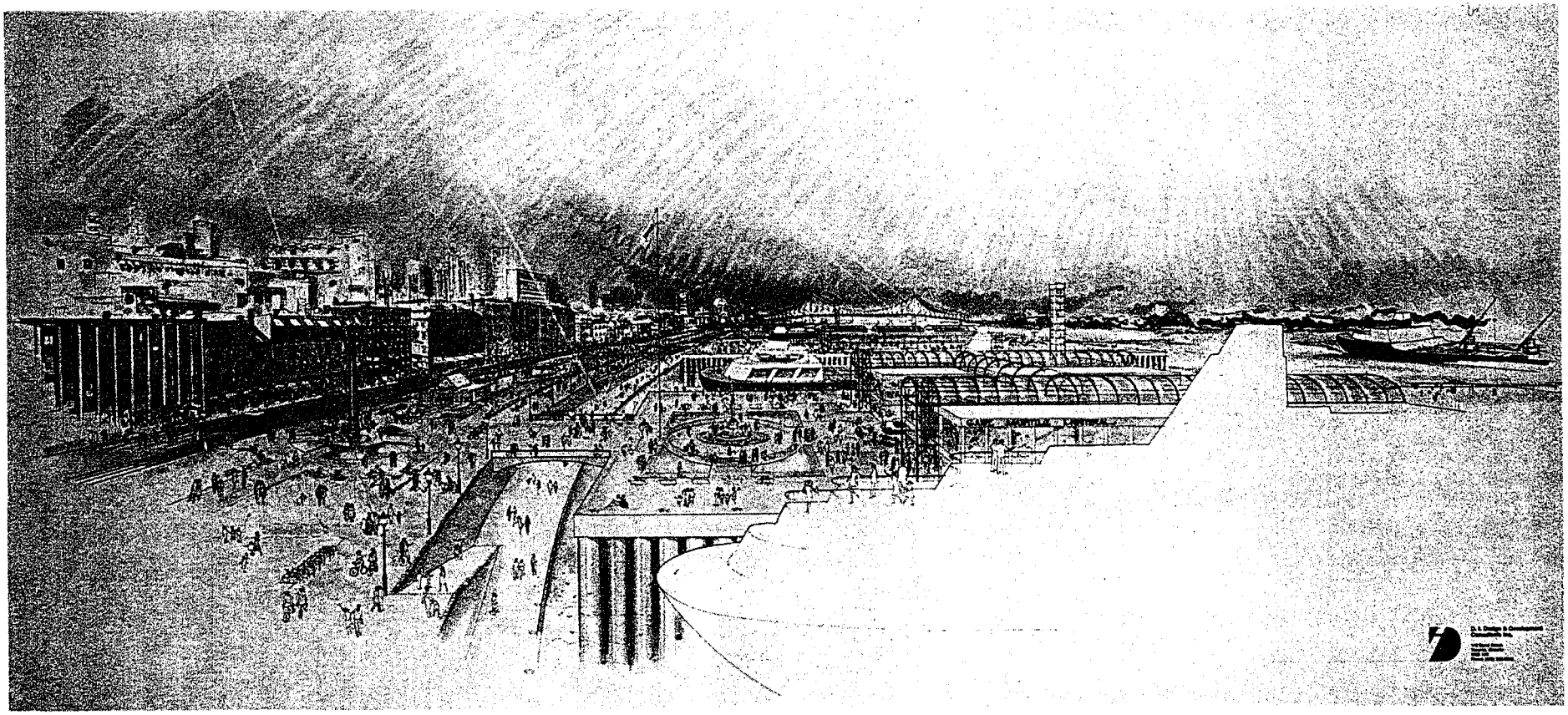
viable la remise en valeur de l'entrepôt frigorifique, mais nécessitera une entente entre la Ville et le Canadien Pacifique, propriétaire actuel des terrains limitrophes au nord de ce secteur.

Le Vieux-Port y gagnerait beaucoup si l'on installait le Musée ferroviaire canadien sur le terrain du Canadien Pacifique, où l'on pourrait aussi retrouver une population résidente. Dans ce cas, il devrait évidemment y avoir entente préalable entre la Ville, le Canadien Pacifique et le Musée ferroviaire. Si le Marché Bonsecours retrouvait sa vocation publique, cela aussi serait un atout pour le Vieux-Port.

À l'ouest, on retrouverait le canal Lachine dans son tracé original et bordé de verdure, d'arbres, longé par une promenade et une piste cyclable. À l'ouest de l'autoroute Bonaventure, le canal traverse une zone industrielle nouvelle, au pied de la rue Peel.

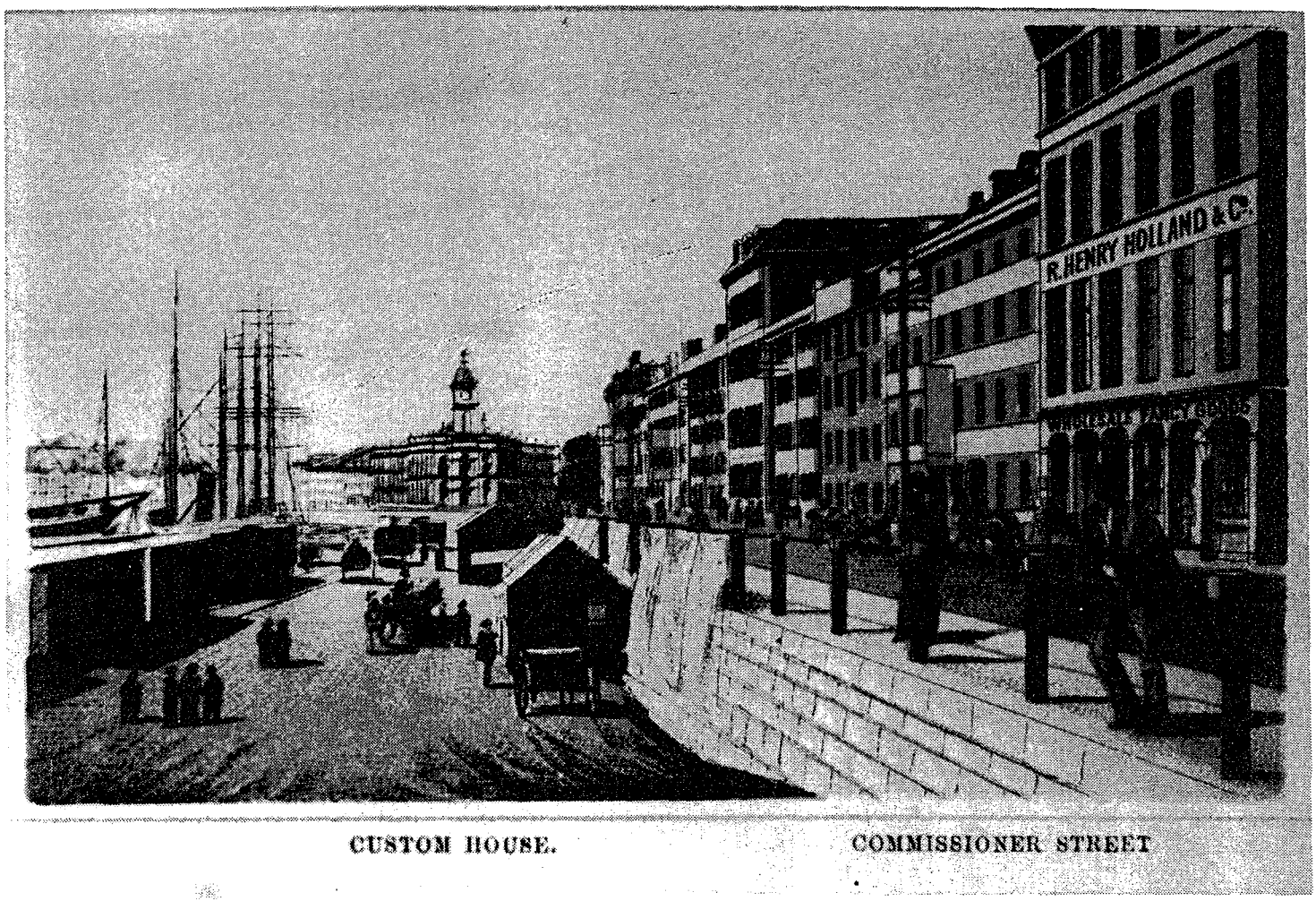
Sur l'ensemble de ces trois secteurs on retrouverait des infrastructures d'accueil au service des personnnes âgées, des personnes handicapées, des cyclistes, des piétons, des familles, des enfants... enfin, pour tous les utilisateurs. On aurait aussi accès à l'eau à plusieurs endroits, nous permettant de mieux observer le fleuve, les mouvements de la navigation, de mieux saisir en somme la "vie" du Saint-Laurent. L'on n'aperçoit surtout aucun obstacle qui puisse entraver la libre circulation sur les lieux. C'est un lieu vivant, animé, et non figé. Un site unique dans une ville unique.

Les quelques orientations évoquées ci-haut réflètent, croit le Comité, les espoirs et les attentes des Montréalais. Elles rendent aussi ce que pourrait être, dans l'avenir, la relation archétypale entre la Ville et son Vieux-Port, fondée sur l'histoire, exprimée de façon contemporaine et d'une qualité remarquée dans le monde entier et qui soit, enfin, un nouveau motif de fierté pour les Montréalais.



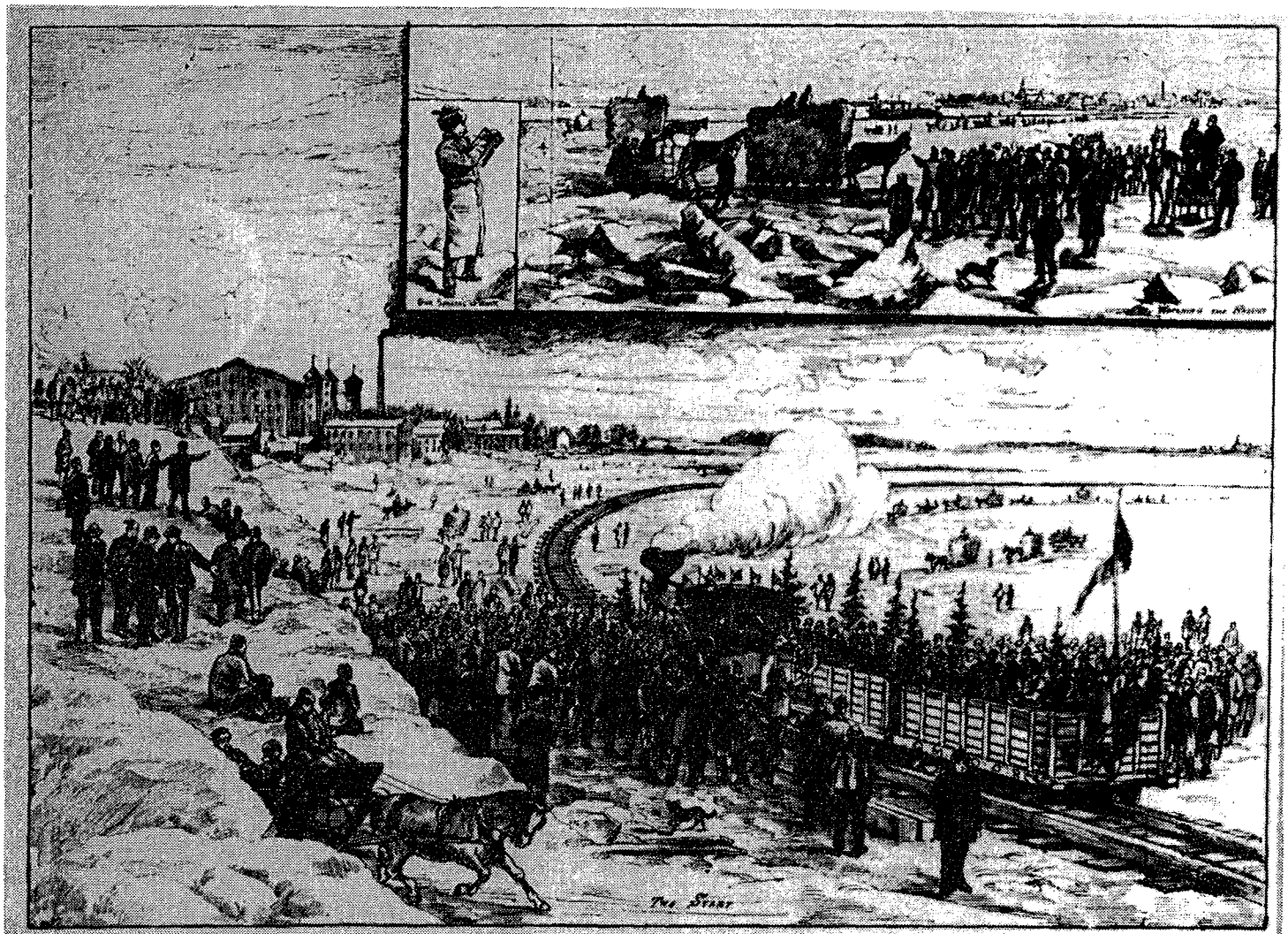
UNE IMAGE POSSIBLE DE LA PLACE MARITIME

3. QUELQUES IMAGES DU VIEUX-PORT DE MONTRÉAL



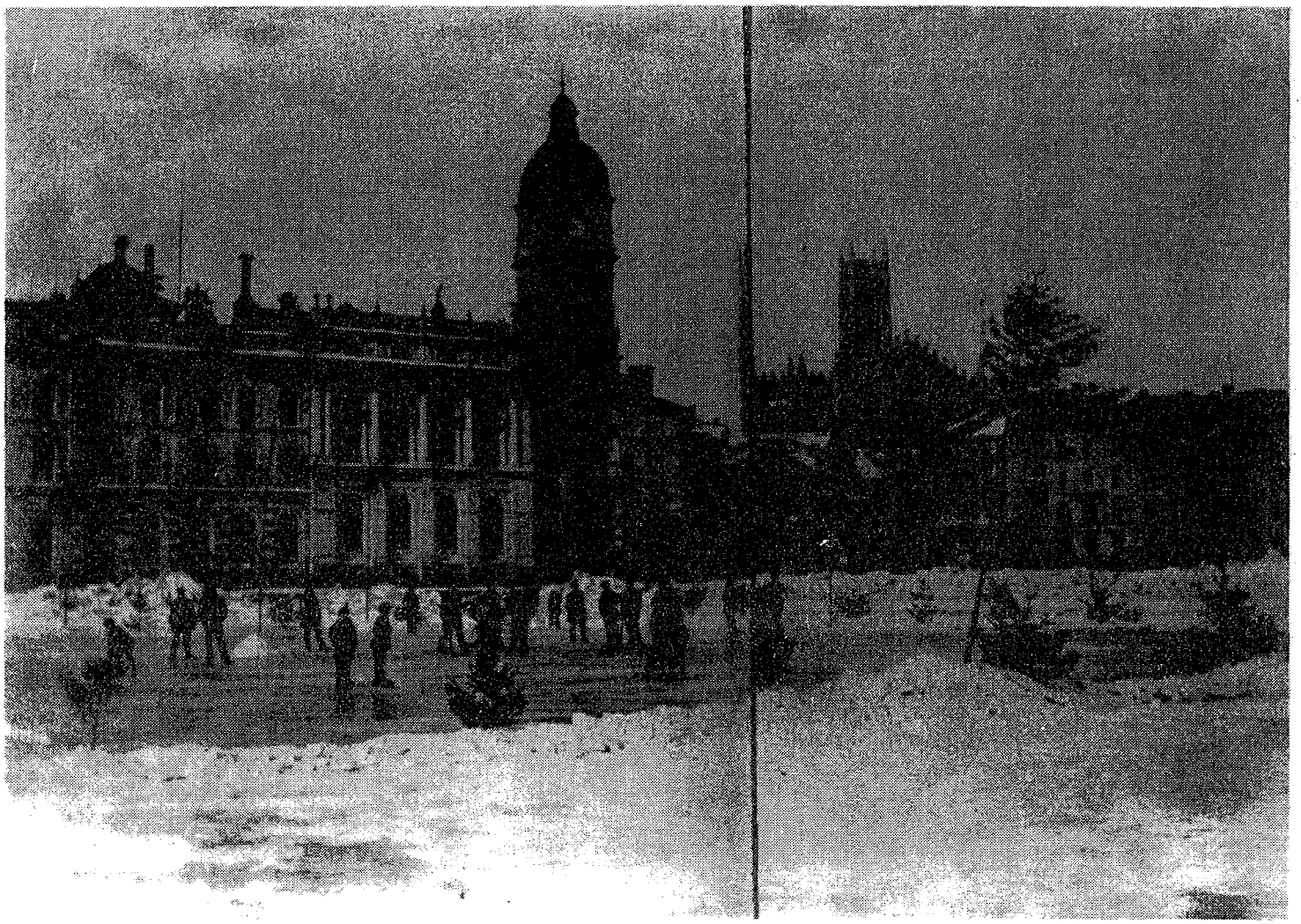
CUSTOM HOUSE. COMMISSIONER STREET

"Édifice de la Douane, rue de la Commune"
BNQ, Fond Massicotte (DS7/R/1-155ac)



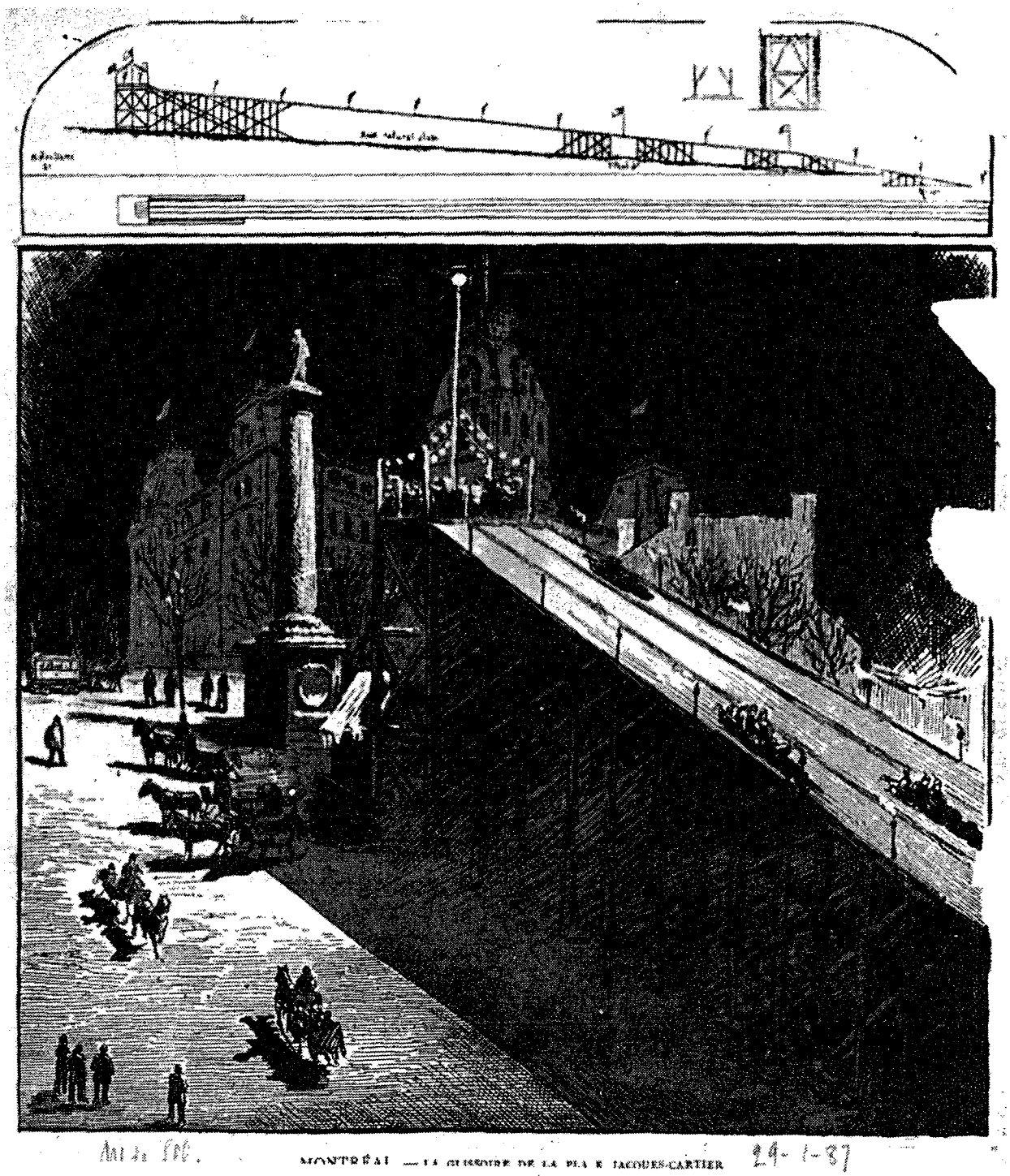
MONTREAL.—OPENING OF THE RAILWAY ON THE ICE.

"Inauguration du chemin de fer sur la glace"
BNQ, Fond Massicotte (DS7/R/4-227b)

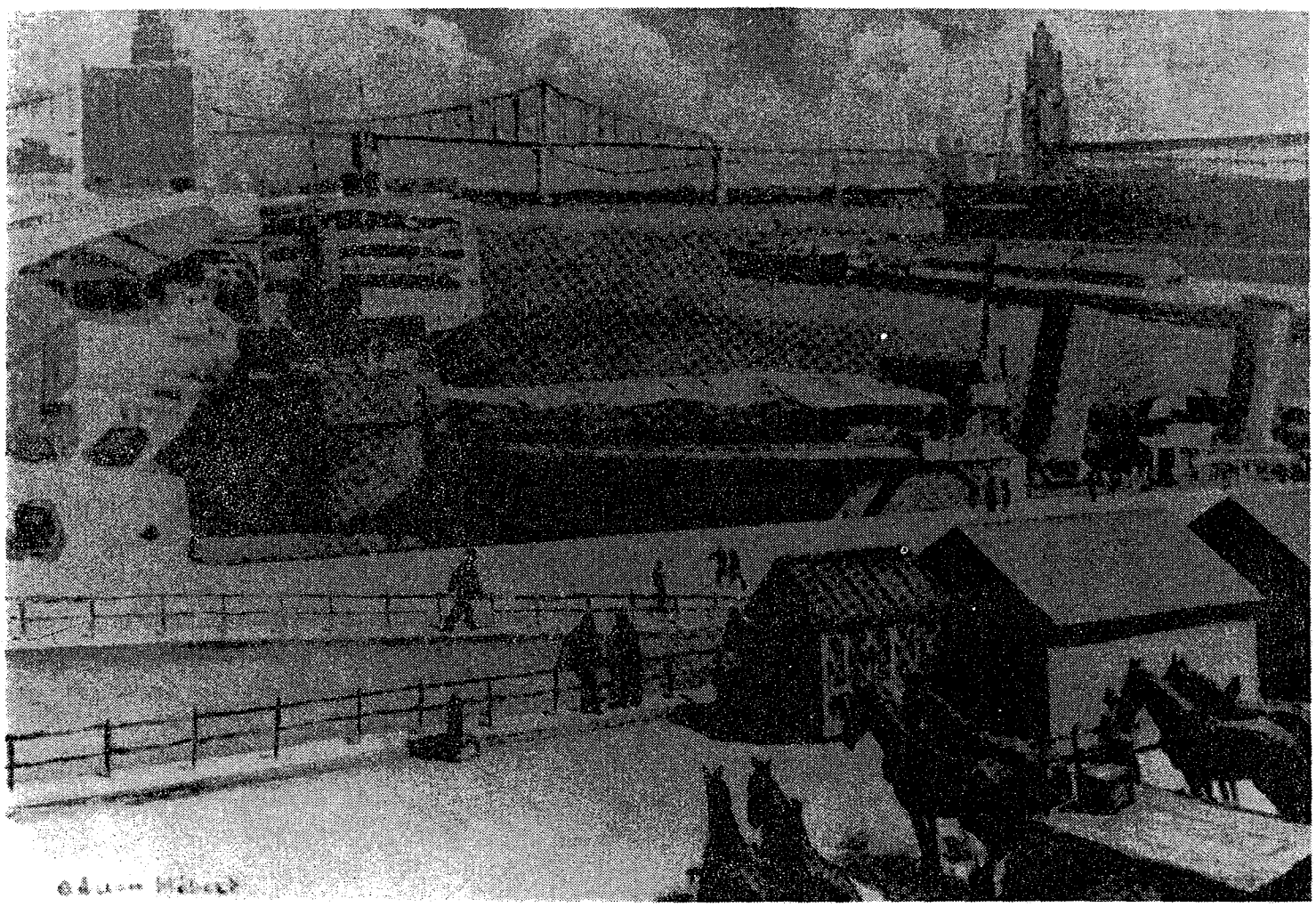


"Patinoire, Port de Montréal, 1870" Henderson

"Montreal - Courses sur la glace"
BNQ Fond Massicotte (DS7/R/4-188g)

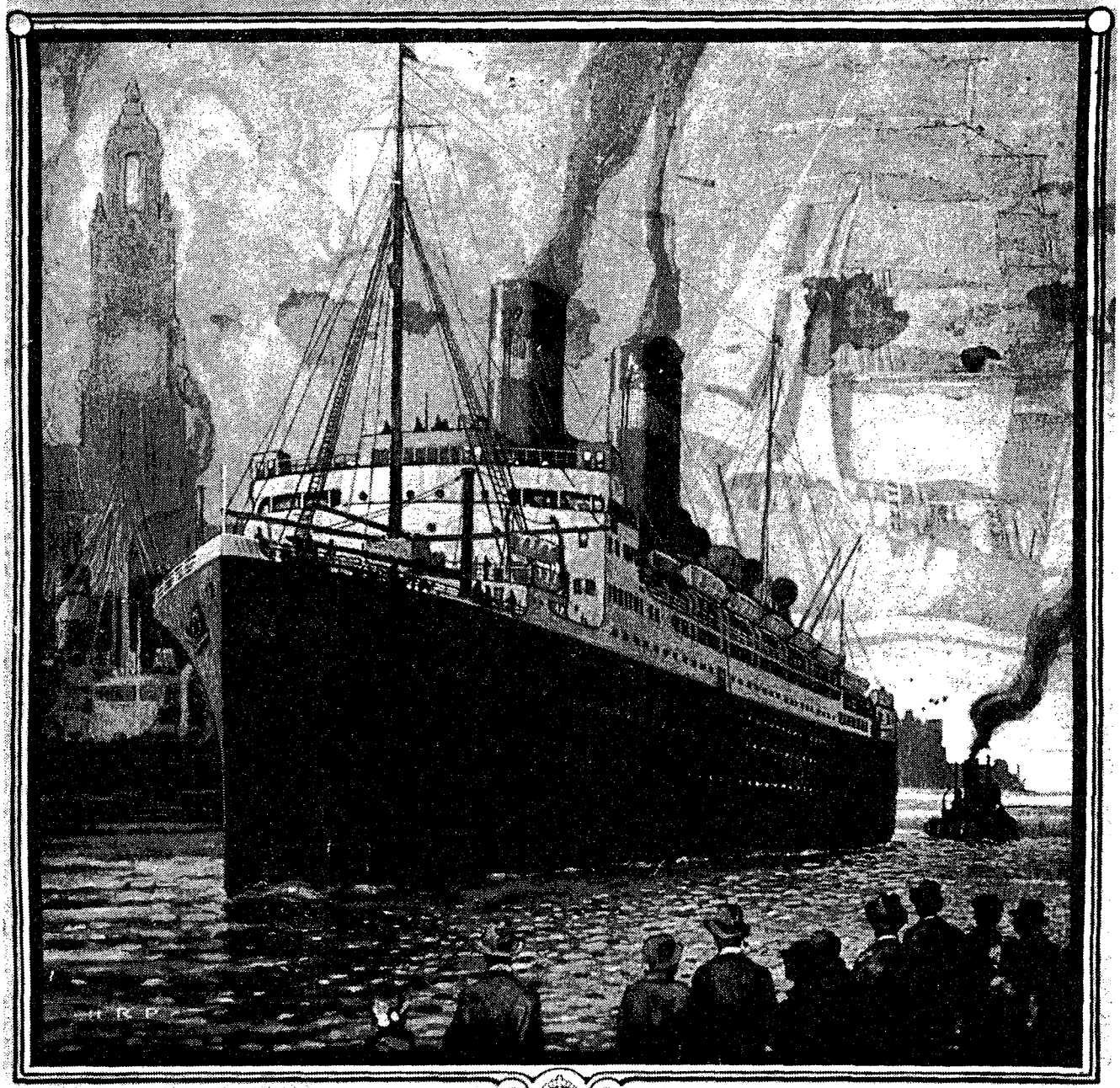


"Montréal - la glissoire de la Place Jacques Cartier 1887"
BNQ Fond Massicotte (DS7/R-2-182)



"Le port de Montréal" - 1929 Adrien Hébert
Galerie Nationale du Canada

PORT OF MONTREAL

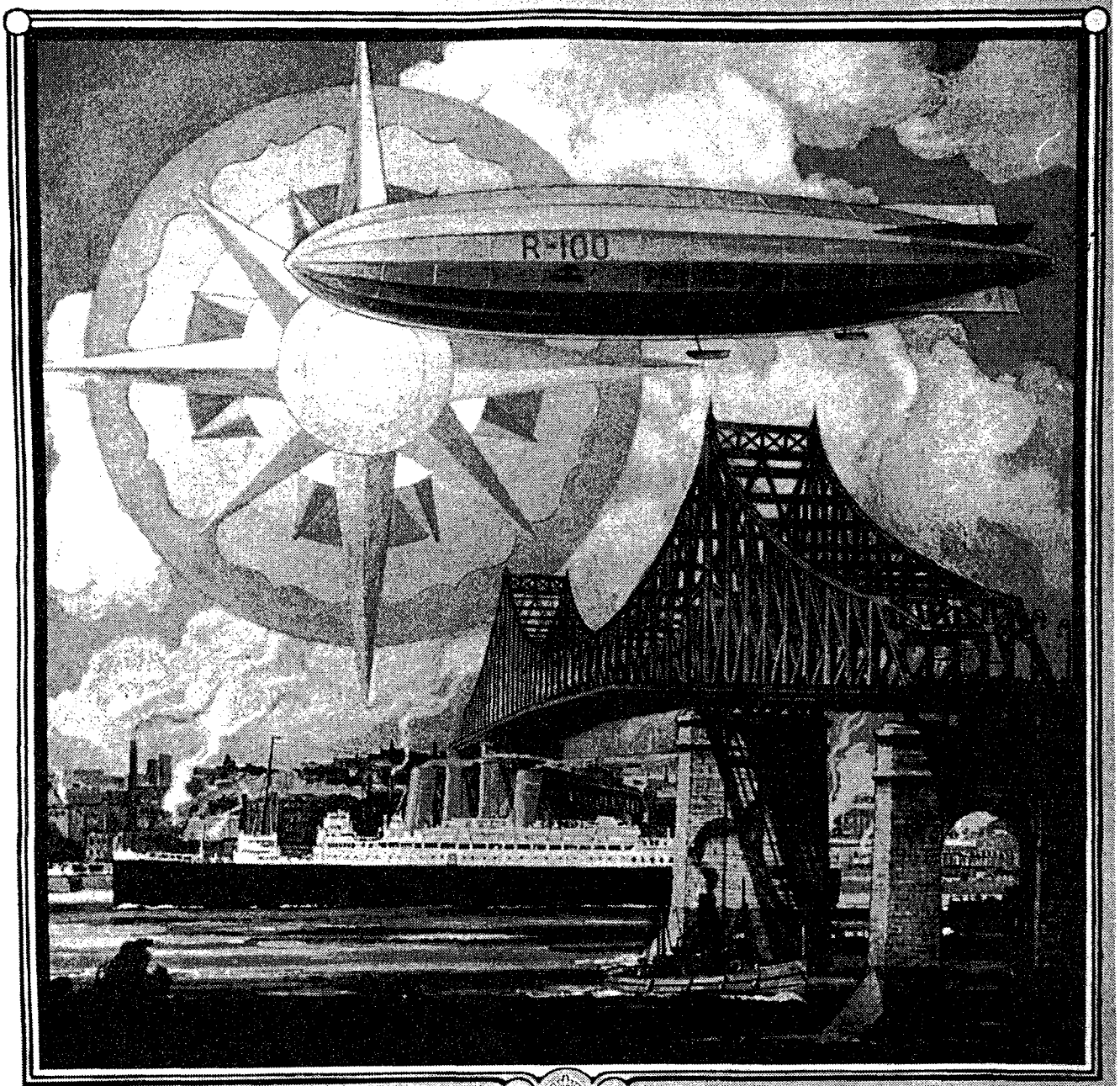


SAIL has been replaced by steam. Brigs and schooners have yielded pride of place to ocean leviathans of 20,000 tons, which navigate the St. Lawrence by day or night more easily than their smaller predecessors could have done, but the same spirit of progress and achievement prevails.

LES grosses cheminées ont remplacé les voiles. Brigantins et goélettes ont cédé le pas aux grands océaniques de 20,000 tonnes qui sillonnent le Saint-Laurent, la nuit comme le jour, avec plus d'assurance que leur petits ancêtres, mais toujours animés du même esprit d'enthousiasme et de progrès.

JUNE		1931		JUIN		
SUN DIM	MON LUN	TUE MAR	WED MER	THU JEU	FRI VEN	SAT SAM
	1	2	3	4	5	6

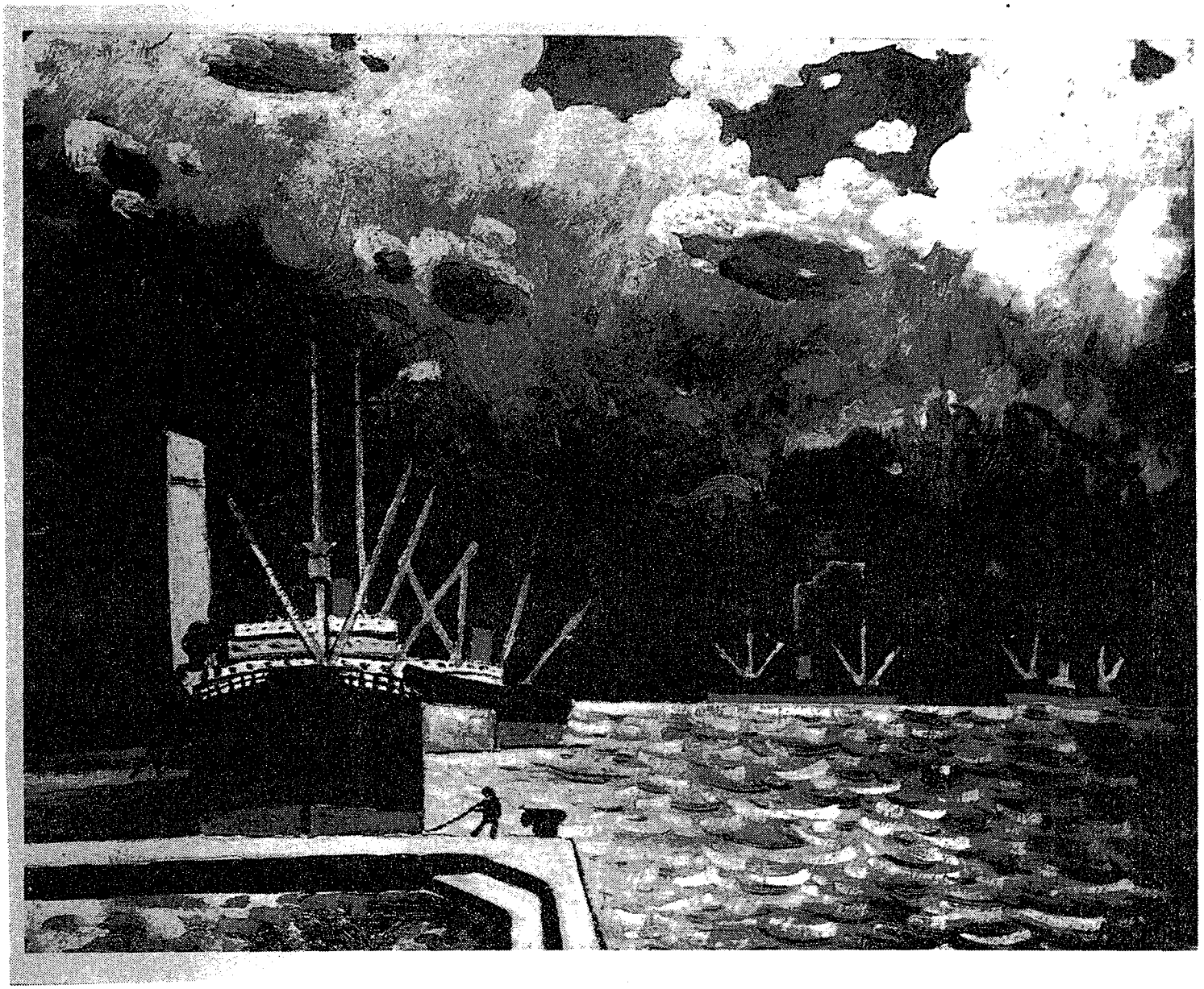
PORT OF MONTREAL



A 20,000-ton liner passing under the Montreal Harbour Bridge, while the huge British dirigible, the R-100, sails majestically over this massive structure.

UN paquebot de 20,000 tonnes passant sous le Pont du Havre tandis que le gigantesque dirigeable anglais, le R-100 survole majestueusement l'immense structure d'acier.

JANUARY		1932		JANVIER		
SUN DIM	MON LUN	TUE MAR	WED MER	THU JEU	FRI VEN	SAT SAM
					1	2



"Le port de Montréal", Marc Aurèle Fortin (huile sur panneau)
Galerie Bernard Desroches

PARTIE II : LE RAPPORT DU COMITÉ

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 recherchistes, 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 quatres 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 preparation 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 corrollaire 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.

3. ANALYSE ET CONCLUSIONS DU COMITÉ

3.1 INTRODUCTION

Au nombre des préoccupations majeures exprimées lors de la consultation publique figure la nécessité d'aménager le site du Vieux-Port en tenant compte des impacts que cet aménagement pourrait avoir sur l'ensemble du milieu urbain montréalais. Conscient de l'ampleur de ces impacts, et particulièrement sensible à la qualité des relations qu'entretiendra le site avec les secteurs limitrophes, le Comité s'est donc penché sur cette question.

La méthodologie d'analyse adoptée est basée sur un constat simple: d'est en ouest, le Vieux-Port est adjacent à des secteurs de la ville fort différenciés, soit: la cour de triage du Canadien Pacifique, le quartier historique du Vieux Montréal et le parc industriel du Faubourg-des-Récollets. L'interaction du Vieux-Port avec chacun de ces secteurs est très particulière. La spécificité de ces relations a influencé son analyse. Le site du Vieux-Port fut donc subdivisé en trois secteurs: centre, est et ouest. (Voir carte no. 2) Chacun d'eux fit l'objet d'une analyse tenant compte autant de ses qualités propres que des rapports qu'il entretient avec les lieux environnants. Il va sans dire qu'une bonne part de cette réflexion est tirée des propos du public aux audiences publiques.

Le présent chapitre résume cette réflexion sur chacun des secteurs ainsi que sur les questions touchant l'intégration de l'ensemble du site à la ville. Dans chaque cas, une brève mise en situation décrit les composantes du secteur, suivie d'un résumé des commentaires du public[1], de l'analyse du Comité et de ses conclusions.

3.2 LE SECTEUR CENTRAL

3.2.1 Mise en situation

Délimitation et description

Le secteur central s'étend depuis le Marché Bonsecours jusqu'à la rue McGill. Cette partie est constituée d'une longue bande de terrain contiguë au fleuve et des jetées No. 1, King-Edward, Jacques-Cartier et du secteur remblayé entre cette dernière et la jetée de l'Horloge. Le secteur est bordé au nord par la rue de la Commune mais inclut le parc de la Pointe-à-Callière (voir carte no. 3).

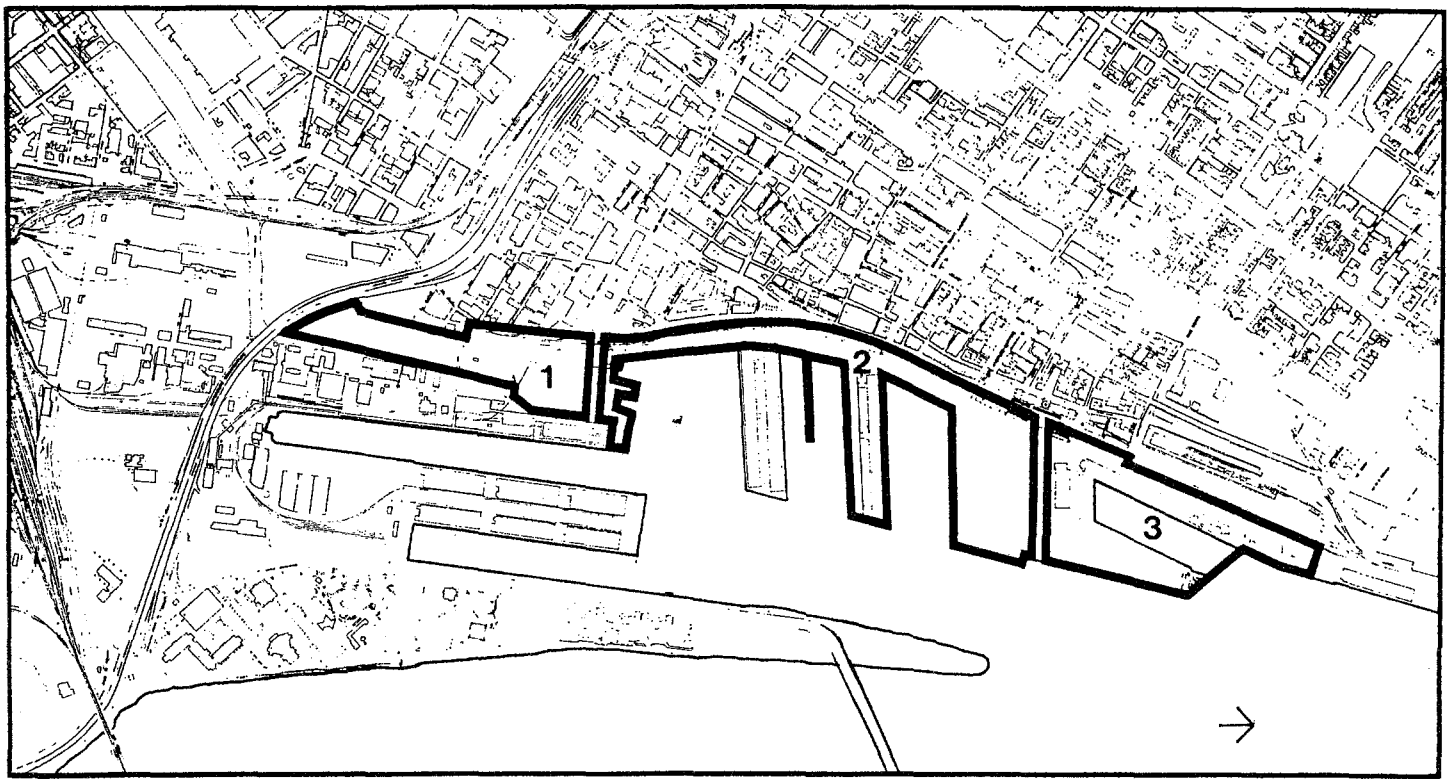
Un parc linéaire avec piste cyclable et voie piétonne reliant les secteurs est et ouest est aménagé entre la rue de la Commune et les voies ferrées. Une clôture est installée de chaque côté des voies ferrées limitant ainsi l'accès au Vieux-Port aux intersections des rues McGill, St-Pierre, St-Laurent, Berri et de la place Jacques-Cartier. L'aménagement (non complété) d'une Esplanade au sud des voies ferrées et la construction d'une voie routière en bordure du fleuve complètent cette bande de terrain. L'Esplanade est traversée de sentiers piétons et est agrémentée d'un étang avec pavillon.

---

(1) On trouvera la synthèse des interventions faites au Comité lors des deux audiences publiques à l'Annexe I du présent Rapport.

LES SECTEURS D'ANALYSE

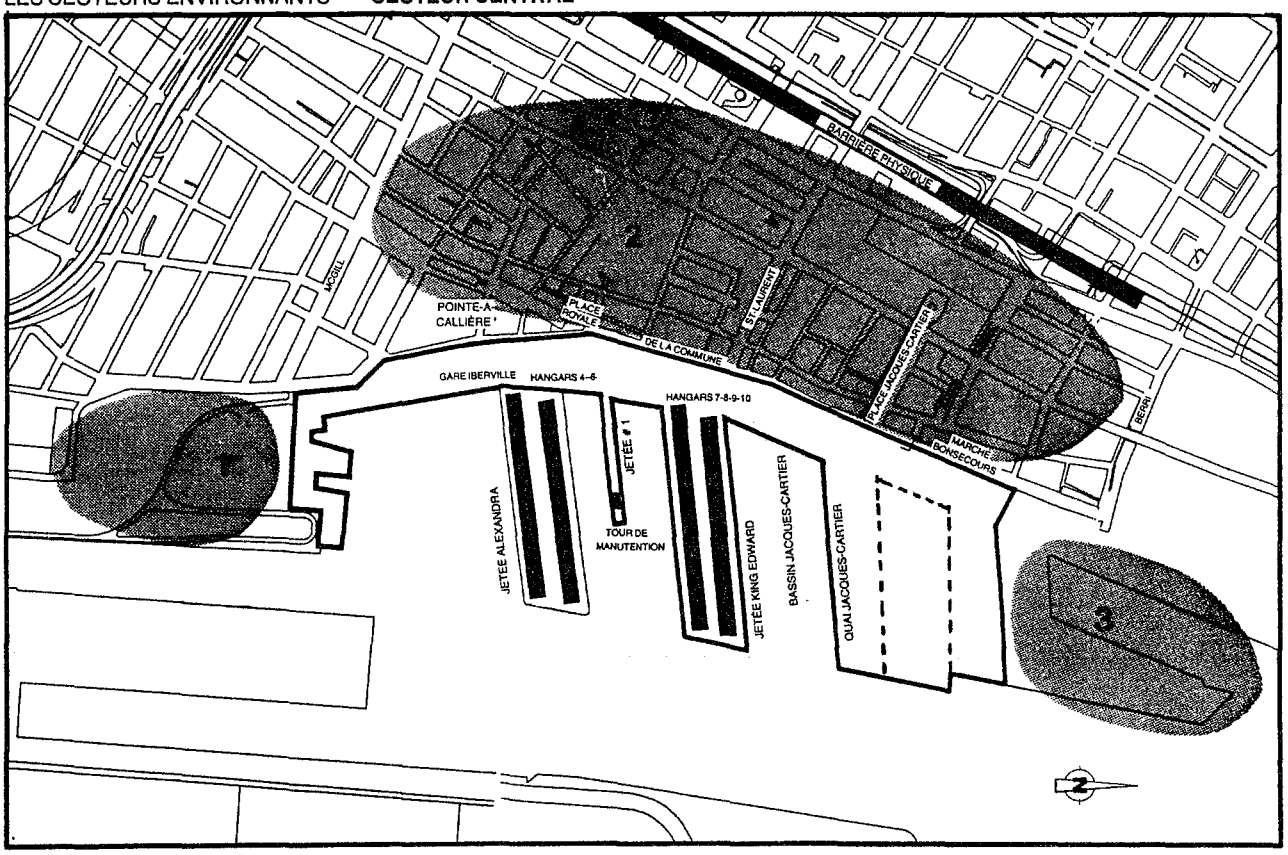
Carte No 2



1 Secteur ouest
2 Secteur central
3 Secteur est

LES SECTEURS ENVIRONNANTS **SECTEUR CENTRAL**

Carte No 3



1 Secteur ouest
2 Vieux Montréal
3 Secteur est

Les jetées numéro 1, King Edward et Jacques-Cartier n'ont subi aucune transformation majeure et sont présentement inutilisées sauf pour l'amarrage des cargos en hiver.

Le tableau suivant donne les superficies des jetées et des hangars:

SUPERFICIE DES JETÉES ET HANGARS

		SUPERFICIE
JETÉE ALEXANDRA*	4,00ha.	
HANGARS 4 ET 6 (2 ÉTAGES)		17 600m^2
GARE IBERVILLE (2 ÉTAGES)		20 600m^2
JETÉE NUMÉRO 1	0,29ha.	
TOUR DE MANUTENTION		
JETÉE KING EDWARD	4,00ha.	
HANGARS 7 et 9 (2 ÉTAGES)		23 000m^2
HANGARS 8 et 10 (2 ÉTAGES)		25 760m^2
JETÉE JACQUES-CARTIER	3,50ha.	
AUCUN BÂTIMENT		
REMBLAI	5,75ha.	

* Sous la juridiction de la Société du Port de Montréal.

Les secteurs environnants

Le secteur central du Vieux-Port est bordé à l'ouest par la zone portuaire Bickerdike/Windmill et l'ancienne embouchure du canal de Lachine, au sud par le fleuve St-Laurent et la Cité-du-Havre, et à l'est par la zone d'activités maritimes et récréatives du quai et du bassin de l'Horloge. Le Vieux Montréal, et plus particulièrement la rue de la Commune, forment la limite nord de ce secteur central du Vieux-Port.

La seule activité portuaire encore exercée dans le secteur central se situe à la jetée Alexandra où on y opère la gare maritime Iberville. Il est à noter que la gare maritime

n'occupe pas tout l'espace des hangars de la jetée Alexandra. Elle dessert les voyageurs de plusieurs bateaux de croisière qui s'arrêtent à Montréal à intervalles réguliers.

L'arrondissement historique du Vieux-Montréal est sans contredit un des ensembles patrimoniaux les plus importants en Amérique du Nord. Berceau de la métropole, ce quartier était déjà un poste commercial important au 17e siècle et est devenu à partir du 18e siècle le centre commercial et institutionnel de la ville, perdant graduellement sa population résidente au profit des quartiers environnants. Plus récemment, les activités industrielles et commerciales se déplacèrent vers des secteurs mieux desservis par les infrastructures routières. Différentes interventions, telles que la construction de l'autoroute Ville-Marie, la démolition massive de certains quartiers plus au nord contribuèrent à isoler le quartier du reste de la ville. Depuis le milieu des années 60, le quartier historique est devenu un lieu essentiellement touristique, fréquenté sur une base saisonnière et ne participant qu'accessoirement à l'activité de la ville. Au cours des dix dernières années et plus particulièrement depuis le protocole d'entente intervenu en 1979, entre le ministère des Affaires culturelles et la Ville de Montréal, de nombreuses interventions publiques et privées ont tenté de faire revivre le quartier.

3.2.2 Résumé des commentaires du public

La configuration des quais et jetées du Vieux-Port a été l'un des principaux enjeux des audiences publiques. Les propositions pour le secteur central ont été présentées sous forme de concepts globaux, adoptant même une attitude visionnaire. Elles peuvent être regroupées selon trois approches:

- l'enlèvement des jetées;
- l'enlèvement de sections des jetées;
- la conservation des jetées avec ou sans l'enlèvement du remblai en face du Marché Bonsecours.

Enlèvement des jetées

Plusieurs intervenants tels qu'Action Vieux Montréal, Poirier-Cardinal-Hardy-Dépatie et messieurs Dumais et Tremblay ont insisté sur la nécessité de démanteler les jetées afin de reproduire la relation existant autrefois entre le Vieux Montréal et le fleuve. Action Vieux Montréal suggère même de recréer l'aspect et le caractère du port du siècle dernier. Les intervenants Poirier-Cardinal-Hardy-Dépatie suggèrent l'enlèvement des jetées afin de retrouver une échelle qui convienne au Vieux Montréal. Les intervenants Dumais-Tremblay ajoutent à ces arguments en invoquant que le sens du lieu (genius loci) du Vieux-Port réside dans une relation étroite entre la rue de la Commune et le fleuve. Plusieurs de ces intervenants s'entendent pour conserver la jetée de l'Horloge afin d'y consolider les activités maritimes et récréatives présentes.

Enlèvement de sections des jetées

D'autres intervenants veulent rapprocher le fleuve de la rue de la Commune tout en conservant des sections de jetées. Les îlots ainsi formés ont des vocations diverses selon les proposeurs.

Jacques Rousseau propose une solution qui tend à concilier la volonté de dégager la rue de la Commune et celle de conserver les jetées pour des raisons patrimoniales et historiques. Il propose de fragmenter les jetées selon une disposition et une configuration leur donnant un aspect de vestiges tout en les dédiant à un usage contemporain. Jean-Yves Bélanger-Bourdages et John Bland cherchent plutôt à créer des îlots reliés entre eux et à l'Esplanade de la rue de la Commune. Ces îlots auraient essentiellement une vocation récréative et de loisir.

Conservation des jetées

Plusieurs intervenants tels qu'Héritage Montréal, Sauvons Montréal, L'Alliance des professeurs et M. Peter Rose accordent aux jetées du Vieux-Port une valeur historique et symbolique de tout premier plan qu'il s'agit de mettre en valeur. Monsieur Michel Barcelo évoque l'opportunité de donner au site une dimension nationale. L'Alliance des professeurs insiste pour que l'on exploite pleinement le potentiel didactique du Vieux-Port.

Plusieurs proposent de renforcer le caractère du lieu en suggérant des équipements ou des activités qui respectent une certaine thématique inspirée de son histoire. Le Conseil québécois du théâtre, le Regroupement Loisir-Québec et Sauvons Montréal pour n'en nommer que quelques-uns proposent sur la jetée King Edward, un centre multi-fonctionnel destiné à différents groupes culturels et de loisir.

L'enlèvement du remblai entre les jetées Jacques-Cartier et l'ancienne jetée Victoria a fait l'objet de certaines interventions, dont celles de M. Rose et d'Héritage Montréal, afin de retrouver la configuration originale des jetées.

Équipements et activités proposés

Jetée King Edward

La jetée King Edward est sans aucun doute le secteur qui a fait l'objet du plus grand nombre de propositions.

À l'exception du groupe Sauvons Montréal qui prône un retour à la vocation portuaire pour le rez-de-chaussée, la très grande majorité des intervenants ont privilégié une vocation socio-culturelle pour l'ensemble de la jetée.

Monsieur Claude Provencher a présenté un plan d'aménagement pour l'ensemble de la jetée. Il propose de créer dans cette structure un centre multi-fonctionnel. Le concept d'utilisation proposé vise à mettre à la disposition des jeunes entreprises et des intervenants de l'industrie de la culture et du loisir un espace adéquat d'un loyer modeste aidant au démarrage de leurs entreprises respectives.

D'autres intervenants ont proposé de faire cohabiter différents organismes ou groupes culturels, profitant ainsi d'une mise en commun de ressources. Par exemple, des ateliers et studios de création artistique (Gendron-Lefebvre), des services de production théâtrale (Conseil québécois de théâtre), des salles d'exposition et d'animation culturelle (Regroupement Loisir-Québec), un musée du St-Laurent (CEGEP Maisonneuve), des marchés saisonniers (Sauvons Montréal et Lise Kelly).

À toutes ces propositions viennent s'ajouter celles du Centre international d'art contemporain et de l'Association des galeries d'art contemporain de Montréal. Ces deux propositions ont en commun la création d'une grande salle d'exposition pour différents événements ponctuels. Les deux intervenants proposent d'y amener annuellement des événements qui sont déjà organisés et présentés à Montréal par exemple "Les cent jours d'art contemporain Montréal 86 et 87" et le Salon international d'art contemporain de Montréal qui a lieu depuis trois ans au Palais des Congrès. Ces événements, selon eux, offrent l'avantage d'être déjà bien organisés et s'accommodent de grands espaces bruts qui nécessitent peu d'investissements.

Jetée Jacques-Cartier

Les deux seules propositions faites au Comité pour la jetée Jacques-Cartier proviennent des étudiants du CEGEP Maisonneuve et de la firme Gendron Lefebvre.

Les premiers proposent d'implanter sur le quai Jacques-Cartier un chalet qui offrira un service de restauration aux visiteurs et une halte pour les cyclistes. Gendron Lefebvre propose la construction d'un nouveau bâtiment pour encadrer une place centrale se trouvant en face du Marché Bonsecours. Ce bâtiment serait un lieu de diffusion des arts et de spectacles pour amateurs.

Le bassin Jacques-Cartier (actuellement remblayé)

Quelques intervenants ont proposé d'excaver le bassin Jacques-Cartier. Parmi eux, on retrouve Héritage Montréal, Sauvons Montréal, L'Association des architectes-paysagistes et Action Vieux-Montréal. M. Jean-Paul Guay et Mme Marie Lessard ont également suggéré d'y aménager une marina.

Parmi ceux qui proposent de le conserver, les étudiants du CEGEP Maisonneuve suggèrent d'y implanter un parc et un terrain de jeux. Gendron Lefebvre proposent une place centrale et une aire de spectacle en plein air.

Jetée Alexandra

La jetée Alexandra n'a fait l'objet d'aucune proposition concrète, mais plusieurs ont cité l'importance de la gare maritime Iberville. Celle-ci contribue à renforcer le sens du lieu. Ces intervenants proposent de mettre en valeur la jetée et ses activités portuaires en complémentarité avec les autres jetées.

3.2.3 Analyse du Comité

La vocation prédominante du secteur central

Pour beaucoup de Montréalais, le secteur central du Vieux-Port, longeant la rue de la Commune devant le Vieux Montréal, est en quelque sorte le Vieux-Port.

L'importance capitale de cet endroit en particulier est ressortie clairement durant les consultations publiques. Pour ceux qui se sont exprimés, c'est plus qu'une simple aire au bord de l'eau. Effectivement, en tant qu'île, Montréal regorge d'endroits au bord de l'eau - le Parc Bellerive, les rapides de Lachine, la rivière des Prairies, Ste-Anne de Bellevue - mais dans l'esprit des gens, il n'y a qu'un Vieux-Port.

Examinons le phénomème.

C'est d'abord ici, sur le rivage, que le Sieur de Maisonneuve fondait Ville-Marie. Puisque la navigation en amont était impossible à cause des rapides, ce lieu au pied de la montagne, au confluent de la petite rivière St-Pierre, constituait l'emplacement par excellence pour implanter la colonie. Les colonisateurs trouvaient la topographie propice à l'habitation, et la rive formait un havre convenable pour le mouillage des navires et le transbordement des marchandises, pour le portage ou la consommation.

Pendant les trois siècles et demi qui suivirent, la Ville-Port prenait de l'ampleur. La Ville assumait progressivement le rôle de moteur économique de la nouvelle nation. Son port faisait d'elle le lieu naturel pour le traitement et le transport des denrées au centre du continent nord-américain. Il n'est donc pas du tout surprenant que Montréal fût devenue le carrefour du chemin de fer canadien, là où la voie ferrée ouvrant le continent rejoignait la route maritime.

Ainsi, à Montréal, se bâtissait une économie industrielle, noyau du système économique canadien, faisant de la Ville le lieu de rencontre des industriels, financiers, commerçants, intellectuels et artistes de taille nationale et internationale, et donc le centre des grands mouvements culturels, intellectuels et artistiques du pays.

Quant au port, il acquérait au fil des années son identité propre. En 1830, l'autorité sur les installations portuaires fut confiée à la nouvelle Commission du Havre. Trois commissaires, nommés conjointement par le gouvernement et la communauté des affaires, devaient assurer la modernisation du port, en harmonie avec l'évolution technologique du transport maritime.

L'ère des navires à vapeur en fer arrivait et le port devait accueillir des cargos de plus en plus grands chargés d'énormes quantités de marchandises. Dès l'essor du commerce international outre-mer, le port témoignait au mouvement de milliards de tonnes de blé, charbon, fer, sucre, gypse.

Pour accommoder l'activité industrielle en plein essor, on devait construire le canal de Lachine depuis dans le port au pied de la rue McGill jusqu'au lac St-Louis, donnant ainsi aux grands navires accès à une nouvelle zone d'industries lourdes. Les installations

portuaires elles-mêmes devenaient de plus en plus imposantes, les nouvelles grugeant plus loin dans le fleuve en supprimant les anciennes.

Toute cette activité résultait de l'ingéniosité, du labeur et des hauts faits de générations successives de Montréalais. En effet, le port fait partie de la mémoire collective de quartiers entiers de Montréal, tels le Centre Sud et Hochelaga, les quartiers des débardeurs.

Au fil des générations, les citadins eux aussi connaissaient et utilisaient le port. Pour plusieurs, c'était là qu'ils avaient débarqué après un voyage accablant pour se lancer dans une nouvelle vie dans le Nouveau Monde. C'était aussi un endroit idéal à visiter pour se détendre en surveillant les activités ou simplement en contemplant la beauté du site.

Pendant la cessation des activités portuaires hivernales, on profitait du port pour s'amuser sur la glace ou s'émerveiller du grincement des glaces. Il y avait aussi le train qui voyageait à St-Lambert, sur la rive sud, en passant sur la glace. Et quand, au printemps, la grande débâcle ramenait le premier navire avec ses nouveautés et les nouvelles d'Europe, c'était le moment de se réjouir de la fin de l'isolement accablant de l'hiver.

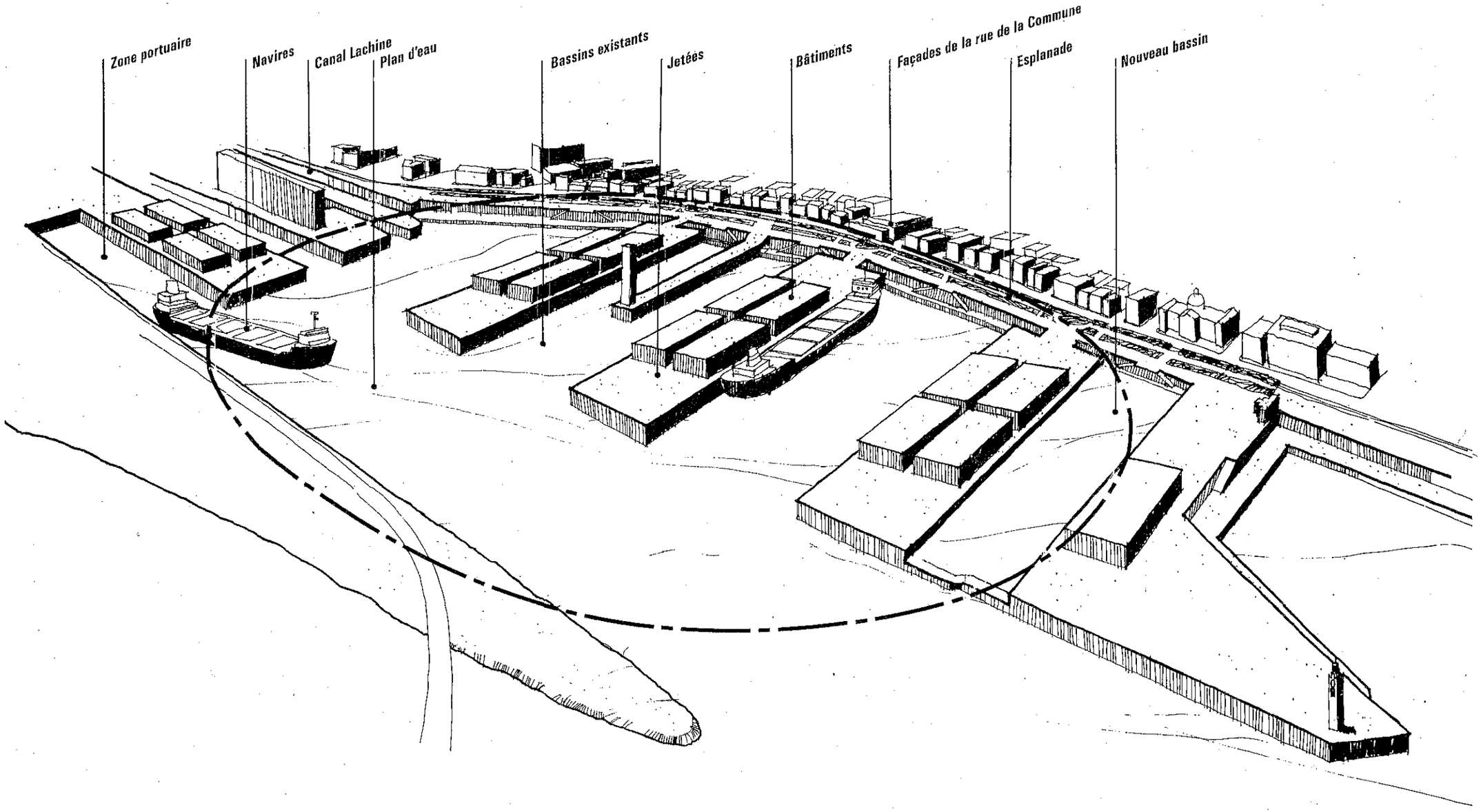
Le lien qui unit les Montréalais au port se trouve être le sujet d'une iconographie composée d'innombrables dessins, gravures et tableaux, depuis Chausségros de Léry, ingénieur du régime français, jusqu'aux peintres québécois comme Adrien Hébert et Marc-Aurèle Fortin et le grand photographe Notman, qui dépeignent la splendeur, la majesté et la popularité ainsi que des anecdotes du passé du Port-Ville.

On est ainsi amené à comprendre que le port est en quelque sorte le reflet de l'identité riveraine de Montréal. Ceci est d'autant plus vrai pour le secteur central, devant le Vieux Montréal, qui est le port original. Aujourd'hui, quoique ce secteur soit inactif, son importance capitale demeure, et il s'agit donc que la nouvelle appropriation fasse ressortir la relation symbolique entre une "place" et une "ville".

La réflexion du Comité sur la nouvelle expression que devrait prendre la relation symbolique entre le Vieux-Port et la Ville a été particulièrement enrichie par les propositions d'Action Vieux Montréal, Jacques Rousseau et Peter Rose.

Action Vieux Montréal propose de renouer le vieux lien qui unissait la rue de la Commune et l'eau par la suppression des jetées et en rapprochant la berge du fleuve de la rue de la Commune, s'inspirant de la forme du rivage d'antan. Peter Rose considère la rue de la Commune comme la frange de la ville et le Vieux-Port comme une place s'étendant au-delà, vers l'eau, urbanisée par la construction intensive sur les jetées. Pour Jacques Rousseau, tout le centre-ville est un grand monument constitué de quartiers, de places, du mont Royal et des axes principaux. Selon lui, le secteur central du Vieux-Port doit faire partie intégrante de ce "monument" au même titre que le mont Royal, et son traitement devrait découler de sa place dans cette relation.

Bien qu'aucune de ces approches ne soit directement applicable en pratique, vu la vocation et les principes directeurs que s'est donnés le Comité pour la remise en valeur du site, nous reconnaissons que toutes les trois exigent une large vision s'appuyant sur une cohérence dans l'image, dans l'utilisation et dans la forme du Vieux-Port devant réintégrer ce secteur dans la morphologie du centre-ville de Montréal.



Composantes principales de la Place maritime

Dans ce même esprit, le Comité envisage le secteur central du Vieux-Port comme une unité - "une grande place" - englobant toute la partie intérieure du port. Depuis les entrées des bassins Windmill et Bickerdike et du canal de Lachine jusqu'à la jetée de la Tour de l'Horloge; depuis la rue de la Commune jusqu'à la Cité-du-Havre, ceci constitue un arrondissement unifié à confirmer dans son utilisation et dans son traitement. (Voir l'illustration à la page précédente).

Ce lieu, que nous appelons la Place Maritime, doit être un endroit où les Montréalais peuvent trouver les témoignages éloquents de leur passé collectif, comprendre les origines de leur société, observer ce qu'est une ville portuaire d'envergure internationale. Place dynamique, cet endroit doit continuellement s'adapter aux besoins des Montréalais tout en conservant son identité propre et son caractère maritime.

Diverses utilisations pourront s'implanter dans la place, mais toutes doivent avoir un rapport direct à son caractère maritime. Nous comptons que la gare maritime demeurera et que d'autres fonctions connexes s'y grefferont. Nous considérons la nouvelle place idéale pour l'implantation du nouveau Musée de Montréal ou d'un centre d'interprétation maritime, si jamais ceux-ci voient le jour. Même un équipement de type Maison des sciences et techniques, dans l'esprit du passé industrialo-portuaire du Vieux-Port, pourrait très bien y être implanter. Avant tout, le segment actif du port, aux quais Bickerdike et Windmill doit demeurer, car le va-et-vient par les grands navires fait provoqué du Vieux-Port un lieu vivant.

Les Jetées

La configuration des jetées, la question de conserver ou de démolir les jetées Jacques-Cartier, King-Edward, no. 1 et Alexandra, représentait l'un des enjeux principaux de la consultation publique.

De l'avis du Comité, la particularité de cet endroit tient à ses bateaux, ses jetées et ses bâtiments qui témoignent ensemble de l'héritage maritime. Comme le rivage naturel d'antan ne convenait plus aux bateaux de plus en plus gros, il a fallu construire des jetées et creuser le lit du fleuve jusqu'à Québec. L'Évolution de l'architecture navale et des nouvelles techniques de manutention de marchandises nécessitait une évolution constante dans la structure du port pour qu'il demeure viable. Des nouvelles jetées ont été construites au dessus des anciennes et les installations présentes sont l'aboutissement d'un processus d'évolution des installations portuaires possibles dans le Vieux-Port.

De nos jours, saisir d'un coup d'oeil ces bateaux, ces jetées et ces bâtiments c'est comprendre instantanément l'essence même de l'imposant port et ville de Montréal. Elles évoquent les océans et les lointains continents du Monde ainsi que les grands navires du commerce transocéanique.

De ces jetées, il est possible d'embrasser à la fois la vieille ville, le centre-ville et le mont Royal, de même que le fleuve, les îles de l'Expo, les installations portuaires de l'est et de l'ouest. De ce lieu, nous avons un coup d'oeil et une perception uniques de la géographie et de l'histoire de Montréal. Ces jetées sont aussi le reflet de liens intrinsèques sur le plan économique et social entre la ville et le port, entre deux entités profondément liées par leur raison d'être. Elles sont un monument d'une période de l'histoire de Montréal.

Les membres du Comité croient donc, que les jetées doivent être conservées avec certaines modifications afin de permettre aux gens de s'approcher de l'eau. Cependant, on devrait excaver le bassin entre la jetée Jacques-Cartier et la jetée de la Tour de l'Horloge car c'est la seule transformation apportée au port qui n'ait pas eu d'utilité. En effet, cet endroit devait servir comme dépôt de conteneurs mais il n'a jamais été achevé. Comme l'a suggéré le Groupe d'intervention urbaine de Montréal dans son analyse visuelle, le Comité est d'avis que cet énorme amas de terre nuit grandement à l'aspect visuel du site. On devrait vider ce bassin et le remplir d'eau en vue d'activités nautiques en face du marché Bonsecours.

Quant aux grands hangars, comme nous en discuterons plus loin, ils bloquent des percées visuelles très importantes et leur aspect présent est inesthétique. La plupart de ces hangars sont vides ou peu utilisés. Le rapport coût-bénéfice de leur recyclage est aussi discutable. Selon le Comité, il devrait cependant y avoir des bâtiments sur les jetées mais des bâtiments dont les dimensions s'harmonisent avec celles des hangars et qui respectent les autres lignes directrices de ce rapport, particulièrement en ce qui a trait aux axes de vues stratégiques.

Le potentiel visuel du site

Comme nous l'avons mentionné précédemment, le site est remarquable à cause de son environnement et parce qu'il procure plusieurs niveaux de perception et d'interprétation à partir de plusieurs points de vues. Ces divers points de vues se regroupent en différents axes:

- les différents points de vues qui permettent de saisir la linéarité de la rue de la Commune, les différents points de repères à l'est et à l'ouet du site tels le marché Bonsecours, la tour de l'Horloge et finalement la relation Vieux Montréal/fleuve.

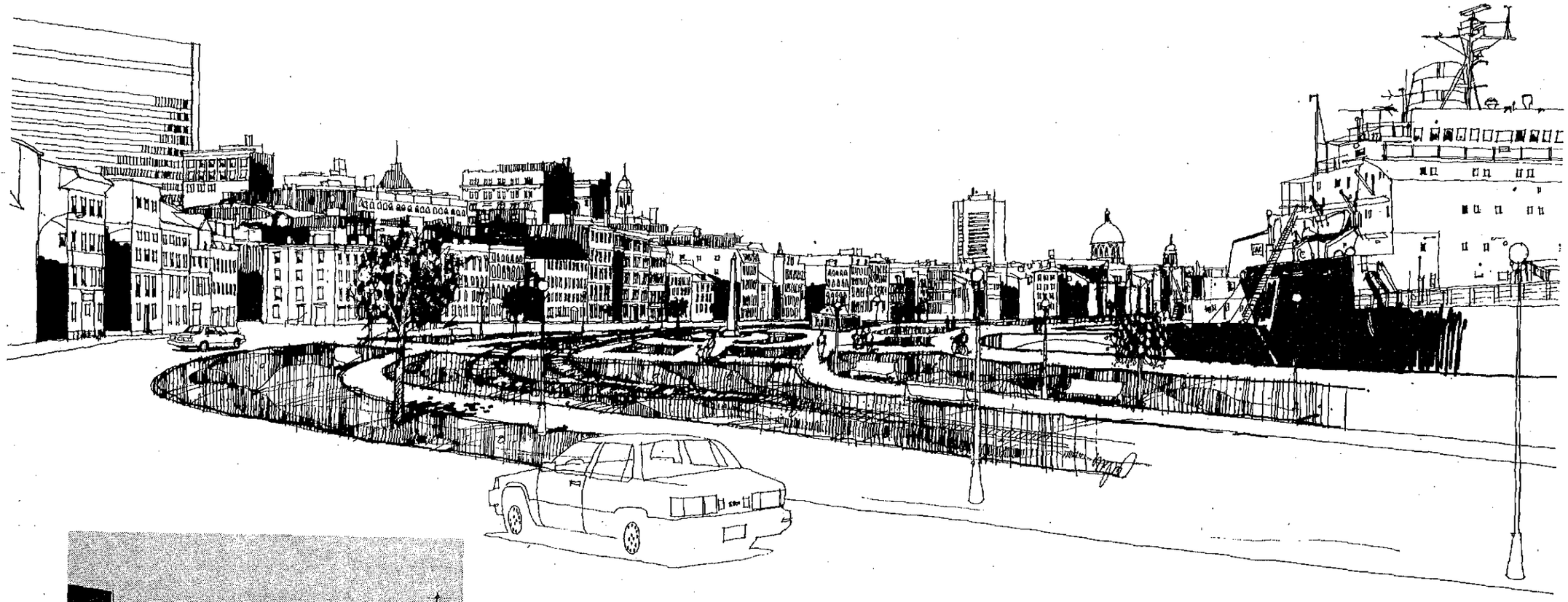
- l'axe à partir du Vieux Montréal vers le fleuve plus particulièrement en fonction des percées visuelles, permettant une meilleure lecture et compréhension du site et de ses activités, que ce soit depuis la Place Jacques-Cartier, le boulevard St-Laurent, la Place Royale ou la rue St-Pierre.

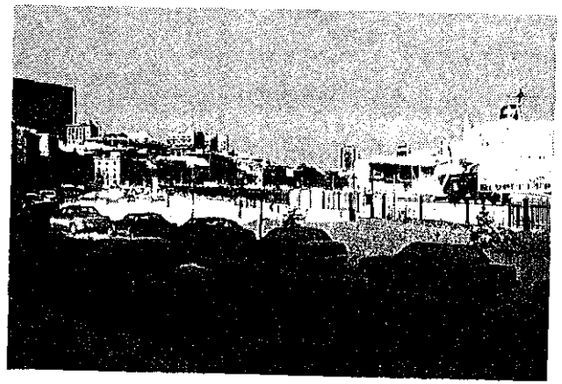
- l'axe à partir des jetées vers le Vieux Montréal qui permet de saisir les couches successives de la ville historique et contemporaine.

- l'axe depuis l'embouchure du canal de Lachine et la pointe Windmill vers les jetées, la rue de la Commune et le centre-ville.

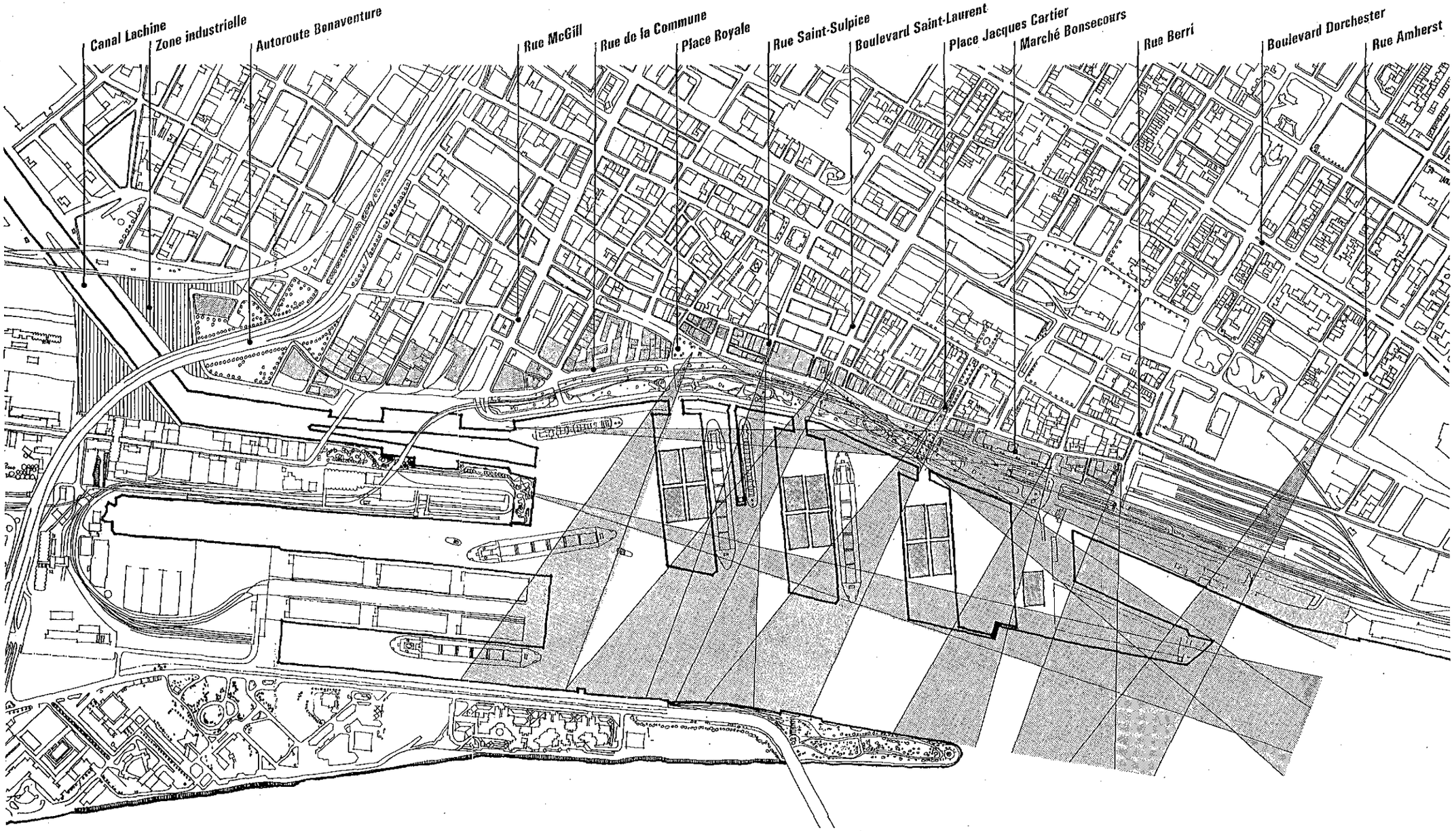
- l'accès visuel au fleuve et aux plans d'eau depuis les abords des jetées ou de l'Esplanade.

Actuellement l'encombrement des hangars et leur grande superficie obstruent les différents axes visuels possibles vers le site ou à partir du site. La longueur et l'imperméabilité visuelle de ceux-ci empêchent d'observer les différents éléments permettant une lecture compréhensive du lieu et de son environnement.





Vue de la rue de la Commune libérée des obstacles visuels existants



Étude des percées visuelles privilégiées

Également, les percées visuelles du Vieux Montréal vers le fleuve que procurent les différentes vues sont pour la plupart obstruées ou mal définies. Ces percées devront être encadrées davantage soit en offrant un élément d'attrait ou en dégageant la vue afin de comprendre le lien fleuve/ville.

Par conséquent, des gestes peuvent être posés immédiatement afin d'améliorer la perception du site et les percées visuelles. La superficie des hangars sur les jetées devra être réduite pour atteindre ces objectifs. Selon des études préliminaires, ceci laisse toujours des superficies considérables à construire sur les jetées de l'ordre de 200,000 pi. ca. (20,000 mètres carrés) par étage par jetée.

3.2.4 Conclusions

Le secteur central est dans un sens le vrai Vieux-Port de Montréal, dont la signification pour Montréal, le Québec et le Canada demeure.

Le concept d'aménagement du secteur central doit restaurer la relation symbolique entre le Vieux-Port et le reste de la région métropolitaine.

Le concept qui fera ressortir la relation symbolique entre cette "place" et la "ville" en est un d'une Place maritime englobant les entrées des bassins Windmill et Bickerdike et du canal de Lachine jusqu'à la jetée de la Tour de l'Horloge; depuis la rue de la Commune jusqu'à la Cité-du-Havre.

L'identité de cette Place maritime est intimement liée à la combinaison d'éléments tels: bateaux, jetées et bâtiments. Ce sont les éléments de base qui expriment la signification du site.

La valeur patrimoniale du Vieux-Port tient en grande partie à la présence des jetées. Elles définissent le sens des lieux. Ceci donne lieu à la conservation et à la réaffectation de ces jetées, dans une recherche de mise en valeur patrimoniale du caractère industrialo-portuaire de Montréal.

Cependant, on devrait excaver l'ancien bassin Jacques-Cartier et proposer des modifications aux autres jetées pour permettre aux gens de s'approcher à l'eau.

L'orientation culturelle et particulièrement muséologique selon un concept de centre d'interprétation maritime et historique favorise la mise en valeur du caractère du site tout en étant compatible avec les efforts actuels de consolidation du Vieux Montréal.

Des interventions sur le site devront être entreprises progressivement de façon à mettre en valeur les différents axes visuels qui déterminent le caractère même du site.

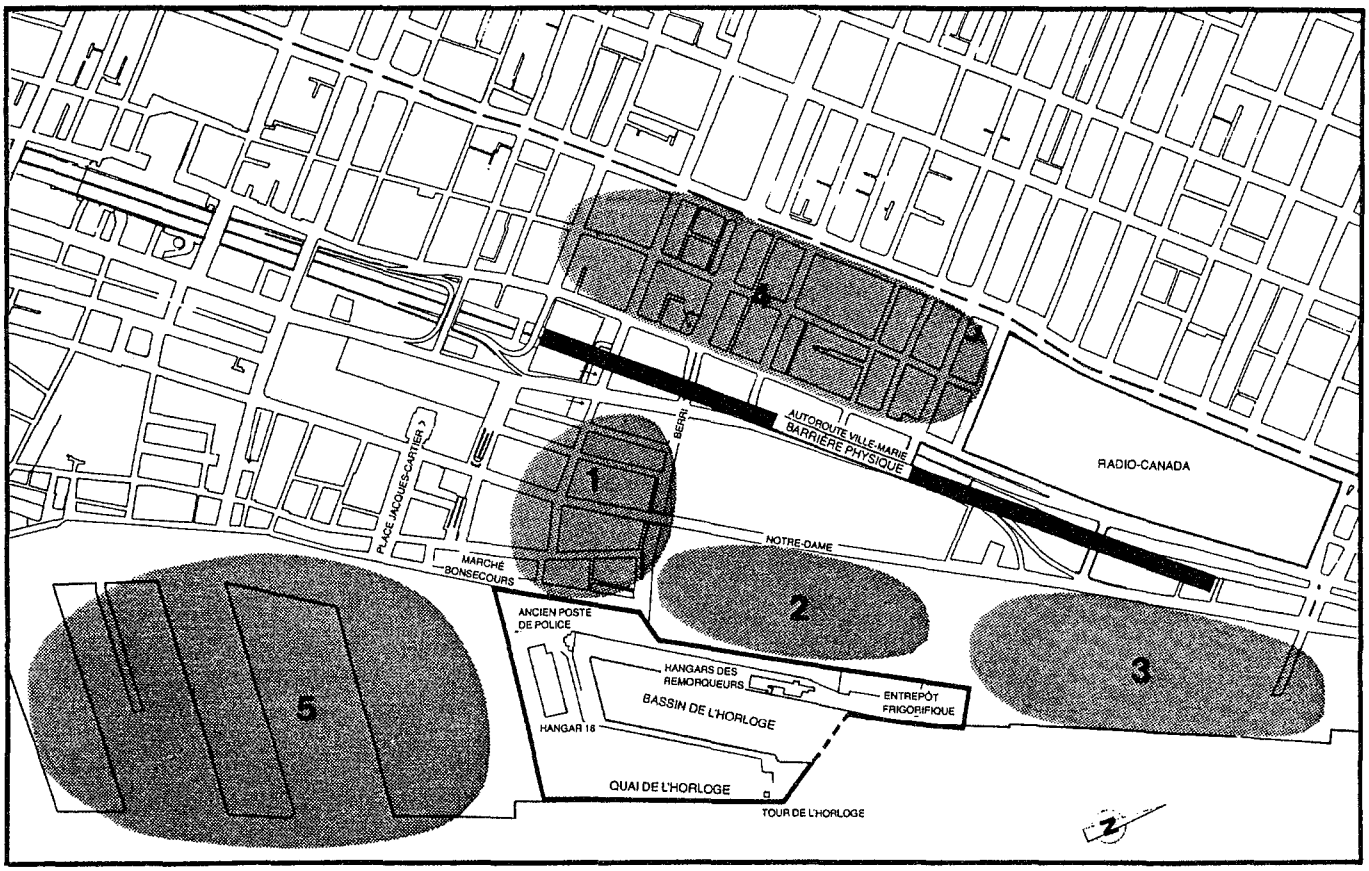
3.3 LE SECTEUR EST

3.3.1 Mise en situation

Délimitation et description du secteur "est"

Le secteur "est" comprend la jetée de l'Horloge (ancienne jetée Victoria), le bassin de l'Horloge et la bande de terrain située immédiatement au sud de la rue de la Commune et de la cour de triage du Canadien Pacifique (voir carte no. 4).

LES SECTEURS ENVIRONNANTS **SECTEUR EST** **Carte No 4**



1 Partie est du Vieux Montréal
2 Cour de triage Viger
3 Zone industrielle et portuaire
4 Quadrilatère Sanguinet, Dorchester, Amherst, Viger
5 Secteur central

Surplombé par la tour de l'Horloge et l'entrepôt frigorifique qui témoignent de l'ère industrielle et de l'histoire du Vieux-Port, le bassin de l'Horloge, avec ses quais en contre-bas de la jetée, représente le point focal du secteur est, autour duquel gravitent déjà un certain nombre d'activités maritimes.

Que ce soit pour une croisière sur le fleuve, une expédition sur les rapides de Lachine ou tout simplement pour se détendre et observer l'entrée des navires dans le port, les Montréalais ont appris à s'y donner rendez-vous, séduits par la qualité des lieux.

Toutefois, malgré son cadre environnemental exceptionnel et même si plusieurs activités y prennent déjà place, des efforts importants doivent être déployés pour faire de ce lieu un véritable foyer d'animation et un pôle d'attraction viable. La plus grande partie de la jetée est présentement déserte et utilisée à des fins de stationnement, le bassin est sous-utilisé et l'entrepôt frigorifique reste vacant. Il en est presque de même pour l'ancien poste de police et le hangar no. 16 utilisés à des fins ponctuelles et temporaires.

Les secteurs environnants

Le secteur "est" est immédiatement adjacent à la partie est du Vieux-Montréal et à la cour de triage Viger au nord, au port de Montréal et à la brasserie Molson à l'est, au secteur central du Vieux-Port à l'ouest et au fleuve et aux îles au sud.

La partie est du Vieux-Montréal représente le plus ancien secteur résidentiel de ce quartier. Malgré les efforts de la Ville de Montréal et du ministère des Affaires culturelles, sa revitalisation est lente et bon nombre de terrains et de bâtiments sont encore vacants. Pour ce qui est de l'extrémité est de la rue de la Commune, on y retrouve des bâtiments administratif (Marché Bonsecours) et institutionnel (Centre d'accueil).

À l'est de la rue Berri et immédiatement au nord du secteur "est" du Vieux-Port se trouve la cour de triage Viger. Il s'agit d'un terrain d'une superficie de 21 acres, propriété du Canadien Pacifique. Bien que ce centre ferroviaire n'opère plus à pleine capacité, il est toujours actif. À l'est de la cour de triage et au sud de la rue Notre-Dame, la Brasserie Molson occupe une grande superficie. Cette industrie représente un apport important à l'économie montréalaise. Ces secteurs sont desservis par les rues Notre-Dame, St-Antoine et l'autoroute Ville-Marie; toutefois la rue Berri est le seul lien nord-sud entre le centre-ville et le secteur est du Vieux-Port.

Au sud, le secteur "est" s'ouvre sur le fleuve et les îles de l'Expo. La masse de verdure de l'île Notre-Dame et la silhouette des pavillons qui s'en détache témoignent de la vocation récréative et culturelle qui la caractérise, alors que la tour de l'Horloge, en premier plan, marque l'entrée du Vieux-Port.

Il est à noter également que c'est au pied de la rue Berri que débute la piste cyclable de l'axe nord-sud, qui rejoint la piste de la ceinture est au boulevard Dorchester.

3.3.2 Résumé des commentaires du public

La conservation de la jetée et du bassin de l'Horloge a fait consensus chez tous les intervenants. La configuration particulière de la jetée, son bassin et ses quais en contre-

bas, le panorama spectaculaire sur la pointe de la jetée, la valeur patrimoniale de la tour de l'Horloge et de l'entrepôt frigorifique sont autant d'arguments avancés par les intervenants et qui plaident en faveur de sa conservation.

La vocation récréative a fait consensus chez les intervenants qui ont abordé de façon globale ou ponctuelle, la question de l'aménagement du secteur "est".

Au sujet du bassin, les intervenants optent pour des activités récréatives, qui renforcent le caractère maritime du lieu, et qui sont complémentaires aux activités récréatives des îles. Ainsi, plusieurs intervenants ont souhaité que soit mise en opération une navette entre les îles et le site du Vieux-Port dès que possible. Pour Monsieur Michel Barcelo, il faut confirmer et enrichir la vocation maritime actuelle du bassin de l'Horloge. Monsieur Pierre Chamberland demande au Comité que soit aménagée une rampe de mise à l'eau pour faciliter la navigation de plaisance légère. Action Vieux-Montréal, pour sa part, suggère d'y implanter différents petits commerces de service abrités sur la berge, en relation avec l'activité aquatique et terrestre.

Pour ce qui est de la jetée elle-même, Regroupement Loisir-Québec et la Fédération de l'âge d'or considèrent qu'il s'agit là d'un lieu privilégié pour l'aménagement d'un parc urbain. Coplanam suggère d'y aménager des jardins avec des arcades et des services publics.

D'autre part, le Comité a reçu bon nombre de propositions pour le hangar no 16 qui peuvent être regroupées en trois grandes catégories. Premièrement, Regroupement Loisir Québec propose l'implantation d'activités récréatives; il s'agit de jeux de boules (pétanque et bocce), de tir à l'arc et tir à la cible. Ces activités seraient accompagnées d'un centre de location d'équipements et d'un resto-bar. Deuxièmement, l'Association des artistes et artisans, pour sa part, propose de faire du hangar no 16 un lieu de production et d'exposition pour artisans. Et enfin, la Société historique du camion en Amérique a présenté au Comité le projet d'un musée du transport motorisé à vocation historique, touristique et éducative.

Le poste de police, à l'entrée de la jetée de l'Horloge, a également fait l'objet de quelques propositions, à savoir un centre de loisir et de références pour les personnes âgées, une auberge de jeunesse et une école pour enfants d'âge préscolaire et scolaire.

En ce qui concerne l'entrepôt frigorifique, Gendron Lefebvre Inc., architectes-urbanistes, propose un complexe hôtelier sans toutefois apporter de précisions sur la faisabilité d'un tel projet. Monsieur Jacques O'Keefe considère que le bâtiment offre un grand potentiel dans la mesure où il serait transformé en un complexe architectural où l'on peut retrouver les divers services et les principales activités d'une mini-cité. Quant à monsieur Jean-Yves Bélanger-Bourdages, il suggère au comité d'étudier la possibilité d'en utiliser une partie pour l'aménagement d'une gare maritime.

Enfin, même si la cour de triage Viger n'est pas sous la juridiction du Vieux-Port, son réaménagement éventuel a soulevé quelque inquiétude chez les participants à la consultation publique du Vieux-Port. Pour plusieurs intervenants, l'impact qu'aurait un tel réaménagement sur la revitalisation du Vieux Montréal et du secteur "est" du Vieux-Port est considérable. Un effort de planification prévoyant une continuité entre le bassin et la

jetée de l'Horloge et la cour de triage du CP, l'axe de la rue Berri et le quartier Centre-Sud, doit-être envisagé.

L'Association canadienne d'histoire du chemin de fer considère que la cour de triage du Canadien Pacifique est le seul site dans le voisinage du Vieux-Port qui réponde aux besoins du Musée ferroviaire. Plusieurs ont appuyé la proposition d'un Musée ferroviaire dans les environs du Vieux-Port (Ville de Montréal, Association de propriétaires du Vieux-Montréal, le RCM, COPEM, Héritage Montréal, Sauvons Montréal, le Palais des Congrès, Poirier Cardinal). Pour la majorité de ces intervenants, le Musée ferroviaire participerait à la mise en valeur du patrimoine industriel et des transports qui caractérise le site du Vieux-Port.

Quelques intervenants ont émis de sérieuses réserves quant à l'utilisation de la cour Viger pour les fins du Musée ferroviaire. Le RCM et Action Vieux-Montréal considèrent qu'il s'agit là d'un lieu privilégié pour accroître la base résidentielle du Vieux Montréal et assurer la continuité avec le quartier Centre-Sud. Monsieur David Farley et Gendron-Lefebvre Inc. abondent dans le même sens. De son côté, la firme Poirier Cardinal Hardy Dépatie suggère d'envisager la possibilité d'y implanter à la fois un secteur résidentiel et le Musée ferroviaire, qui serait localisé un peu plus à l'est de la cour de triage. Selon eux, cette solution favoriserait une utilisation optimale de l'espace au sol et rendrait possible cette continuité souhaitée du tissu urbain entre le fleuve et le centre-sud en insufflant une vigueur nouvelle et non artificielle à tout l'est du Vieux Montréal.

Sans avoir une position bien précise sur la vocation du secteur de la cour Viger, la Maison du Fier-Monde du quartier Centre-Sud a quand même fait une mise en garde quant à l'implantation d'une fonction résidentielle sur ce site. À leur avis, même s'il existe une coupure entre le quartier centre-sud et la cour Viger, ils craignent que des projets d'habitation pour des gens à revenus élevés sur ce site aient des impacts négatifs sur la composition sociale de leur quartier.(1)

3.3.3 Analyse du Comité

La vocation du secteur "est"

Compte tenu de la proximité des îles, de la configuration de la jetée de l'Horloge, du contact direct qu'il est possible d'entretenir avec l'eau, le cadre physique se prête bien à une vocation récréative et maritime. La proximité des îles, toutefois, appelle une certaine complémentarité des activités que le secteur "est" ne devrait pas concurrencer.

Si le bassin avec ses quais en contre-bas est approprié pour l'implantation d'activités à caractère maritime (croisières, saute-moutons, bateau-restaurant, bateau-école, navette avec les îles), la partie sud de la jetée invite davantage à la détente, à l'observation, à la promenade, à l'interprétation et aux jeux tels les jeux de boule (pétanque, bocce) ou autres jeux de plein air. Le Comité considère que la proposition d'y aménager un parc urbain dégagé serait sans doute la solution qui favoriserait le mieux ce type d'appropriation.

---

(1) Pour de plus amples informations sur les propositions du public, le lecteur est invité à se référer à la synthèse des mémoires, en annexe.

Suite aux suggestions de certains intervenants, le Comité a été également amené à considérer la possibilité d'implanter sur le site des activités récréatives liées à l'eau. Un nouveau bassin pourra éventuellement servir de cadre à de multiples activités comme la natation, le canoe l'été et le patinage l'hiver. Ces activités récréatives nécessitent des structures d'accueil et des services de soutien tels des abris, un resto-bar, un service de location d'équipements. Toutefois des études plus approfondies seront nécessaires afin de déterminer leur nature exacte et la localisation la plus adéquate pour chacun d'eux, que ce soit à l'intérieur du hangar no. 16, de l'ancien poste de police ou dans un nouveau bâtiment.

Sans être incompatibles avec la nouvelle vocation retenue pour le site du Vieux-Port, la fonction industrielle de la cour de triage, de même que les fonctions administrative et institutionnelle de la rue de la Commune ne sont pas de nature à créer dans leur environnement l'animation et l'ambiance favorables à l'émergence d'une vocation récréative et de détente dans le secteur est du Vieux-Port. L'intention de la Ville de Montréal de redonner au Marché Bonsecours une vocation publique (manifestations culturelles, boutiques spécialisées) laisse toutefois présager la possibilité d'une complémentarité entre le Vieux Montréal et le "secteur est" du Vieux-Port et une amélioration sensible de la situation.(1)

Les accès au secteur "est"

Le secteur "est" fait partie d'un territoire qui doit être, dans une perspective de planification, considéré dans son ensemble. Ce territoire peut être délimité au sud par les îles, au nord par le boulevard Dorchester, à l'ouest par la rue Sanguinet et à l'est par le pont Jacques-Cartier. Dans l'ensemble, le territoire a été, depuis le début des années 60, l'objet d'importantes transformations. L'implantation de la maison Radio-Canada a entraîné à elle seule la démolition de 1 200 logements. La construction de l'autoroute Ville-Marie a achevé le morcellement du territoire en isolant le Vieux Montréal et le Vieux-Port du reste de la ville.

Quant au secteur "est" du Vieux-Port, il se trouve isolé. La cour de triage du CP, de même que les multiples voies ferrées qui le bordent constituent une barrière physique infranchissable non seulement pour le secteur "est" mais pour l'ensemble du site du Vieux-Port qui est ainsi isolé de tout l'est de la ville. Il y a rupture du tissu urbain.

Il n'existe présentement qu'un seul point d'accès pour tout le secteur "est". Il se trouve sur la rue de la Commune à l'ouest de la rue Berri, derrière la chapelle Notre-Dame-de-Bonsecours. Cet accès est utilisé à la fois par les visiteurs, qu'ils soient piétons ou automobilistes, et par les camions lourds qui doivent se rendre dans le port de Montréal plus à l'est. La bande de terrain au nord du bassin de l'Horloge et sur laquelle se trouve l'entrepôt frigorifique peut être considérée comme un lieu de transit pour ces camions lourds. Cette circulation représente un obstacle majeur à la revitalisation de cette partie du territoire et au recyclage de l'entrepôt frigorifique.

---

(1) Voir la lettre du président du comité exécutif de la ville de Montréal à la section 7 de l'Annexe II.

L'activité de camionnage est tout à fait incompatible avec la vocation retenue pour le secteur "est" et devrait être détournée. L'étude d'accessibilité réalisée par la firme Cosigma en 1982 reconnaissait que les problèmes ou faiblesses du réseau de transport sont concentrés dans le secteur "est". La rue Berri est présentement un des seuls liens nord-sud importants entre le site et l'extérieur du Vieux Montréal (les autres étant McGill et St-Laurent). Pourtant, c'est dans l'axe de la rue Berri que l'on rencontre les problèmes de circulation les plus aigus; des études de circulation deviennent nécessaires.

Toutefois, la création de liens nord-sud sur le territoire de la cour de triage est impérative pour briser définitivement l'isolement du secteur "est" du Vieux-Port et de l'entrepôt frigorifique, et résoudre en bonne partie les problèmes d'accessibilité à l'ensemble du site du Vieux-Port. Par exemple, le prolongement nord-sud de la rue Amherst et ouest-est de la rue de la Commune et leur raccordement devraient être envisagés, peu importe la vocation retenue pour le site de la cour de triage qu'elle soit muséologique, résidentielle ou mixte. Un tel raccordement faciliterait la continuité du tissu urbain dans ce secteur de la ville et permettrait d'envisager une réaffectation de l'entrepôt frigorifique.

Le parachèvement de la piste cyclable, c'est-à-dire son prolongement vers l'ouest et son raccordement à l'est avec le tronçon nord-sud aménagé en bordure de la rue Berri et l'augmentation prévisible du nombre de cyclistes qui en découlerait, pourrait aggraver la situation de conflit au pied de la rue Berri.

Le stationnement pose également problème. La jetée de l'Horloge est actuellement le seul terrain de stationnement du secteur qui dessert aussi une clientèle croissante du Vieux Montréal. Si l'on devait exclure la possibilité d'y stationner, des études devraient être commandées pour trouver de nouvelles solutions, afin d'accommoder la clientèle éventuelle du Vieux-Port, du bassin de l'Horloge et celle du Vieux Montréal.

On trouvera un traitement plus élaboré de la question de l'accès général au site à la sous-section 3.7 du présent chapitre.

Cour de triage Viger

L'incertitude quant à un éventuel réaménagement de la cour de triage Viger soulève bon nombre de questions et inquiète le Comité quant aux impacts qu'il pourrait générer, tant sur le Vieux Montréal que sur le secteur "est". La cour de triage Viger représente l'obstacle majeur à l'intégration du secteur "est" à son contexte urbain. Le terrain de 21 acres à vocation unique représente une véritable barrière entre le Vieux-Port et l'est de la ville. Ce secteur a fait l'objet de plusieurs propositions lors des consultations publiques. Certains suggéraient d'y implanter le Musée ferroviaire canadien, d'autres un nouveau quartier résidentiel.

La thématique d'un Musée ferroviaire s'accorderait bien avec l'esprit du lieu tout en participant à la mise en valeur historique et symbolique du Vieux-Port. Le Comité estime qu'il s'agit là d'un projet générateur d'activités qui créerait une certaine animation dans le secteur "est" et qui aurait un impact positif sur la fonction commerciale du Vieux Montréal. Toutefois, si le Comité est en accord avec le principe, il émet certaines réserves quant au plan d'aménagement proposé par l'Association canadienne d'histoire du chemin de fer. Dans sa forme actuelle, le projet ne participerait pas à la revitalisation du secteur "est" du Vieux-Port. Il s'agit d'un projet replié sur lui-même qui occupe une superficie de 27 acres. Au même titre que la cour de triage dans son état actuel, il représenterait une barrière qui isolerait la partie de territoire au nord du bassin de l'Horloge et plus particulièrement l'entrepôt frigorifique.

L'implantation d'une fonction résidentielle comporte quant à elle plusieurs avantages. Ce projet pourrait avoir des effets positifs sur les secteurs résidentiels adjacents (Vieux Montréal et le quadrilatère compris entre les rues Sanguinet, Dorchester, Amherst et Viger) en augmentant leur bassin de population. La quantité de logements devrait toutefois être suffisante pour créer un effet d'entraînement sur ces secteurs et favoriser la consolidation de leur fonction résidentielle. Enfin, le Comité estime que cette solution pourrait également avoir des effets bénéfiques sur le secteur "est" du Vieux-Port, parce qu'elle serait un facteur d'animation constante.

Les deux vocations pourraient être bénéfiques pour le secteur "est" et le Comité n'exprime pas de préférence pour l'une ou l'autre. Toutefois, le Comité fait sienne la mise en garde exprimée par les représentants de la Maison du Fier-Monde quant à la composition sociale de tout projet résidentiel sur le site. Finalement, le Comité réitère l'importance de la création de liens nord-sud sur le territoire de la cour de tirage afin de briser l'isolement du secteur "est".

Percées visuelles

C'est dans le secteur "est" qu'on trouve l'une des plus importantes fenêtres sur le fleuve et il n'est pas nécessaire de traverser le site pour la découvrir. L'intersection des rues Notre-Dame et Berri offre une vue imprenable sur le fleuve et les îles. Toutefois la construction d'un ou de plusieurs bâtiments sur la jetée de l'Horloge, dans l'axe de la rue Berri, priverait les Montréalais de cette dernière possibilité d'observer le fleuve à partir de l'intérieur même de la ville. Puisque cette percée est unique, la Comité estime qu'elle devrait être préservée.

De la même façon, les percées visuelles spectaculaires à partir de la jetée de l'Horloge sur la ville, le fleuve, les îles et le pont Jacques-Cartier devraient être conservées. Pour le Comité, cette partie de la jetée est par le fait même non construisible et un parc urbain dégagé devrait y être aménagé pour protéger ses vues.

Finalement, depuis la rue Bonsecours, il y a une percée visuelle intéressante sur le site principalement à l'angle de la rue St-Paul. Toutefois, la présence du hangar no. 16 gêne cette percée. La démolition, la modification ou la relocalisation de ce bâtiment devra donc être considérée.

3.3.4 Conclusions

Compte tenu de la proximité des îles, de la configuration de la jetée de l'Horloge, du contact direct qu'il est possible d'entretenir avec l'eau, le Comité estime que le cadre physique se prête bien à une vocation récréative, telle que souhaitée par les intervenants.

La proximité des îles, toutefois, appelle une certaine complémentarité des activités. Le secteur "est" ne devrait pas concurrencer d'aucune façon les activités récréatives qui se trouvent déjà dans les îles. Dans la mesure du possible, ces activités devraient être reliées au caractère maritime du lieu, être éducatives et favoriser la participation du public.

Le type d'activités retenues est largement conditionné par la qualité des lieux et, tout comme pour les îles, l'environnement exceptionnel du secteur "est" favorise en premier lieu les activités de plein air.

Donc pour le Comité, le potentiel récréatif du secteur "est" ne fait plus de doute, toutefois son intégration au contexte urbain reste problématique.

La cour de triage du CP et les multiples voies ferrées qui la bordent constituent une barrière physique infranchissable non seulement pour le secteur "est" mais pour l'ensemble du site du Vieux-Port qui est ainsi isolé de tout l'est de la ville.

Aussi, bien que la cour de triage Viger ne soit pas sous la juridiction de la Société du Vieux-Port, cette dernière doit tenir compte d'un éventuel réaménagement de ce secteur, vu les impacts qu'il pourrait avoir sur le secteur "est" et plus particulièrement sur l'entrepôt frigorifique et la bande de terrain au nord du bassin de l'Horloge.

Le Comité estime que le sort de l'entrepôt frigorifique est intimement lié à celui de la cour de triage au nord. Tant et aussi longtemps qu'un nouveau lien nord-sud ne sera pas créé, le réaménagement de l'entrepôt et de la parcelle de territoire sur lequel il repose reste problématique. La création de nouveaux liens nord-sud est prioritaire et essentielle à leur mise en valeur.

3.4 LE SECTEUR OUEST

3.4.1 Mise en situation

Délimitation et description

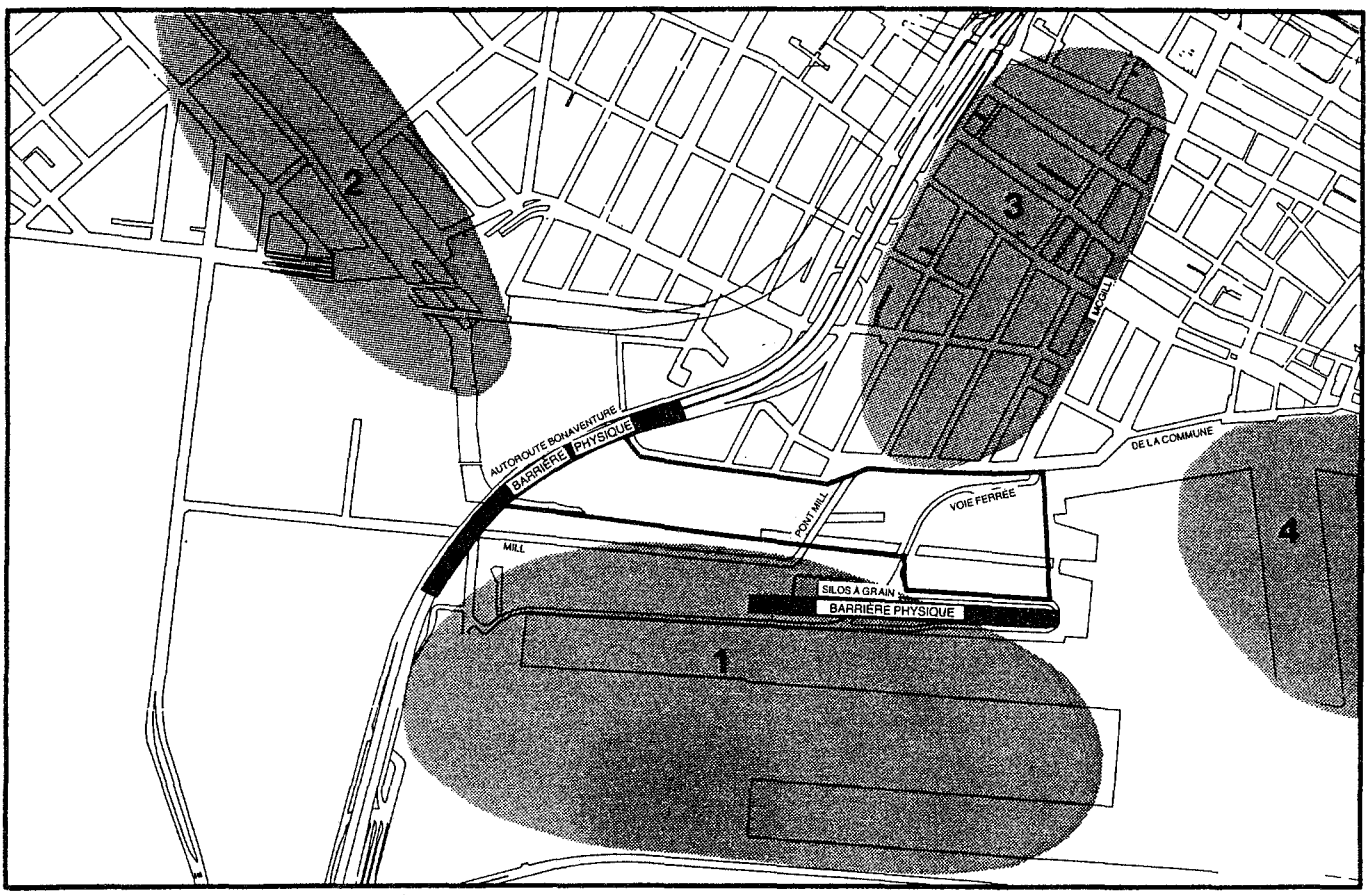
Le secteur ouest du Vieux-Port correspond à l'ancienne embouchure est du canal de Lachine. Le site fut remblayé en 1964, le canal de Lachine étant devenu obsolète depuis l'ouverture de la Voie maritime du St-Laurent. Depuis lors, ce terrain fut assez peu utilisé et demeurait disponible pour une réaffectation.

Il se présente aujourd'hui comme un terrain de forme longitudinale reliant le parc du canal de Lachine à celui du Vieux-Port (voir carte no. 5). Il est bordé au sud par un secteur industriel lié aux activités portuaires, à l'ouest par l'autoroute Bonaventure, au nord par la rue de la Commune et la voie ferrée du Vieux-Port et à l'est par les eaux du Vieux-Port et l'Esplanade.

Il s'agit d'un terrain plat presque non construit (il n'y subsiste que la maison des marins sur sa bordure nord), traversé par une voie ferrée jumelée à un chemin asphalté desservant les activités portuaires au sud et par un pont dans l'axe de la rue Mill. Ce dernier enjambe les secteurs excavés depuis peu pour recréer partiellement le tracé historique du canal de Lachine.

Du côté ouest, de l'autre côté de l'autoroute Bonaventure, le site est prolongé par un terrain appartenant à Parcs Canada mais loué par la Société du Vieux-Port pour y entreposer le remblai de l'embouchure du canal à être excavé. Il est stipulé sur le bail que

LES SECTEURS ENVIRONNANTS **SECTEUR OUEST** **Carte No 5**



1 Zone d'activités portuaires
2 Parc du canal de Lachine
3 Faubourg des Récollets
4 Secteur central

le site devra être paysagé par la Société du Vieux-Port avant d'être rendu à l'usage de Parcs Canada.

À l'ouest du Pont Mill, le site est emmuré par les élévateurs à grain du port, par l'autoroute Bonaventure, par les bâtiments de la rue de la Commune et par le pont Mill. Les vues sont donc pratiquement inexistantes. Il ne subsiste que la possibilité d'apercevoir les plus hauts gratte-ciel du centre-ville depuis l'extrémité sud du site.

Les secteurs environnants

Le secteur ouest du Vieux-Port est un lieu en interrelation avec plusieurs secteurs à vocations très différenciées.

Au sud de ce secteur, le noyau des activités portuaires Windmill/Bickerdike est un lieu industriel très actif. Les élévateurs à grain dominent l'embouchure du canal sur près de la moitié de sa longueur. D'autre part, le noyau portuaire génère une circulation de camions (et de trains de marchandises) au travers du secteur et sur les rues de la Commune et McGill.

À l'ouest, le canal de Lachine, fermé à la navigation commerciale en 1970, fut reconverti en un parc linéaire orienté vers la pratique du cyclisme et du ski de randonnée, et qui traverse une ancienne zone industrielle d'importance jusqu'au lac St-Louis.

Le Faubourg-des-Récollets et le quartier Griffintown, au nord du site, forment un secteur dont le développement et le déclin récent furent conditionnés par l'évolution et l'usage du canal de Lachine. Il s'agit d'un lieu essentiellement voué à la fabrication de biens courants et à l'entreprosage et ce depuis le milieu du siècle dernier. Depuis la fermeture du canal, le secteur est de moins en moins florissant. On y trouve plusieurs terrains et bâtiments vacants. Par contre, le secteur le plus rapproché du secteur ouest du Vieux-Port (quadrilatère Duke/William/McGill/de la Commune) a été relativement épargné par les démolitions et constitue encore un parc industriel structuré. Certains bâtiments de la rue de la Commune qui font face au secteur ouest ont été rénovés et présentent un intérêt certain quant à la qualité du bâti.

La rue McGill prit son aspect actuel entre 1850 et 1900. Il s'agissait d'une artère de prestige principalement axée sur le commerce de gros mais on y trouvait également quelques fabriques, entrepôts et bâtiments institutionnels importants. Depuis lors, la rue McGill a perdu sa vocation première de lieu de commerce de gros et s'est orientée tant bien que mal vers le commerce de détail. Les fabriques y ont pratiquement disparu de telle sorte que plusieurs bâtiments sont vacants ou presque. Le cadre bâti est tout de même de bonne qualité et les magnifiques façades, exceptionnelles dans le patrimoine architectural montréalais, suggèrent un potentiel énorme pour une revitalisation. Cette dernière est toutefois confrontée au problème de circulation lourde originant du secteur industriel et portuaire Windmill/Bickerdike.

3.4.2 Résumé des commentaires du public

Les audiences publiques furent l'occasion de constater l'intérêt du public pour le projet d'assurer la continuité du parc linéaire du canal de Lachine dans le Vieux-Port.

Plusieurs intervenants ont souligné la valeur patrimoniale des murs anciens et des écluses du Canal et l'importance de la remise en eau de l'embouchure afin de pouvoir observer et admirer le travail d'ingénierie de l'époque. Ces murs et écluses sont le témoin de l'ère industrielle du siècle dernier qui a imprimé un caractère très particulier au sud-ouest de Montréal et même de Montréal. Le RCM, Action Vieux-Montréal et Héritage Montréal mentionnèrent l'intérêt que présentent les anciens bâtiments industriels bordant le canal de Lachine pour une reconversion à des fins muséologiques mettant en valeur le patrimoine industriel du XIXe siècle. Un regroupement d'organismes communautaires de Pointe-St-Charles est venu, quant à lui, dire à quel point l'aménagement du Vieux-Port et du canal de Lachine étaient reliés à la vie de leur quartier et ne devait pas entraîner de changements dans le tissu social du quartier.

Deux intervenants ont suggéré de voir le site du Vieux-Port accueillir une fonction industrielle légère axée sur la technologie de pointe. Dans les deux cas, la remise en eau du canal Lachine n'est pas considérée urgente. Pour monsieur Michel Barcelo, le Vieux-Port devrait accueillir ce qu'il nomme un "technopôle". Il s'agit du siège social d'un éventuel parc technologique progressivement implanté dans le Faubourg-des-Récollets, le lieu présentant à cet égard un potentiel de reconversion certain. La firme Gendron-Lefebvre propose quant à elle que les terrains mêmes du Vieux-Port accueillent des entreprises de haute technologie dans un esprit de continuité avec les secteurs industriels environnants.

3.4.3 Analyse du Comité

L'aménagement du secteur ouest

À la suite des interventions aux deux parties d'audiences publiques, il est apparu clairement que l'embouchure du canal de Lachine devait être aménagée en vue d'assurer la continuité des parcs linéaires du canal et du Vieux-Port, tout en soulignant la valeur patrimoniale du lieu. Le Comité avait aussi reconnu au sein du Rapport intérimaire cette vocation de parc linéaire en bordure d'un plan d'eau.

La réflexion ensuite amorcée sur les relations entre le Vieux-Port et ses secteurs environnants, et dans la perspective d'un "technopôle" suggéré aux deuxièmes audiences, a amené le Comité à examiner de plus près la possibilité d'un usage industriel de pointe sur le site du secteur ouest ou dans ses environs. Le Faubourg-des-Récollets et, dans une certaines mesure, le quartier Griffintown offrent un potentiel intéressant de reconversion industrielle dans le domaine des technologies de pointe. Sa localisation en bordure du centre des affaires, la desserte des autoroutes Bonaventure et Ville-Marie, la possibilité de rénover d'anciens édifices industriels ayant un certain cachet architectural ou même de construire des bâtiments neufs sur les terrains vacants sont autant d'éléments qui permettent de croire en ce potentiel. Pour mener à terme un tel projet, il faudrait s'assurer la coordination de plusieurs intervenants gouvernementaux et privés.

Selon le Comité, la Société du Vieux-Port n'a pas le mandat de faire la promotion d'un tel concept. Toutefois, l'aménagement de l'embouchure du canal de Lachine en un parc linéaire de qualité grâce aux éléments patrimoniaux (murs et écluses) et au plan d'eau pourrait exercer un réel attrait pour la remise en valeur du Faubourg-des-Récollets. Tout en assurant la continuité des parcs linéaires du Vieux-Port et du canal de Lachine, cet aménagement améliorerait aussi la qualité environnementale du secteur.

La remise en eau du canal de Lachine ne signifie pas pour l'instant que ce plan d'eau pourra être utilisé à des fins de navigation de plaisance. D'une part, le niveau de pollution des eaux du canal interdit leur mise en contact avec celles du Vieux-Port. D'autre part, le Comité considère qu'il existe plusieurs contraintes techniques à la circulation d'embarcations sur le canal remettant en question la faisabilité d'un tel projet (voir la section I de l'Annexe II). Dans la perspective de solutions de ces contraintes, le Comité sera favorable à une telle utilisation du canal, selon des besoins clairement identifiés.

À l'est du pont Mill, les deux embranchements du canal de Lachine devraient être reconstitués intégralement, c'est-à-dire incluant les écluses et bassins selon le tracé de la fin du 19e siècle. Il s'agirait donc d'un lieu prêtant à l'interprétation historique. Un équipement didactique pourrait soutenir cette fonction. De plus, le potentiel visuel du site étant particulièrement intéressant, l'aménagement devrait éviter d'obstruer les vues vers le centre-ville, le Vieux-Port et le fleuve.

À l'ouest du pont Mill, la reconstitution du tracé original du canal n'est pas souhaitable. Le plan d'eau reconstitué, large et sans écluse, ajouterait peu à l'interprétation historique des lieux tout en créant un dégagement important là où le potentiel visuel est pratiquement nul. Le Comité croit plus pertinent d'aménager en cet endroit un parc de détente avec des sentiers de promenade, en bordure d'un canal de taille modeste.

Les terrains résiduels en bordure du canal laissent très peu de superficie disponible pour la construction de bâtiments même en réduisant la largeur du canal à l'ouest du pont Mill à celle que l'on retrouve sur le reste du canal. Cette constatation a aussi amené le Comité à repousser toute idée d'implantation d'un bâtiment industriel le long du canal, même dans la perspective d'une regénérescence du Faubourg-des-Récollets. Le rôle de l'embouchure du canal devra donc se limiter à offrir un cadre physique d'attrait dans cette éventualité.

Pour ce qui est du terrain appartenant à Parcs Canada à l'ouest du site, l'absence de proposition le concernant empêche le Comité de se prononcer de façon définitive à son égard. Toutefois, il y aurait lieu d'envisager d'y construire des bâtiments industriels, au pied de la rue Peel, en continuité avec le secteur limitrophe. Il appartiendra à la Société du Vieux-Port de procéder aux ententes nécessaires avec Parcs Canada à ce sujet.

Quant à l'usage des abords du canal, le Comité considère évidente la nécessité de relier les parcs linéaires du canal de Lachine et du Vieux-Port et leurs pistes cyclables. Pour atteindre le secteur ouest, les cyclistes peuvent emprunter les pistes cyclables du parc du canal de Lachine et de l'aqueduc depuis l'ouest de l'Île, l'axe nord-sud traversant le tout Montréal, la ceinture-est depuis Pointe-aux-Trembles et la piste du Vieux-Port. Ainsi, on peut dire qu'une fois aménagée, la piste cyclable du secteur ouest réunira enfin plusieurs composantes majeures du réseau de pistes cyclables montréalais. Il faudrait éventuellement continuer à consolider ce réseau en établissant le lien entre les pistes du Vieux-Port et du canal de Lachine et celle de la Cité-du-Havre/Île Notre-Dame.

En hiver, la piste cyclable pourra devenir une piste de ski de randonnée poursuivant jusqu'au Vieux-Port le circuit déjà en usage aux abords du canal de Lachine. Des structures d'accueil devront répondre aux besoins des cyclistes et skieurs.

Circulation ferroviaire et de camions dans le secteur ouest

La voie ferrée et le chemin asphalté qui l'accompagne pour desservir les besoins du secteur portuaire Windmill/Bickerdike passent tous deux à l'endroit précis où se trouvaient autrefois les bassins jumeaux du canal de Lachine. Une reconstitution de ces bassins devra prévoir une solution technique à cette circulation vitale pour les activités portuaires.

D'autre part, les camions qui circulent sur cette voie et sur le pont de la rue Mill nuisent à la tranquillité des lieux et diminuent également le potentiel de revitalisation des rues McGill et de la Commune sur lesquelles ils se répartissent inévitablement. Il serait donc avantageux pour tout ce secteur de la ville que les autorités compétentes élaborent une solution visant à dévier cette circulation de camions vers les rues Duke et Nazareth et ultimement vers l'autoroute Bonaventure.

Les accès au secteur ouest

L'accès au secteur ouest du Vieux-Port par automobile semble poser peu de problèmes. L'autoroute Bonaventure ainsi que les rues McGill, de la Commune et Mill y dirigent autant la circulation d'origine locale que régionale.

L'accès piétonnier au site offre un certain potentiel. Du côté nord, depuis la station de métro du Square Victoria, la rue McGill constitue un axe piétonnier rectiligne jusqu'au secteur ouest. Du côté est, la rue de la Commune offre un accès tout aussi direct depuis la Place Jacques-Cartier et les divers points d'attrait du Vieux-Port. Même si ces deux artères jouissent d'un magnifique paysage urbain et qu'on puisse y circuler sur de larges trottoirs (sauf pour le côté nord de la Commune), elles ne sont pas pour autant des lieux qu'il est agréable de fréquenter à cause de leur état détérioré. Toutes deux sont composées d'un cadre bâti de grande qualité mais en bonne partie désaffecté. Les lieux sont donc peu animés et handicapés, au surplus, par une circulation lourde de transit. C'est donc dire qu'une amélioration des conditions d'accès piétonniers au secteur ouest passe par la revitalisation des rues McGill et de la Commune.

Il faut ajouter que la qualité de l'accès piétonnier au site est largement tributaire de sa perméabilité depuis les secteurs environnants. Ainsi, le design de l'aménagement devra tendre à permettre l'accès piétonnier au site depuis les rues locales du Faubourg des Récollets et ce malgré la présence des voies ferrées le long de la rue de la Commune.

On trouvera un traitement plus élaboré de la question de l'accès général au site à la sous-section 3.7 du présent chapitre.

3.4.4 Conclusions

La vocation du secteur ouest est d'aider à la remise en valeur des secteurs limitrophes, soient le Faubourg-des-Récollets et Griffintown, par un accroissement de la qualité de l'environnement.

La fonction qui réussit à atteindre cet objectif en est une de parc de récréation et d'interprétation.

Dans ce sens, il est nécessaire de prolonger dans le Vieux-Port le parc du canal de Lachine et de reconstituer les écluses et les bassins historiques du canal.

Les analyses du Comité l'avaient conduit à ne pas recommander pour le moment que le canal de Lachine soit utilisé pour la navigation de plaisance, plusieurs études de faisabilité étant encore nécessaires. Le Comité croit que la remise en eau du canal doit être faite sans que les eaux du canal entrent en contact avec celles du Vieux-Port et ce tant qu'on n'aura pas résolu les problèmes aigus de pollution des eaux du canal.

Des emplacements industriels peuvent être envisagés sur les terrains résiduels du canal de Lachine, au pied de la rue Peel , à l'ouest de l'autoroute Bonaventure.

La piste cyclable du secteur ouest aura pour effet de consolider le réseau régional de pistes cyclables. Cependant, il demeurera nécessaire d'aménager le lien entre ce réseau et la piste cyclable menant à l'Île Notre-Dame par la Cité-du-Havre.

Les rues de la Commune et McGill se prêtent bien à favoriser l'accès piétonnier au site. Cependant, leut état actuel nuit à leur fréquentation par les piétons.

3.5 L'ESPLANADE, LIEN INTÉGRATEUR

3.5.1 Mise en situation

En 1983, la Société du Vieux-Port retenait les services de l'architecte Peter Rose pour formuler un concept d'aménagement du Vieux-Port. La société a adopté alors le concept d'une esplanade entre le Vieux Montréal et les différentes jetées, depuis la rue McGill jusqu'à la rue Berri. Selon le concept, cette esplanade, avec bassin, vise à créer un lien entre le Vieux Montréal et le Vieux-Port.

La Société du Vieux-Port a entrepris des travaux pour la réalisation de ce projet, en 1984 et 1985. Les plans d'origine ont cependant été quelque peu modifiés. Ainsi aux intersections importantes devaient apparaître des squares ornés de fontaines, qui n'ont jamais vu le jour. La clôture qui borde la voie ferrée a été ajoutée à la demande du Port de Montréal. L'aménagement paysager et la réalisation du bassin sont maintenant presque terminés. Un parc linéaire a aussi été aménagé en bordure nord de l'Esplanade, sur le côté sud de la rue de la Commune. On y retrouve parallèlement une voie piétonne, une rangée d'arbres, une piste cyclable et une bande de terrain aménagée d'arbustes aux abords de la clôture qui longe la double voie ferrée.

3.5.2 Résumé des commentaires du public

Au cours des deux parties d'audiences, l'aménagement de l'Esplanade a été reconnu comme un acquis, permettant de mettre en valeur les façades de la rue de la Commune grâce au dégagement et à l'ouverture ainsi créés.

Toutefois certains éléments de cet aménagement sont apparus néfastes aux yeux de certains intervenants. C'est le cas en particulier de la double clôture de deux mètres qui court tout le long des voies ferrées, et qui représente ainsi un obstacle visuel et physique plus contraignant que les voies ferrées elles-mêmes.

La lignée d'arbres ne devrait pas non plus devenir un obstacle en créant un écran végétal, bloquant ainsi les perspectives sur la rue de la Commune ou sur le plan d'eau depuis le Vieux Montréal. MM. Vincent Dumais et Guy Tremblay ont recommandé de pratiquer un élagage régulier des feuillus favorisant un port haut.

Vélo Québec a aussi souligné le conflit existant entre les circulations piétonne et cycliste le long du parc linéaire situé en bordure nord de la voie ferrée. À cause du revêtement en gravier de la voie piétonne, plusieurs marcheurs utilisent la piste cyclable.

3.5.3 Analyse du Comité

Le concept de l'Esplanade apparaît de plus en plus comme un aménagement physique permettant de lier le Vieux Montréal et le Vieux-Port, de faciliter le passage d'un lieu à l'autre. Son aspect continu assure aussi une liaison entre les deux extrémités du territoire du Vieux-Port. L'Esplanade constitue une entité en soi et représente en quelque sorte ce lien intégrateur dans un axe nord-sud (entre le Vieux Montréal et le Vieux-Port) et dans un axe est-ouest (depuis le bassin de l'Horloge jusqu'à l'embouchure du canal de Lachine).

Les travaux d'aménagement qui restent à y faire devraient renforcer ce caractère d'intégration, autant sur le plan du design que sur celui de la circulation des personnes. Il apparaît important d'adopter une vision d'ensemble de ce lieu et de ses secteurs limitrophes. Ainsi le dégagement de l'Esplanade offre un cadre exceptionnel à la mise en valeur de la rue de la Commune et des abords du plan d'eau.

Des observations soulevées par certains intervenants, le Comité retient que l'intégration dans un axe nord-sud est cependant lourdement affaiblie par certaines contraintes physiques comme l'aménagement paysager du parc linéaire, la piste cyclable et la présence de la double clôture. En fait, tout l'aménagement de la partie nord de l'Esplanade forme une espèce de barrière entre l'Esplanade même et la rue de la Commune. En circulant à pied, à vélo ou en voiture sur cette rue, il est impossible d'apercevoir le dégagement même de l'Esplanade et l'aménagement des lieux. Il est encore plus difficile de se rendre compte de la présence des jetées et du plan d'eau. Ainsi l'ouverture créée par l'Esplanade ne s'apprécie qu'une fois sur les lieux (au sud de la voie ferrée), alors qu'elle devrait être perçue depuis le côté nord de la rue de la Commune et offrir un réel dégagement entre les façades qui longent cette rue et les abords du plan d'eau.

Un tel dégagement devrait aussi permettre de mettre en valeur des édifices et lieux marquants comme le Marché Bonsecours, la Place Jacques-Cartier, la Place Royale et la Pointe-à-Callière. À cet effet, il y aurait lieu d'envisager d'ériger un bâtiment sur l'emplacement de la Pointe-à-Callière afin d'assurer une continuité du cadre bâti de la rue de la Commune et de la Place d'Youville. Bien entendu, ce bâtiment devra répondre à des critères très stricts d'intégration architecturale.

La circulation de véhicules lourds sur la rue de la Commune représente aussi un élément désagréable, étant une source supplémentaire de pollution de l'air et par le bruit. Cette circulation devrait être détournée de la rue de la Commune et réorientée vers d'autres artères.

3.5.4 Conclusions

L'Esplanade est un élément important dans l'objectif de réappropriation du Vieux-Port par la population. Son aménagement devrait faciliter le passage de la ville au Vieux-Port et permettre un libre mouvement des personnes sur le site d'est en ouest et depuis le Vieux-Montréal vers les plans d'eau. La véritable animation du site doit venir de cette circulation des personnes, et ces dernières doivent se sentir invitées à se promener en toute quiétude sur l'Esplanade et le bord de l'eau.

L'Esplanade devrait également offrir un accès visuel tant sur les façades de la rue de la Commune depuis les abords du plan d'eau que sur le Vieux-Port et ses activités depuis le côté nord de la rue de la Commune.

Présentement, les voies ferrées, la double clôture, les arbustes et le parc linéaire constituent des obstacles physiques et visuels qui empêchent l'Esplanade de jouer son rôle de lieu intégrateur entre la ville et le Vieux-Port. Il y aurait donc lieu de modifier les clôtures et les éléments du parc linéaire de telle sorte que l'Esplanade et son dégagement retrouvent leur sens premier qui est celui d'intégrer le Vieux-Port à la ville.

3.6 POINTE DE LA CITÉ-DU-HAVRE

3.6.1 Mise en situation

La Cité-du-Havre est une longue et mince bande de terrain de remblai qui s'étend de l'autoroute Bonaventure à l'ouest jusqu'à la hauteur de la jetée de l'Horloge à l'est. Elle a une superficie d'environ 40 hectares (100 acres).

Sous le nom de jetée McKay, elle servait, autrefois, à empêcher les glaces du printemps de pénétrer dans le bassin portuaire. Le site fut agrandi en 1967 et rebaptisé "Cité-du-Havre" pour l'Exposition universelle. On y trouve plusieurs édifices hérités de l'Exposition: le conseil des Port Nationaux, le Musée d'Art contemporain, le théâtre de l'Expo, le centre international de radio-télé diffusion, la Maison olympique (Association olympique canadienne) et Habitat 67.

On y accède en voiture, depuis le centre-ville, par l'autoroute Bonaventure et l'avenue Pierre-Dupuy. À l'est, le pont Concorde relie la Cité-du-Havre aux îles Ste-Hélène et Notre-Dame.

Seule, la pointe de la Cité-du-Havre est sous la juridiction de la Société du Vieux-Port. Ce secteur, situé à l'est du pont de la Concorde, est complètement aménagé. Les travaux ont été complétés au cours de l'été 1985.

On y retrouve un parc de détente paysagé avec piste cyclable, sentiers piétons, jeux d'enfants, kiosque d'observation, pavillon de services et quai pour petites embarcations.

3.6.2 Résumé des commentaires du public

Le Comité n'a reçu que peu de commentaires à propos du parc de la Pointe de la Cité-du-Havre. Les interventions du RCM et de Coplanam résument assez bien les préoccupations que les intervenants ont manifestées à ce sujet.

Le RCM est d'avis que le parc de la Pointe est un des aménagements les mieux réussis du Vieux-Port et le point de vue le plus remarquable à la fois sur la ville, le fleuve, le port et l'île Ste-Hélène. Toutefois, bien que les quais actuels soient à moins de trois cents mètres de la jetée McKay et du pont de la Concorde, le RCM déplore qu'il faille faire un détour de plus de quatre kilomètres dans un environnement industriel et sous l'autoroute Bonaventure pour passer du Vieux-Port à la Pointe de la Cité-du-Havre. Le RCM souhaite que cet espace soit relié plus directement au Vieux-Port et propose qu'un bac fasse la navette entre le Vieux-Port, le parc de la Pointe et les îles.

Pour sa part, Coplanam considère qu'il faut renforcer les dispositifs de sécurité des enfants: bouées, téléphones d'urgences, gardiennage. Il souhaite également qu'un parc de stationnement un peu plus généreux soit aménagé aux abords du parc de la Pointe.

3.6.3 Analyse du Comité

La vocation de la Pointe

La vocation de loisir et de détente, retenue par la Société du Vieux-Port, pour la Pointe de la Cité-du-Havre, satisfait la majorité des intervenants. Son aménagement, complété à l'été de 1985, n'a fait l'objet que de commentaires élogieux. Aussi sa vocation de parc et de halte de repos n'est donc pas remise en questions.

Les accès

Le parc de la Pointe est relativement facile d'accès en automobile, depuis le centre-ville, via l'autoroute Bonaventure et l'avenue Pierre-Dupuy. Il n'existe, par contre, aucun lien piétonnier entre le Vieux-Port et la Cité-du-Havre et ce, en dépit de la courte distance qui les sépare. Pour ce qui est des cyclistes, une partie de l'avenue Pierre-Dupuy leur est présentement réservée. Cet aménagement minimal, toutefois, n'est pas encore relié aux pistes cyclables du Vieux-Port et du canal de Lachine. Enfin, la STCUM n'offre un service de transport en commun (autobus) complet que pendant la saison estivale.

Le parc de la Pointe est donc relativement isolé et les voies pour y accéder sont difficilement praticables pour les piétons et les cyclistes.

La sécurité

Quelques intervenants ont fait remarquer au Comité que des mesures de sécurité accrues concernant les enfants devraient être prises. L'éloignement du parc de la Pointe et par conséquent, son isolement relatif, la présence de l'eau et du courant justifient pleinement les inquiétudes de ces intervenants et des mesures de sécurité particulières devraient être prises, si ce n'est déjà fait.

3.6.4 Conclusions

De l'avis du Comité, le parc de la Pointe et ses équipements de loisir contribuent à renforcer l'axe loisir-détente que constituent les îles de l'Expo, le Vieux-Port et le parc du canal de Lachine.

Toutefois, de tout le territoire du Vieux-Port, le parc de la Pointe, qui est situé à mi-chemin entre le Vieux-Port, le canal de Lachine et les îles de l'Expo, est le secteur le plus difficilement accessible pour les piétons et les cyclistes désireux de passer d'un site à un autre. Son rôle de lien intégrateur et de halte de repos dépend largement de la jonction des réseaux de circulation piétonniers, cyclables et de ski de randonnée.

De plus, son éloignement justifie que des mesures de sécurité particulières soient adoptées afin que la sécurité des usagers du parc de la Pointe soit assurée.

3.7 ACCÈS ET CIRCULATION

3.7.1 Mise en situation

L'accès au Vieux-Port peut se faire par cinq entrées, sur la rue de la Commune, soit celles au pied des rues McGill et St-Pierre, du boulevard Saint-Laurent, de la Place Jacques-Cartier et celle derrière l'église Notre-Dame-du-Bonsecours entre les rues Berri et Bonsecours. Cette dernière permet à la fois l'accès aux quai et bassin de l'Horloge de même qu'aux installations portuaires à l'est du territoire du Vieux-Port. Elle est empruntée autant par les véhicules lourds et les voitures que par les piétons. L'entrée de la Place Jacques-Cartier n'est utilisée que par les piétons et est aussi considérée comme l'entrée principale au site puisqu'elle a traditionnellement donné accès aux lieux d'animation. L'entrée du boulevard Saint-Laurent est, règle générale, fermée et sert principalement de voie de service vers la jetée King-Edward. Les entrées des rues McGill et St-Pierre sont surtout utilisées par des automobiles qui utilisent les stationnements[1] à proximité.

Une piste cyclable longe la limite nord du territoire du Vieux-Port, parallèlement à la rue de la Commune. Elle rejoint la piste de l'axe nord-sud via la rue Berri et celle vers l'est de Montréal via la rue Notre-Dame. Toutefois la liaison entre la piste du Vieux-Port et celles du canal de Lachine et de la Cité-du-Havre est à compléter: les cyclistes doivent emprunter la rue Mill et le passage sous l'autoroute Bonaventure pour les rejoindre. Bien entendu, il est aussi possible d'aller au Vieux-Port en vélo en empruntant les rues qui y accèdent et qui représentent ainsi autant de voies d'accès cyclables.

Trois stations de métro se trouvent à un minimum de dix minutes de marche des entrées du Vieux-Port, soit les station Square-Victoria, Place-d'Armes et Champ-de-Mars. Quelques circuits d'autobus desservent aussi le Vieux Montréal et s'y rabattent: les circuits 35 Notre-Dame, 55 St-Laurent, 80 Avenue du Parc, pour nommer les plus importants.

---

(1) Ces espaces de stationnement sont loués jusqu'en 1987 à une entreprise privée selon une entente avec la Société du Vieux-Port.

Il faut aussi signaler que les autoroutes Bonaventure et Ville-Marie offrent une facilité d'accès au Vieux-Port à la population régionale. Toutefois, la circulation automobile et le stationnement à l'intérieur du Vieux Montréal représentent déjà un problème épineux à cause d'une trame de rues très serrée, rendant l'accès en automobile au Vieux-Port quelque peu difficile.

3.7.2 Résumé des commentaires du public

Au cours des deux parties des audiences, plusieurs observations ont été soulevées par différents intervenants sur l'accès au site. Ces observations étaient très souvent reliées à la notion d'accessibilité publique à privilégier au site et au fleuve. Elles se distinguaient ensuite selon l'accès même au Vieux-Port et la circulation des personnes sur le site.

La priorité à accorder au transport en commun et à la circulation piétonne a, pour ainsi dire, été unanime(1). L'accès au Vieux-Port en transport en commun, selon ces interventions, devrait se faire sur un réseau de surface, autobus ou tramway, depuis les stations de métro existantes. Deux circuits sont proposés: soit depuis la station de métro Berri-de-Montigny vers les stations Square Victoria ou McGill en empruntant les rues Berri, de la Commune et McGill, soit un circuit qui relierait les stations Square Victoria, Place-d'Armes et Champ-de-Mars et complèterait une boucle autour du Vieux Montréal par les rues Berri, de la Commune et McGill. Ces deux circuits assureraient de toute façon une desserte sur la rue de la Commune. L'implantation d'une station de métro n'apparaît pas nécessaire et serait même injustifiée en termes de coûts (26 à 40 millions de dollars) selon Transport 2000, le Conseil central de la CSN, le Comité d'action Ville-Marie et M. Williams.

Cette priorité accordée au transport en commun visait aussi à diminuer l'impact qu'aurait une trop grande circulation automobile au Vieux-Port et dans le Vieux Montréal. Tout en signalant que les automobiles ne devraient pas avoir accès au site, certains ont tout de même suggéré d'entreprendre des études sur les besoins éventuels en stationnement en relation avec ceux du Vieux Montréal.

La circulation sur le site du Vieux-Port doit prioritairement être piétonne à l'abri des conflits avec les bicyclettes, et même défendue à toute circulation automobile. Le Forum des citoyens âgés a insisté sur l'aménagement de sentiers et promenades qui conduiraient aux berges, avec bancs, abreuvoirs et abris.

Le RUTA (Regroupement des usagers du transport adapté) a également réclamé une attention particulière à l'aménagement des différents accès en fonction des personnes handicapées, en termes d'espaces de stationnement réservés, de rampes d'accès, de la largeur des portes et de l'aménagement intérieur des bâtiments.

---

(1) le CIAC, le Comité d'action Ville-Marie, le Conseil central (CSN), la firme COPLANAM, le Forum des citoyens âgés, la FADOQ, le RCM, Sauvons Montréal, Transport 2000 et M. Marc Williams ont appuyé cette double priorité.

Les groupes cyclistes (Monde à bicyclette et Vélo Québec), tout en reconnaissant l'importance de la piste cyclable du parc linéaire, ont suggéré de relier cette piste à celle du canal de Lachine et de la Cité-du-Havre, d'aménager quelques abris ou postes de détente, et aussi de poursuivre un circuit intérieur sur le site particulièrement jusqu'à la Tour de l'Horloge. Vélo Québec a souligné le conflit entre bicyclettes et piétons le long du parc linéaire et proposé de les séparer en réaménageant soit la piste cyclable, soit le sentier piétonnier au sud de la voie ferrée, sur le site de l'Esplanade.

3.7.3 Analyse du Comité

Au cours des délibérations, certains intervenants ont soulevé que l'accès au Vieux-Port est jugé difficile de façon générale. Le Vieux-Port est considéré comme un territoire périphérique, voire éloigné, par certains. Cette considération serait plutôt d'ordre psychologique puisqu'il est desservi à courte distance, par les réseaux d'autoroutes et de métro. Toutefois, il faut reconnaître que les liens directs à pied, en transport commun, en bicyclette ou en voiture présentent certaines difficultés.

À l'heure actuelle, un seul accès piétonnier au Vieux-Port est mis en valeur, soit celui au pied de la Place Jacques-Cartier. Les autres entrées (rue Berri, boul. St-Laurent, rue McGill) sont peu invitantes pour le piéton, où celui-ci est parfois menacé par la circulation lourde (à l'entrée de la rue Berri par exemple). Fait à noter, il n'y a aucun accès entre la rue St-Pierre et le boulevard St-Laurent. La double clôture de deux mètres de hauteur qui court tout le long de la voie ferrée présente aussi un obstacle physique et visuel plus important pour les piétons qui déambulent sur la rue de la Commune que la voie ferrée elle-même et les quelques trains qui y passent.

La liaison en transport en commun peut se faire depuis les stations de métro Square Victoria, Place-d'Armes et Champ-de-Mars. Ces stations se trouvent à un minimum de dix minutes de marche des entrées du Vieux-Port. Ce parcours est toutefois marqué d'embûches qui peuvent décourager certaines gens à emprunter un tel moyen de transport ou même à venir au Vieux-Port. Par exemple, depuis les stations Place-d'Armes et Champ-de-Mars, il faut franchir les passages au-dessus de l'autoroute Ville-Marie, gravir la butte de la rue Notre-Dame, marcher dans des endroits où la circulation piétonne n'est pas toujours sécuritaire (stationnement du Champ-de-Mars, intersections de la Place d'Armes).

L'implantation d'une station de métro sur le site même du Vieux-Port ne serait pas une solution adéquate, non plus. En plus des coûts de construction élevés (évalués entre 26 et 40 millions de dollars) dus à la présence de l'eau sous le site et de la profondeur nécessaire de la station (40 mètres) afin de rejoindre le tunnel existant entre les stations Berri et Île-Ste-Hélène, de la très faible densité de la population environnante, cette station éventuelle ne desservirait finalement qu'un secteur du territoire du Vieux-Port, aussi névralgique soit-il. Une solution permettant une desserte sur la majeure partie du territoire semble plus appropriée.

Le Vieux-Port est en voie de devenir un des carrefours du réseau des pistes cyclables sur l'Île de Montréal, puisque s'y rencontrent celles du Vieux-Port et de l'axe nord-sud à la rue Berri (qui conduit à la piste de la ceinture est au boulevard Dorchester). A cet effet, il y aura lieu de prévoir des abris et des aires de répos avec dispositifs de sécurité pour les

vélos localisés à toutes les pointes d'entrée aux cyclistes. Toutefois, la liaison avec les pistes du canal de Lachine et de la Cité-du-Havre reste à compléter. Le lien actuel par la rue Mill présente des dangers passablement élevés dus à une circulation intense de véhicules lourds.

L'accès en automobile est plutôt difficile à cause de la trame des rues du Vieux Montréal, malgré la présence des autoroutes Ville-Marie et Bonaventure qui offrent une facilité d'accès à la population régionale. Il est vrai qu'un grand achalandage de voitures aurait des impacts négatifs au Vieux-Port et dans le Vieux Montréal et que la priorité d'accès doit être donnée au transport en commun. Cependant pour plusieurs familles, l'automobile reste le moyen privilégié de se transporter. Des études pourraient être entreprises afin de mieux cerner la problématique et les solutions à la circulation automobile et au stationnement.

Le Vieux-Port, on semble souvent l'oublier, est aussi accessible par le fleuve. Des croisières sur le St-Laurent et des randonnées sur les rapides de Lachine se font à partir du bassin de l'Horloge. Un petit quai y a aussi été aménagé pour permettre à des bateaux de plaisance d'y accoster. Il y a lieu de maintenir ces installations et de mettre en valeur cette porte d'entrée au Vieux-Port. Il ne s'agit pas pour autant de soutenir le projet d'une marina privée. Comme son nom l'indique, ce type d'activité représente une forme de privatisation de l'espace qui va à l'encontre de la vocation de lieu public et du principe d'accessibilité publique au site et aux plans d'eau; car en plus de l'occupation d'une partie du site, une marina exigerait des installations particulières telles un lieu d'accueil et de restauration pour les membres, des pompes à essence et un service de sécurité pour les embarcations. De plus, le bassin de l'Horloge (le seul sous la juridiction de la Société du Vieux-Port) occupe une superficie trop restreinte pour pouvoir accueillir un tel équipement. Aussi, les conflits entre le mouvement des grands navires et les embarcations de plaisance pourraient représenter un danger pour ces dernières. Il apparaît plus judicieux d'y envisager l'installation de quais pour permettre l'accostage (à l'heure ou à la journée) de plaisanciers et des débarquements pour des bateaux de plaisance avec un terrain de stationnement à proximité.

La circulation sur le site même doit prioritairement se faire à pied, afin de répondre à la vocation de lieu public de détente. Tel que suggéré par les groupes de personnes âgées et un regroupement de personnes handicapées, l'aménagement des lieux et des sentiers devrait répondre aux besoins de ces personnes. À cet effet, un service de balade pourrait être envisagé selon les activités retenues afin d'assurer un service sur le site même et relier ainsi les principaux accès et points d'intérêt. L'aménagement d'une piste cyclable, bien balisée et sans être en conflit avec la circulation piétonne, assurerait une certaine animation sur le site et serait justifiée à cause de certaines distances à parcourir à certains endroit du site.

3.7.4 Conclusions

Le Comité consultatif considère que l'accessibilité au Vieux-Port doit être améliorée pour en faire véritablement un lieu public, et ce peu importe le moyen de transport choisi. Toutefois, le Comité est d'avis qu'il faut privilégier l'accès piétonnier en priorité, et qu'il importe ainsi d'améliorer la liaison en transport en commun. Cette liaison devra se faire en surface depuis les stations de métro existantes et desservir l'ensemble du territoire du

Vieux-Port via la rue de la Commune. De même les axes piétonniers à l'intérieur du Vieux Montréal vers le Vieux-Port pourraient être structurés. Il y aura lieu alors de multiplier les accès piétonniers au site du Vieux-Port le long de la rue de la Commune et de les rendre sécuritaires en les distinguant des accès véhiculaires. Finalement, une attention toute particulière devra être apportée à la circulation à l'intérieur du site du Vieux-Port.

3.8 LA VOIE FERRÉE

3.8.1 Mise en situation

Deux voies ferrées traversent le territoire du Vieux-Port depuis la zone portuaire Bickerdike/Windmill, en longeant le parc linéaire au sud de la rue de la Commune, jusqu'à la cour de triage Viger et se poursuivent vers les installations du Port de Montréal dans l'est de la ville.

Ces voies sont la propriété de la Société du Vieux-Port sur le territoire même du Vieux-Port. Elles redeviennent la propriété de la Société du Port au-délà des limites de ce territoire. Une servitude de passage oblige la Société du Vieux-Port à laisser circuler les locomotives du Port dans ce corridor ferroviaire.

Nous présentons en annexe II des informations supplémentaires sur le trafic ferroviaire au Port. En résumé, la situation se présente comme suit. Le Port de Montréal est desservi par deux compagnies ferroviaires, le CN et le CP, qui assurent principalement le transport des conteneurs depuis le Port vers l'intérieur du continent, soit 87 158 wagons en 1984. 65% de ce trafic ferroviaire utilise les voies ferrées du Vieux-Port.

Ces deux compagnies ferroviaires desservent les compagnies et armateurs installés au port et ce principalement dans le domaine du transport des conteneurs. Depuis les installations portuaires de l'est, ces wagons sont acheminés vers les cours de triage CN de Côte-St-Luc, puis assemblés selon les destinations. Depuis le port, le CP utilise la voie qui contourne le flanc nord du mont Royal; le CN emprunte ses voies de Pointe-St-Charles et de la cour Turcot, et doit obligatoirement passer par le Vieux-Port.

3.8.2 Commentaires du public

Au cours des premières audiences, certains groupes comme Action Vieux Montréal ont demandé d'envisager l'élimination des voies ferrées du Vieux-Port puisqu'elles représentent une trop grande contrainte d'aménagement. D'autres ont plutôt insisté pour les intégrer dans un concept d'aménagement du Vieux-Port mettant en valeur le rôle des transports dans le développement de Montréal. Cette proposition a entre autre été avancée par le Musée ferroviaire canadien et reprise par Transport 2000.

La Société du Port de Montréal et le Conseil des Travailleurs et Travailleuses du Montréal métropolitain (CTM-FTQ) ont grandement insisté sur le maintien du lien ferroviaire au Vieux-Port. L'élimination de ces voies nécessiterait une réorganisation du système ferroviaire entre le port et les cours de triage de Côte-St-Luc d'une part. D'autre part, cela risquerait d'affecter la position concurrentielle du Port de Montréal auprès des autres ports de la côte est américaine, puisque Montréal peut actuellement prétendre offrir un

service ferroviaire très rapide grâce à la concurrence du CN et du CP. Si les voies du Vieux-Port étaient éliminées, le CN ne pourrait plus offrir un tel service et le port de Montréal deviendrait moins concurrentiel.

3.8.3 Analyse du Comité

La position stratégique qu'occupe le port de Montréal à l'intérieur du continent lui permet d'occuper le troisième rang pour le trafic de marchandises générales, sur la côte du nord-est américain, derrière New York et Baltimore. Les faits démontrent cependant que cette position est fragile et que la concurrence est féroce entre les grands ports de la côte est américaine. Vue sous cet angle, le Comité est d'avis que la suppression des voies ferrées représenterait pour l'instant une menace à l'efficacité du fonctionnement du Port de Montréal. Sa position concurrentielle en serait indiscutablement affaiblie. Trop d'arguments de nature économique militent présentement contre la suppression des voies ferrées.

Il importe de laisser le temps faire son travail. Dans la mesure où les Montréalais auront de plus en plus repris possession des terrains du Vieux-Port, où le site se sera affirmé comme un endroit de loisir, de détente, de récréation et d'accès au cours d'eau, la question de la présence des voies ferrées se posera à nouveau mais en termes différents. Si le besoin social devient alors plus fort que le besoin économique, les pressions s'exerceront dans un contexte différent pour trouver la solution de rechange au problème.

Or rien dans le dossier ne permet au Comité de conclure que la suppression des voies ferrées dans le Vieux-Port constitue actuellement une priorité sur laquelle la Société du Vieux-Port devrait concentrer ses énergies. Elles doivent être considérées comme une contrainte avec laquelle l'aménagement devra composer pendant encore un certain temps.

Toutefois cette prise de position ne signifie pas pour autant de ne pas considérer, à moyen terme, une ou des solutions techniques à cette contrainte. Des pourparlers ou des études pourraient être entrepris pour déterminer la problématique du trafic ferroviaire au Vieux-Port et au centre de l'île de Montréal en vue d'identifier une solution de rechange. Déjà, certains ont parlé de la possibilité d'une utilisation commune par le CN et le CP de la voie du CP qui contourne le mont Royal pour assurer la desserte entre le port et les cours de triage de Côte-St-Luc.

3.8.4 Conclusions

A court terme, les voies ferrées du Vieux-Port doivent être maintenues pour des raison économiques. Leur nombre, cependant, ne devra pas être augmenté.

A moyen terme, une solution de rechange devra être envisagée. Des études devraient être entreprises à cet effet.

4. RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

INTRODUCTION

À partir des présentations orales et des mémoires soumis par le public, et à la lumière des renseignements supplémentaires, de la recherche et de l'analyse, le Comité a formulé les trente-cinq recommandations suivantes qui doivent servir de cadre à l'aménagement du site.

Pour le Comité, le site doit être considéré comme un ensemble dont le traitement doit mettre en valeur la signification extraordinaire du territoire. Du canal Lachine, les jetées, l'Esplanade au quai de l'Horloge, tous ces éléments font partie intégrante de l'ancien port intérieur. La Société du Vieux-Port devrait procéder à la préparation d'un plan directeur pour l'ensemble du site, tout en respectant les recommandations suivantes.

VOCATION PRINCIPALE ET HUIT PRINCIPES DIRECTEURS

1. La Société du Vieux-Port devrait adopter la vocation et les huit principes directeurs suivants:

1.1 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.

1.2 Huit principes directeurs

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) Toute personne devrait pouvoir se rendre aisément sur le site et y circuler librement et en toute quiétude.

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 préserver ou mettre en valeur les vues exceptionnelles sur le site, le plan d'eau, la rue de la Commune et la ville.

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.

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.

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.

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

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.

UN ENSEMBLE, TROIS SECTEURS

Le territoire du Vieux-Port peut être considéré comme l'adjonction de trois secteurs. D'abord, le secteur central comprend les jetées Alexandra, no. 1, King-Edward et Jacques-Cartier. Le secteur à l'est du site est articulé autour du bassin et du quai de l'Horloge (jetée Victoria). Enfin, le secteur ouest correspond à l'embouchure du canal de Lachine.

2. Le secteur central doit être conçu comme une Place maritime, englobant tout l'ancien port intérieur, qui en fait un pillier important de l'évolution, de la croissance et du développement de Montréal, du Québec et du Canada. L'utilisation contemporaine qu'on veut faire du secteur central doit être articulée en fonction de son riche passé. Par exemple, un centre d'interprétation maritime, un musée de la ville de Montréal et une maison des sciences et techniques avec les services commerciaux de soutien sembleraient intéressants.

3. Le secteur est devrait surtout être utilisé à des fins récréatives, plus particulièrement à des activités nautiques avec les services commerciaux appropriés. Les participants aux audiences ont suggéré l'action plutôt que la passivité. Les suggestions de la population comprennent une descente pour lancer les bateaux de plaisance et un quai pour courts séjours.

3.1 un parc urbain devrait être aménagé sur la pointe de la jetée entre le hangar no 16 et la tour de l'horloge et il devrait y avoir une promenade sur la rive sud de la jetée de l'Horloge;

3.2 les activités maritimes et récréatives (saute-moutons, bateaux de croisière, bateaux-restaurants) devraient être maintenues dans le bassin de l'Horloge;

3.3 la Société du Vieux-Port devrait étudier la possibilité de relier par bateau le Vieux-Port aux îles;

4. Le secteur ouest devrait être le prolongement du parc qui longe le canal Lachine jusqu'au site du Vieux-Port et qui entoure le canal de Lachine originel récemment rouvert. Tout en informant le public, ce parc devrait se faire le témoin de l'importance historique du canal Lachine dans la révolution industrielle du 19^{e} et du 20^{e} siècles.

4.1 De concert avec la ville de Montréal et le gouvernement du Québec, la Société devrait étudier la possibilité de créer de nouveaux incubateurs d'industrie légère pour favoriser une recrudescence de l'activité industrielle et de l'emploi dans le Faubourg des Récollets et dans GriffinTown.

4.2 En collaboration avec Parc Canada, la Société devrait envisager la possibilité de construire des installations pour industries légères sur les terrains résiduels du canal de Lachine, au pied de la rue Peel, à l'ouest de l'autoroute Bonaventure.

PERCÉES VISUELLES

5. Une politique de conservation des perspectives du site et de son environnement devrait être entérinée dans le plan directeur. Les vues suivantes devraient être ouvertes ou préservées:

- de l'entrée du canal Lachine et de la pointe Windmill, on devrait être en mesure de voir toute la rue de la Commune jusqu'au dôme du marché Bonsecours et le panorama sur le fleuve;
- les extrémités des quais devraient être conservées comme points d'observations sur le fleuve et sur la ville;
- aucune structure érigée sur le site ne devrait bloquer la vue vers le sud des artères nord-sud du Vieux-Montréal. Par exemple, les perspectives visuelles de la rue Notre-Dame vers le sud de l'angle du boulevard St-Laurent, de la place Jacques-Cartier et la rue Berri;
- aucun obstacle physique ne devrait être élevé entre les façades de la rue de la Commune et l'eau au bord de l'Esplanade.

D'autres vues et percées visuelles intéressantes peuvent également exister sur le site. Des études visuelles approfondies devraient être effectuées par la Société afin de déterminer toutes les percées visuelles et que ces percées visuelles soient intégrées dans le plan directeur pour l'ensemble du site.

LA CLÔTURE

6. La clôture qui longe la voie ferrée en bordure de l'Esplanade devrait être supprimée afin d'enlever cette barrière physique et visuelle entre le Vieux-Port et le Vieux Montréal. Toutefois, des solutions devraient être trouvées afin d'assurer le passage sécuritaire des trains.

RAPPROCHEMENT VERS L'EAU

7. Pour que le public puisse se rapprocher de l'eau, la Société du Vieux-Port devrait lui en fournir l'occasion. Par exemple, par la construction d'une promenade inférieure dans les bassins et des escaliers en dents de scie à différents endroits permettant d'aller toucher l'eau par de petites promenades, telles les promenades du long de la Seine.

LES CONSTRUCTIONS SUR LE SITE

8. Les jetées existantes devraient être conservées et réaffectées, tout en respectant la vocation principale, les principes directeurs et les recommendations du présent Rapport, soit les jetées no. 1, King-Edward, Jacques-Cartier, de l'Horloge, Alexandra, et Mackay (Pointe de la Cité-du-Havre).

9. Le bassin Jacques-Cartier (entre la jetée de l'Horloge et de la jetée Jacques-Cartier) devrait être creusé pour prendre la même forme d'autrefois pour créer un vaste plan d'eau en avant du marché Bonsecours. Cependant, il n'est pas nécessaire de creuser la pleine profondeur.

10. Les hangars devraient être recyclés à des fins nouvelles, sinon modifiés ou remplacés afin d'améliorer la qualité visuelle du lieu et permettre les percées visuelles recommendées dans le présent Rapport.

11. L'Entrepôt frigorifique est un bâtiment important. Bien qu'il n'ait pas une vocation claire et immédiatement réalisable, la Société du Vieux-Port devrait continuer d'explorer les possibilités de réaffectation de ce "monument du Port de Montréal".

12. L'ancien poste de police devrait être recyclé.

ACTIVITÉS ET ÉQUIPEMENTS

13. Un grand nombre de propositions d'équipements et d'activités pour le site du Vieux-Port ont été faites lors de la consultation. Malgré que le Comité n'ait pas défini de critères d'admissibilité comme tels, les activités et équipements suivants sont jugés compatibles avec le concept retenu par le Comité.

Le canal de Lachine

- à l'ouest du l'autoroute Bonaventure, un endroit approprié pour l'industrie légère
- à l'est de l'autoroute Bonaventure, réouverture du canal de Lachine et extension du parc linéaire-place d'accueil

La pointe Windmill

- belvedere

Jetée no. 1

- point d'observation

Pointe-à-Callière

- site à construire en compatibilité avec la rue de la Commune

Esplanade

- pavillons, centres d'accueil (par exemple: piste et stationnement des bicyclettes, système de transport sur le site, mobilier au besoin pour la securité et le confort des usagers)

Jetées King-Edward/Jacques Cartier

- Centre d'intreprétation de Montréal
- Maison des sciences et techniques
- Musée maritime
- Grand Hall d'exposition
- Commerces de soutien

Bassin Jacques-Cartier

- excavation du bassin devant le marché Bonsecours
- utilisation récréative du plan d'eau

Poste de Police

- centre d'accueil et d'information

Jetée de l'Horloge

- parc
- activités récréatives
- centre d'animation

Bassin de l'Horloge

- activités maritimes et récréatives (par exemple: les remorqueurs du port, les saute-moutons, bateaux de croisières, navettes aux iles, mise à l'eau pour des embaractions de plaisance)

Entrepôt frigorifique

- à étudier

Pointe Cité-du-Havre

- parc

TERRITOIRES CONTIGUS

Malgré que la cour de triage Viger (juridiction du Canadien Pacifique), le Marché Bonsecours (juridiction de la Ville de Montréal), et la jetée Alexandra (juridiction du Port de Montréal), ne soient pas sous la juridiction de la Société du Vieux-Port de Montréal, l'importance de ces lieux dans l'avenir du Vieux-Port et l'intérêt manifesté par le public à leur égard méritent une réaction clairement exprimée par le Comité.

14. En collaboration avec le Canadien Pacifique et la Ville de Montréal, la Société du Vieux-Port devrait s'efforcer d'explorer des avenues possibles pour utiliser la cour de triage Viger en combinant le musée ferroviaire avec un complexe résidentiel.

15. La Société du Vieux-Port devrait collaborer avec la Ville de Montréal afin de redonner au marché Bonsecours sa vocation publique.

16. La jetée Alexandra devrait avoir pour fonction première d'être une gare maritime dynamique, pour les grands bateaux de croisières, avec possibilités d'ajouts d'activités commerciales comme un hôtel et des commerces appropriés. Lorsque la Société du Port décidera de restaurer ou de modifier les bâtiments sur la jetée Alexandra, la Société du Vieux-Port devra travailler en collaboration avec la Société du Port de Montréal pour en coordonner le design et intégrer la jetée Alexandra dans le plan directeur de la Société du Vieux-Port.

ACCÈS AU SITE

17. Le Vieux-Port doit d'abord être accessible aux piétons. En conséquence, il y a lieu de multiplier les accès piétonniers au site du Vieux-Port le long de la rue de la Commune et de les rendre sécuritaires en les distinguant des accès véhiculaires. À cet effet, les entrées des rues Berri et McGill pourraient permettre l'accès des véhicules, alors que les autres seraient exclusivement réservées aux piétons.

18. Les axes piétonniers depuis les stations de métro existantes et traversant le Vieux Montréal devraient être structurés pour améliorer l'accessibilité aux différentes entrées du Vieux-Port. La Société du Vieux-Port devrait entamer des pourparlers avec la Ville de Montréal à cet effet.

19. Il importe de mettre en place un système de transport en commun de surface (tramway ou autobus) depuis les stations de métro existantes. Ce système pourrait assurer une desserte depuis la station de métro Berri-de-Montigny jusqu'au Vieux-Port en empruntant la rue Berri, puis la rue de la Commune et la rue McGill vers les stations Square-Victoria et McGill.

20. En termes de coûts et d'achalandage prévu, la construction d'une station de métro sur le site du Vieux-Port serait injustifiée.

21. La piste cyclable le long de la rue de la Commune devrait être relocalisée au sud de la voie ferrée, pour éviter d'être en conflit avec la voie piétonnière.

22. Le lien cyclable entre le Vieux-Port et le canal de Lachine doit être complété sur les abords de l'embouchure du canal et des démarches conjointes avec le ministère des Transport, Parcs Canada et la Ville de Montréal devraient être entreprises pour compléter la liaison des pistes cyclables de la Cité-du-Havre, du canal de Lachine et du Vieux-Port.

23. La Société du Vieux-Port devrait tenter d'aménager des rues d'accès nord-sud à partir du centre-sud jusqu'au secteur est du site tant pour ouvrir le Vieux-Port vers la partie est de la ville que pour mettre fin à l'isolement de l'entrepôt frigorifique. À cette fin, la Société doit, de concert avec la ville de Montréal, et le Canadien Pacifique explorer les avenues possibles de liens nord-sud.

24. Des études devraient être immédiatement entreprises pour améliorer l'accès du secteur est au pied de la rue Berri. Son prolongement dans le Vieux-Port devrait être envisagé.

25. Des études devraient être entreprises afin d'analyser la circulation lourde aux abords du Vieux-Port, et de vérifier la possibilité d'éliminer la circulation de véhicules lourds sur la rue de la Commune.

26. Des études d'impact de circulation automobile devraient être faites. La question du stationnement au Vieux-Port devrait aussi y être considérée afin de rendre le site accessible à tous ceux qui doivent emprunter l'automobile privée comme mode de transport (eg. familles, personnes handicappées...).

27. Une liaison par bac entre le Vieux-Port, les Îles de l'Expo et d'autres destinations de l'Archipel devrait être envisagée.

28. Des quais temporaires dans le bassin de l'Horloge devraient être installés afin de permettre à des plaisanciers d'y amarrer leurs embarcations pour quelques heures, et faciliter ainsi une voie d'accès supplémentaire au Vieux-Port.

29. Des débarcadères pour des bateaux de plaisance devraient être installés dans le bassin de l'Horloge avec des parcs de stationnement d'automobiles à proximité.

30. La circulation piétonnière doit être prédominante comme moyen de transport sur le site du Vieux-Port et ne doit pas entrer en conflit avec d'autres types de transport. Un aménagement adéquat avec bancs et abreuvoirs devrait être prévu en conséquence.

31. Un moyen de transport devrait assurer une desserte sur l'ensemble du site.

32. Un accès cyclable, bien balisé, devrait être permis à certains endroits sur le site, conduisant aux abords de la tour de l'Horloge et aux extrémités des jetées.

LA VOIE FERRÉE

33. À court terme, le lien ferroviaire devrait être maintenu pour des raisons économiques. La Société du Vieux-Port, en collaboration avec le Port de Montréal, le Canadien National et le Canadien Pacifique, devra explorer une solution de rechange.

PROCESSUS DE PLANIFICATION

34. Un processus de planification devrait être mis en branle afin de réaliser les études de faisabilité et d'impact, technique et économique, et d'élaborer un plan directeur du territoire du Vieux-Port.

PARTICIPATION DU SECTEUR PRIVÉ

35. La Société du Vieux-Port devrait s'assurer de la participation du secteur privé dans le développement du Vieux-Port, tout en respectant les recommandations du présent Rapport.

5. NOTES BIOGRAPHIQUES DES MEMBRES DU COMITÉ CONSULTATIF

5. NOTES BIOGRAPHIQUES DES MEMBRES DU COMITÉ CONSULTATIF DU VIEUX-PORT DE MONTRÉAL

C. STEPHEN CHEASLEY*, co-président du Comité consultatif, est président du Conseil du Bureau de commerce de Montréal. Il est également associé à l'étude juridique Martineau Walker. Monsieur Cheasley a été président national de l'Association du Barreau canadien, section immobilière, et co-président du Comité consultatif pour le design urbain du secteur McGill College.

PIERRE LAURIN, co-président du Comité consultatif, est vice-président à l'Alcan, depuis 1982. Il était auparavant directeur de l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales de Montréal, et co-fondateur du groupe de conseillers en gestion C.E.G.I.R. Monsieur Laurin siège sur divers conseils d'administration et est président des Internationaux Players de Tennis. Il a été nommé Officier de l'Ordre du Canada en 1982.

SERGE ARSENAULT est annonceur, animateur et commentateur à la radio et à la télévision de la Société Radio-Canada, depuis 1970. Il a couvert à ce titre plusieurs compétitions sportives à travers le monde. Monsieur Arsenault est aussi président du comité organisateur du Marathon international de Montréal, depuis 1978, et il a reçu en 1981 le prix "Maurice-Richard" de la Société Saint-Jean-Baptiste de Montréal.

PAUL P. DAVID, cardiologue, était, jusqu'à tout récemment, directeur de l'Institut de cardiologie de Montréal, qu'il avait lui-même fondé en 1954. Le docteur David est maintenant membre du Sénat du Canada. Nommé "Grand Montréalais" et Compagnon de l'Ordre du Canada en 1981, il a également reçu en 1967 la Médaille du Centenaire.

PHYLLIS LAMBERT*, architecte, est directeur du Centre canadien d'architecture qu'elle a fondé en 1979 à Montréal. Elle est aussi président-fondateur de la Fondation Héritage Montréal et de la Société d'amélioration Milton-Parc. Elle a été membre du Comité consultatif pour le design urbain du secteur McGill College. Madame Lambert a été nommée "Grand Montréalais 1984" et, en 1985, elle a été nommée membre de l'Ordre du Canada et membre de l'Ordre du Québec.

PHILIP O'BRIEN*, est président du Conseil de la Chambre de Commerce de Montréal. Il est également un des fondateurs du COPEM, le Comité conjoint de la Chambre de commerce et du Bureau de Commerce pour la promotion économique de Montréal. Depuis 1972, il est président de Devencore Inc. Il avait été auparavant vice-président de la Corporation Place Ville-Marie, puis vice-président de la Corporation Trizec.

* Membre du Conseil d'administration de la Société du Vieux-Port de Montréal.

Ont collaboré à la préparation du Rapport final:

Coordination:	Cameron Charlebois David Powell
Recherche, analyse et rédaction:	René Beaudry Laurent Comtois Sylvain Ducas Michel Dufresne Cameron Charlebois David Powell
Collaboration spéciale:	Christophe Caron Renée Daoust Denise Boucher
Révision:	Gilles Marien Catherine Guex
Graphisme:	Renée Daoust Marie-André Couture

SECRETARIAT DU COMITÉ CONSULTATIF DU VIEUX-PORT DE MONTRÉAL

DAVID POWELL, secrétaire
SYLVAIN DUCAS, coordonnateur des relations avec la population
RENE BEAUDRY, analyste
LAURENT COMTOIS, analyste
MICHEL DUFRESNE, analyste
CATHERINE GUEX, adjointe administrative

CAMERON CHARLEBOIS, architecte et consultant
GROUPE D'INTERVENTION URBAINE DE MONTRÉAL, consultant

ANNEXES

LES ANNEXES

		Page
I.	La synthèse des interventions aux audiences publiques	83
II.	Les informations supplémentaires	115
III.	Une description des étapes de la consultation publique.	137

I. SYNTHÈSE DES INTERVENTIONS AUX AUDIENCES PUBLIQUES

TABLE DES MATIÈRES

		Page
1.	LA PREMIÈRE PARTIE DES AUDIENCES PUBLIQUES	87
1.1	INTRODUCTION	87
1.2	PRÉOCCUPATIONS DU PUBLIC	87
1.2.1	Accessibilité publique	87
1.2.2	Le Vieux-Port et son environnement urbain	88
1.2.3	Activités portuaires et maritimes	89
1.2.4	Le caractère du site	90
1.2.5	Le canal de Lachine	90
1.2.6	Gestion de l'aménagement	91
1.2.7	Processus de développement	91
1.2.8	Rentabilisation économique	91
1.3	VOCATIONS SUGGÉRÉES PAR LE PUBLIC	92
1.3.1	Une vocation portuaire	92
1.3.2	Un lieu de détente et d'appartenance	92
1.3.3	Un quartier urbain compatible avec le Vieux Montréal	93
2.	LA DEUXIÈME PARTIE DES AUDIENCES PUBLIQUES	95
2.1	INTRODUCTION	95
2.2	PRÉOCCUPATIONS DU PUBLIC	95
2.2.1	Commentaires sur le Rapport intérimaire	95
2.2.2	Processus de planification	95
2.2.3	Gestion de l'aménagement	96
2.2.4	Consultation publique	97

		Page
2.3	CONFIGURATION DU SITE	98
2.3.1	Conservation des jetées et du remblai entre les jetées Jacques-Cartier et de l'Horloge	98
2.3.2	Conservation des jetées et enlèvement du remblai entre les jetées Jacques-Cartier et de l'Horloge	98
2.3.3	Enlèvement de sections de jetées pour créer des îlots	100
2.3.4	Enlèvement complet des jetées Alexandra, King-Edward et Jacques-Cartier	100
2.4	LES ACTIVITÉS ET ÉQUIPEMENTS	100
2.4.1	Les activités et équipements sur les territoires contigus	102
2.4.2	Les activités et équipements par secteur et par structure sur le site du Vieux-Port	103
2.4.3	Les activités et équipements non localisés	106
2.4.4	Les activités et équipements par vocation	107
2.5	ACCESSIBILITÉ ET TRANSPORT	111
2.5.1	La voie ferrée	111
2.5.2	Liens avec la ville	112
2.5.3	Le camionnage	112
2.5.4	Transport en commun	112
2.6	LA VALEUR ARCHÉOLOGIQUE DU VIEUX-PORT	112

1. LA PREMIÈRE PARTIE DES AUDIENCES PUBLIQUES

1.1 INTRODUCTION

Le texte qui suit représente une synthèse des interventions faites lors de la première partie des audiences publiques tenue le 26, 27, 28 et 30 septembre 1985 à la Gare maritime Louis-Jolliet sur le quai King-Edward. Ces audiences avaient pour but de fournir à toute personne ou tout groupe intéressé l'occasion d'exposer ses idées, suggestions et préoccupations concernant la ou les vocations privilégiées pour le site du Vieux-Port de Montréal.

1.2 PRÉOCCUPATIONS DU PUBLIC

1.2.1 Accessibilité publique

De toutes les préoccupations, l'accessibilité physique et visuelle aux différentes composantes du Vieux-Port est sans doute celle qui suscite le plus de commentaires. Traitée sous tous ses aspects, elle est également celle qui établit le consensus le plus large chez les intervenants.

Accessibilité au fleuve

Tous les intervenants favorisent un accès physique au fleuve pour l'ensemble de la population et des visiteurs. Pour le groupe Action Vieux-Montréal, le fleuve a la valeur patrimoniale la plus importante, aussi le fleuve doit-il redevenir visible et accessible à tous. La rive doit rester publique. Le RCM, le YMCA et Coplanam insistent pour que le caractère public s'étende à l'ensemble des berges du territoire du Vieux-Port. Cette accessibilité, toutefois, implique chez certains une utilisation du plan d'eau. Héritage Montréal et Sauvons Montréal favorisent des fonctions ayant directement recours à l'eau, alors que l'Association québécoise des techniques de l'eau va jusqu'à recommander que l'accent soit mis sur la partie aquatique.

Accessibilité au site

La majorité des participants exige l'accès public au site dans son ensemble, en tout temps et à l'année longue.

Aux dires de l'Ordre des Architectes, l'esprit de ce lieu est essentiellement collectif depuis que Montréal existe. La privatisation, même partielle du site entre en contradiction avec ce principe. La très grande majorité des intervenants s'oppose à l'implantation de résidences ou de bureaux, ce qui signifierait une privatisation des espaces environnants et gênerait la libre circulation des visiteurs sur le site.

Certains intervenants, toutefois, ne voient pas la contradiction entre l'affectation d'un site à l'habitation et aux commerces et son accessibilité publique. Marie Lessard et Jean-Paul Guay, urbanistes, sont d'avis que les seuls lieux vraiment publics à toute heure et en toute saison sont les rues et les places publiques des quartiers densément peuplés et intensément marchands.

L'aménagement du Vieux-Port devrait également favoriser en priorité la circulation piétonnière. Coplanam et le YMCA insistent pour que la priorité soit accordée aux piétons; il y a à Montréal une carence de lieux piétonniers. Pour le comité d'Action Ville-Marie et la CSN, l'aménagement du Vieux-Port doit favoriser le transport en commun, plutôt que d'encourager le transport privé et la prolifération de terrains de stationnement.

Enfin la sécurité sur le site a fait également l'objet de plusieurs interventions. Alors que Regroupement Loisir Québec insiste sur la sécurité des cyclistes, le YMCA recommande qu'un transport parallèle (balades, mini-bus) soit mis en service sur le site pour les personnes âgées et les handicapés.

Accessibilité visuelle

Il importe que soit ménagé un accès visuel le plus large possible au fleuve, non seulement à partir des berges mais aussi depuis le Vieux Montréal. Il faut que les vues privilégiées restent libres d'obstruction.

La Société des professeurs de géographie recommande de maintenir au maximum l'impression de proximité du fleuve. Pour ce faire, il propose comme d'autres, de maintenir au minimum les bâtiments et activités entre la ville et la fleuve. Le Conseil de développement du logement communautaire appuie cette proposition.

Quelques-uns font également valoir qu'il importe de préserver les vues à partir des quais et des jetées, de façon à pouvoir embrasser du regard tant la rue de la Commune que l'ensemble de Montréal, qui s'offre comme un paysage d'une qualité maintes fois vantée au cours des consultations. Pour sa part, Jean-Paul Guay considère que les percées visuelles devraient être structurées, les vues encadrées ou encore favorisées par des belvédères. Enfin, les étudiants Vincent Dumais et Guy Tremblay estime que le développement au sol devrait jouer dans la conservation des perçées visuelles un rôle de tout premier plan.

1.2.2 Le Vieux-Port et son environnement urbain

Parmi les préoccupations majeures exprimées lors des consultations, figure la nécessité d'aménager le site du Vieux-Port en tenant compte des impacts que cet aménagement pourrait avoir sur l'ensemble du milieu urbain montréalais.

Cinq secteurs de Montréal retiennent l'attention des participants sur ce point précis: les îles de l'Expo, le Vieux Montréal et ses franges est et ouest, le Canal de Lachine, le centre-ville et les quartiers résidentiels à courte distance du Vieux-Port. De façon générale, on propose que les vocations respectives de ces secteurs soient abordées ensemble, de façon à éviter que le Vieux-Port n'entre en compétition avec l'un ou l'autre, qu'il en perturbe l'équilibre ou qu'il n'absorbe des énergies qui leur seraient nécessaires. Par exemple, pour le RCM, les spectacles en plein air et les foires pourraient se dérouler à Terre des Hommes qui est un milieu plus propice à ce genre de manifestations et d'accès beaucoup plus facile.

Quant au Vieux-Montréal, des participants, tels que la firme Poirier Cardinal Hardy Dépatie, la Commission Jacques-Viger, Héritage Montréal, l'Ordre des Architectes, Daniel Van Ginkle et Sauvons Montréal, s'opposent à ce que l'aménagement du Vieux-Port nuise aux efforts actuels de consolidation de ses fonctions résidentielle et commerciale. Pour cette raison, une majorité d'intervenants prend position contre un développement résidentiel au sud de la rue de la Commune. On recommande d'utiliser d'abord les bâtiments et espaces vacants disponibles au coeur du Vieux Montréal et à ses extrémités est et ouest.

Quant au centre-ville, de nombreux participants ont mentionné l'urgente nécessité d'en assurer la consolidation. Les participants recommandent d'éviter d'implanter dans le Vieux-Port des équipements et des activités qui pourraient être plus avantageusement situés au centre-ville.

Enfin les représentants de l'Ecomusée de la Maison du Fier Monde rappellent que certains développements majeurs à Montréal ont eu des impacts négatifs sur la qualité de vie des quartiers résidentiels avoisinants. Afin d'éviter que cela ne se reproduise avec le réaménagement du Vieux-Port, ils recommandent que soit écarté tout projet appelant un usage intensif du site.

1.2.3 Activités portuaires et maritimes

D'abord, on peut faire la distinction entre activités portuaires et maritimes, les premières désignant des activités terrestres qui nécessitent des installations et des équipements de transbordement, les secondes ayant trait aux activités de navigation.

Pendant les audiences, les activités portuaires et maritimes ont fait l'objet de plusieurs interventions. Faut-il les maintenir, les augmenter ou les abandonner? Sur ce point, les opinions sont partagées et les points de vue parfois divergents.

Pour la très grande majorité des intervenants, les activités portuaires doivent être maintenues à proximité du Vieux-Port, mais concentrées dans les secteurs Bickerdike/Windmill et la jetée Alexandra. Leur maintien est justifié de multiples façons: animation du site (Forum des citoyens âgés, Loisir-Ville), valeur patrimoniale (Héritage Montréal, Sauvons Montréal), valeur didactique (Alliance des professeurs de Montréal, PAPT) activité économique à sauvegarder (COPEM, Société du port de Montréal).

La CTM et la CSN, par contre, estiment que les infrastructures actuelles du Vieux-Port sont indispensables à l'expansion future du Port de Montréal et considèrent les terrains du Vieux-Port comme une réserve d'espace à cette fin. D'autres encore souhaitent l'implantation d'activités portuaires nouvelles et légères sur les quais mêmes du Vieux-Port. Ces activités ne devraient cependant pas nécessiter d'équipement lourds et rester compatibles avec d'autres types d'activité publique.

M. Adrien Harvey et STOP croient, pour leur part, qu'il faut abandonner définitivement les activités portuaires industrielles des secteurs Bickerdike et

Windmill, qu'il considère incompatibles avec les activités urbaines proposées pour le site du Vieux-Port.

Enfin, certains (Michel Barcelo, architecte-urbaniste, Sauvons Montréal...) suggèrent une augmentation des activités maritimes à proximité du Vieux-Port: navires-écoles, goélettes, navires de l'armée de mer et paquebots. Les tenants de cette proposition estiment que le caractère maritime du site doit être conservé.

1.2.4 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, de tout temps un lieu d'accueil et d'échange. Le caractère particulier du site tient, selon eux, à la fois à la proximité immédiate du Vieux Montréal, au fleuve, aux activités et aux installations portuaires encore présentes et à la qualité des espaces. Aussi, une majorité d'intervenants estime que non seulement il faut préserver le caractère maritime et portuaire du site, 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, des intervenants (Sauvons Montréal, Commission Viger, Poirier Cardinal...) ont proposé qu'une attention particulière soit portée aux questions de design urbain afin d'assurer une relation "formelle" avec les façades de la rue de la Commune. Il importe également de respecter les perspectives visuelles depuis la rue de la Commune, en dégageant ses abords de toute infrastructure susceptible d'entraver les vues les plus intéressantes. De plus, les nouvelles infrastructures devraient créer des liens et non des barrières entre le Vieux-Port et le Vieux Montréal.

Dans l'ensemble, les intervenants souhaitent que la spécificité du site soit reconnue et maintenue par un aménagement qui se distingue tant du point de vue de la vocation que de la mise en forme.

1.2.5 Le canal de Lachine

Parmi les suggestions faites au Comité au sujet de l'embouchure du canal de Lachine, quelques-unes semblent faire consensus.

Pour ceux qui situent l'aménagement du Vieux-Port dans la problématique du loisir (Regroupement Loisir Québec, Loisir Ville), il importe que soient reliées les pistes cyclables du Vieux-Port, du canal de Lachine et de la Cité du Havre. Il souhaitent également que soit complété le parc linéaire de façon à intégrer les deux sites situés de part et d'autre de l'autoroute Bonaventure.

Pour ceux qui reconnaissent une valeur patrimoniale aux écluses et aux murs du canal (Héritage Montréal), il est nécessaire de poursuivre son excavation et de procéder à sa mise en valeur.

Enfin certains intervenants (STOP, AQTE, RCM) se sont dit préoccupés par la qualité des eaux du canal de Lachine. Il est primordial, selon eux, de trouver une solution au problème des déchets toxiques accumulés sur le lit du Canal avant de songer à une utilisation récréative du plan d'eau.

1.2.6 Gestion de l'aménagement

L'intégration du site à son contexte urbain ne va pas sans soulever quelque inquiétude. La question ne se pose pas toutefois uniquement en termes d'aménagement physique du site, mais également en termes de planification urbaine et de maîtrise d'ouvrage.

D'une part, on souhaite que le contrôle du développement du Vieux-Port demeure au sein du secteur public et fasse l'objet d'une entente entre les deux niveaux de gouvernement et les autorités municipale et régionale. D'autre part, puisque les fins portuaires pour lesquelles le gouvernement fédéral a acquis ces terrains n'existent plus, le RCM et la CSN on manifesté le désir de voir ces mêmes terrains, remis à la communauté montréalaise. Enfin quelques intervenants (RCM, CSN, Corporation des urbanistes), ont demandé que la maîtrise d'oeuvre soit confiée à la ville de Montréal.

1.2.7 Processus de développement

Pour plusieurs intervenants, il serait prématuré de proposer dès maintenant un plan global et définitif d'aménagement du site du Vieux-Port. Pour eux, l'incertitude quant à l'impact produit par l'implantation d'un projet de grande envergure, tant sur le Vieux-Montréal que sur le site lui-même, incite à la plus grande prudence. Aussi, il serait préférable d'utiliser les espaces du Vieux-Port graduellement, selon des besoins spécifiques clairement identifiés et dans le respect constant des qualités exceptionnelles du site. Il n'est pas nécessaire de procéder à court terme au développement global du site. Il s'agit plutôt de l'aménager d'abord de façon minimale avec l'objectif de favoriser sa réappropriation et de tester les activités possibles. Le processus de planification et de développement doivent donc rester ouverts afin de s'adapter aux circonstances changeantes du contexte montréalais.

1.2.8 Rentabilisation économique

La majorité des intervenants a rejeté que la rentabilisation du site soit l'objectif prioritaire de l'aménagement du site du Vieux-Port. Ceux qui se sont prononcés sur la question (Héritage Montréal, l'Ordre de Architectes, COPEM, Corporation des urbanistes) croient qu'il est plus important de considérer les retombées économiques à long terme sur le Vieux Montréal que les bénéfices à court terme engendrés par une privatisation du site. Les représentants du monde des affaires (COPEM - La Chambre de Commerce de Montréal & The Montreal Board of Trade) abondent dans le même sens et souhaitent que les pouvoirs publics participent par leurs investissements dans le Vieux-Port à la relance économique de la vieille ville.

Dans l'ensemble, les intervenants n'excluent pas la participation directe du secteur privé à la réussite du projet, mais ils écartent toute forme de privatisation du site et rejettent l'objectif d'autofinancement poursuivi par le gouvernement fédéral jusqu'à maintenant.

1.3 VOCATIONS SUGGÉRÉES PAR LE PUBLIC

En se fondant sur un examen des mémoires et sur les interventions des premières audiences publiques, le Comité a dégagé de l'ensemble des opinions émises trois orientations dans la définition de la vocation du Vieux-Port. Certains ont remis en question la décision d'avoir abandonné les activités portuaires au Vieux-Port. Une majorité, par contre, tient à ce que les Montréalais saisissent l'occasion de se réapproprier le site et d'en faire un lieu public. Quelques-uns, enfin, tout en approuvant la volonté collective de se réapproprier le site, considèrent qu'il faut y développer un quartier urbain.

1.3.1 Une vocation portuaire

L'hypothèse d'une réhabilitation de la vocation portuaire du Vieux-Port de Montréal a été présentée par plusieurs comme un préalable à toute décision quant à son réaménagement.

L'argument central est à l'effet qu'on n'a jamais démontré la désuétude des jetées du Vieux-Port pour certaines activités portuaires autres que celles de manipulation de conteneurs. On ajoute que la problématique de réaménagement du Vieux-Port doit être insérée dans celle, plus large, de l'expansion du port de Montréal à moyen terme. Ainsi, prenant la défense du parc de la promenade Bellerive dans l'est de l'île, certains se demandent s'il est heureux de transformer un port en parc pour devoir ensuite faire d'un parc un port.

Enfin, les personnes et groupes ayant proposé cette orientation (le Conseil des Travailleuses et Travailleurs du Montréal Métropolitain, le Conseil Central (CSN), et Michel Barcelo, architecte et urbaniste) mentionnement l'importance de prévoir des aménagements qui permettent l'observation des activités portuaires et maritimes et se prononcent en faveur de l'accessibilité publique au site du Vieux-Port.

1.3.2 Un lieu de détente et d'appartenance

C'est cette option qui est largement prioritaire.

Ils stipulent que la vocation tout autant que le caractère du Vieux-Port doivent être distinctifs, voire exceptionnels. Ils croient nécessaire d'éviter de localiser dans le Vieux-Port fonctions et équipements qui auraient tout autant avantage à se situer sur les îles de l'Expo, dans le Vieux Montréal ou au centre-ville. Cette vocation distinctive du Vieux-Port doit trouver son sens dans la mise à profit du caractère à la fois patrimonial, historique, portuaire et naturel du lieu.

Pour un bon nombre, il s'agit de faire du Vieux-Port un lieu de détente à rayonnement régional qui doit combler avant tout les besoins précis des Montréalais en termes d'équipements urbains. D'autres vont plus loin et prétendent qu'il s'agit là d'une excellente occasion pour Montréal de se distinguer et de figurer parmi les grandes villes à l'avant-garde sur le plan de la qualité de vie urbaine. Cet objectif appelle l'excellence de l'aménagement.

Il faut surtout noter que tous ces intervenants s'entendent pour faire du Vieux-Port un espace de détente, qui crée avant tout un sentiment d'appartenance chez tous les Montréalais. Les vocations didactique, d'accueil, commerciale, culturelle, récréative et patrimoniale ont été tour à tour suggérées, souvent accompagnées d'une proposition d'équipement concrète.

Enfin, sur le plan formel, Action Vieux-Montréal propose de redonner au port l'aspect qu'il avait au siècle dernier. En fait, ce plan d'aménagement présuppose le démantèlement des jetées Alexandra, King Edward, Jacques-Cartier et de l'Horloge (en partie), ainsi que de l'Esplanade, de la rue de la Commune et de la voie de chemin de fer qui traverse le site du Vieux-Port.

D'autres intervenants (Jacques Rousseau, Luc Danielse) proposent l'enlèvement de certaines jetées ou une fragmentation de celles-ci. Il s'agit pour eux de redéfinir la configuration des jetées, de façon à l'adapter à l'usage et la signification qui leur seront dévolus ou encore de mettre en valeur le sens symbolique de certains éléments du lieu, telle la façade du Marché Bonsecours.

1.3.3 Un quartier urbain compatible avec le Vieux Montréal

Essentiellement, le projet consiste en un quadrillage du site par des voies publiques, de façon à y poursuivre la trame urbaine du Vieux Montréal par l'implantation graduelle de résidences et de commerces.

Les tenants de cette orientation (Marie Lessard et Jean-Paul Guay, Pieter Sijpkes et Nobert Schoenauer, et John Zacharias) croient qu'il s'agit là de la façon la plus efficace de générer une fréquentation publique du site à l'année longue. Pour eux, la présence nocturne d'une population de résidents semble une condition "sine qua non" à la fréquentation sécuritaire d'un espace, à plus forte raison quand il s'agit d'un espace-frontière où personne ne transite.

Cette orientation de privatisation de secteurs du site ne va nullement à l'encontre, selon ses défenseurs, de l'accès au fleuve et aux vues, quelles qu'elles soient. Ainsi, certains mentionnent que l'idée d'un accès public à toutes les berges est erronée puisqu'ils jugent sans intérêt de faire le tour d'une jetée, à distance respectable du niveau de l'eau. Mieux vaut aménager plusieurs lieux stratégiques d'accès à l'eau, en contrebas des jetées, et jouir en ces endroits de l'animation que crée le regroupement des visiteurs. De la même façon, l'accès visuel à chacun des éléments du magnifique panorama n'implique pas, semble-t-il, de minimiser l'érection de bâtiments sur les jetées. Les vues, pour rester publiques, doivent être mises en valeur par des équipements et des cadres adéquats (belvédères, restaurants, etc.) judicieusement localisés.

Le projet d'un quartier urbain pourrait inclure des équipements publics importants, desservant la population régionale, mais chacun d'eux devrait être de taille réduite, respecter la trame urbaine environnante et s'intégrer, architecturalement, au Vieux-Montréal. L'objectif des défenseurs de cette orientation est de soutenir la revitalisation du Vieux Montréal par l'augmentation de la population dans le secteur, justifiant l'arrivée d'équipements et de services nouveaux, actuellement en carence dans le quartier.

2. LA DEUXIÈME PARTIE DES AUDIENCES PUBLIQUES

2.1 INTRODUCTION

Le texte qui suit représente la synthèse des interventions faites lors de la deuxième partie des audiences publiques tenue le 13, 14 et 16 décembre 1985 au Complexe Guy-Favreau, Montréal.

Ces audiences ont offert plusieurs avantages. En premier lieu, elles ont permis au public de discuter le Rapport intérimaire, d'en faire la critique et cela a donné l'occasion au Comité d'adapter son rapport de façon à bien traduire ce que les intervenants ont voulu exprimer. Le Comité a demandé également au public de préciser davantage certaines suggestions formulées lors de la première partie des audiences. Enfin, ces audiences ont permis à tous de se prononcer sur la teneur d'un futur plan d'aménagement et sur les propositiosn concrètes dans le contexte des contraintes et des priorités définies par le Comité dans le Rapport intérimaire.

2.2 PRÉOCCUPATIONS DU PUBLIC

2.2.1 Commentaires sur le Rapport intérimaire

La très grande majorité des intervenants au cours des deuxièmes audiences est venue exprimer son appui à la vocation retenue, aux principes adoptés et aux recommandations préliminaires formulées au sein du Rapport intérimaire. Un certain nombre, toutefois, a formulé certains commentaires, exigeant de la part du Comité des précisions sur la mise en application de ces principes et un éclaircissement sur la démarche de planification.

Les principales recommandations des intervenants portent sur la nécessité de mettre sur pied un programme de planification qui, sur la base des principes directeurs adoptés, permettra d'évaluer les différents impacts des scénarios de développement et de proposer éventuellement un projet de développement pour l'ensemble du site. Un tel processus de planification devrait être géré en collaboration avec d'autres niveaux de gouvernement, dont surtout la Ville de Montréal.

2.2.2 Processus de planification

Alors que la première partie des audiences publiques a réussi à dégager des consensus sur certaines questions de fond quant à la vocation du Vieux-Port et à son insertion dans un contexte urbain, il est apparu nécessaire, aux yeux de certains intervenants, de mettre sur pied un processus de planification pour l'aménagement du Vieux-Port. Avant même de suggérer l'implantation définitive d'un équipement quelconque, il semble impérieux de développer un concept, d'établir des critères d'aménagement et de dresser des scénarios de développe-

ment où l'évaluation d'impacts, des études économiques et techniques seraient menées. Si ces étapes étaient oubliées, cela risquerait de conduire à des erreurs décriées dans le passé. (Ces recommandations ont été exprimées par Yves Archambault et Denis Proulx, Héritage Montréal, Ordre des Architectes, Sauvons Montréal et le CDLC).

La relation primordiale du Vieux-Port et des secteurs environnants, maintes fois soulevée en première et deuxième audiences, devrait absolument être prise en compte dans un tel processus.

La définition de la problématique du Vieux-Port doit être envisagée dans un contexte urbain plus large et les interrelations avec les secteurs environnants mieux définies. Ainsi, il est apparu clairement que le territoire du Vieux-Port ne peut être envisagé comme un ensemble monolithique, même dans sa relation avec la ville. Il faut considérer le Vieux-Port comme l'adjonction de différents secteurs(1). Alors la vocation retenue du Vieux-Port s'articulera différemment selon les interfaces de ces secteurs du Vieux-Port avec les quartiers ou zones urbaines avoisinants.

Certains ont proposé les étapes d'un tel processus, alors que d'autres ont précisé ou insisté sur une étape particulière (études d'impacts, plan de design, etc.). La mise sur pied d'un programme de planification se présenterait comme suit:

1. Définition de la problématique du Vieux-Port dans son contexte urbain, et élaboration de principes d'aménagement.

2. Études techniques et de design urbain sur l'encadrement des vues, l'accessibilité à l'eau et au site; élaboration de critères d'aménagement et d'intégration architecturale avec le Vieux Montréal; évaluation des propositions d'activités et d'équipements proposés.

3. Élaboration de scénarios comprenant:

   - études d'impact;
   - analyse coûts-bénéfices;
   - échéancier de réalisations, etc.

4. Proposition d'un concept et d'un projet de développement.

2.2.3 Gestion de l'aménagement

Pour mener à bien un tel processus (qu'il soit défini dans les termes exposés ci-haut ou non), la concertation entre la Société du Vieux-Port de Montréal et d'autres corporations publiques est jugée nécessaire. À cet effet, les

---

(1) MM. Farley et Barcelo, ainsi que la firme Poirier-Cardinal ont insisté sur cette division du territoire en secteurs.

commentaires des intervenants reconnaissent le bien-fondé du principe directeur où il est question de la participation des gouvernements et administrations régionale et municipale à la planification et à la gestion du territoire du Vieux-Port. Toutefois, là encore, il est demandé au Comité consultatif d'en préciser la teneur.

Sur la base de la problématique urbaine du Vieux-Port dans le contexte montréalais, certains intervenants(1) ont identifié la Ville de Montréal comme étant le partenaire principal dans ce processus. L'implication du gouvernement fédéral demeure essentielle, étant l'actuel propriétaire du territoire du Vieux-Port et de terrains avoisinants (zone portuaire, Canal de Lachine, Cité du Havre). La participation de la Communauté urbaine de Montréal et de certains ministères provinciaux (Affaires culturelles, Loisir Chasse et Pêche) ou d'une autre instance provinciale est aussi envisagée.

Aucune modalité n'est toutefois vraiment suggérée quant à la structure d'un tel organisme. Certains parlent d'une table de concertation, d'autres d'un comité tripartite suggérant de s'inspirer de l'entente entre le ministère des Affaires culturelles et la Ville de Montréal pour la consolidation du Vieux Montréal.

Une précision toutefois se dégage de ces recommandations. La question d'une gestion partagée n'est abordée que sous l'angle de la planification et de l'aménagement. Une planification concertée avec l'administration municipale est suggérée pour assurer la prise en compte du contexte urbain du Vieux-Port, et aussi afin de reconnaître la juridiction municipale en matière d'aménagemet du territoire et d'urbanisme. La gestion administrative du territoire et de ses équipements par la Société du Vieux-Port n'est pas remise en cause.

2.2.4 La consultation publique

La poursuite du processus de consultation publique a été recommandée par un bon nombre d'intervenants(2). Cette consultation devrait être intégrée au processus de planification et être tenue à des étapes importantes de celui-ci, lors

---

(1) Action Vieux-Montréal, Yves Archambault, Conseil central de la CSN, Luc Danielse, Ordre des Architectes, RCM, Sauvons Montréal, Loisir-Ville.

(2) Alliance des professeurs, Yves Archambault, Conseil central de la CSN, Héritage Montréal, Ordre des Architectes, Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal, Sauvons Montréal, Transport 2000, Loisir-Ville, Conseil de développement du logement communautaire.

de la présentation de scénario(s) de développement, par exemple. Des consultations ponctuelles pourraient être entreprises sur l'évaluation d'activités ou d'équipements.

À cet égard, certains demandent la mise sur pied d'une commission permanente, assurant le lien entre le public et la structure de planification. À tout le moins, il est suggéré d'intégrer la participation du public au processus de planification afin d'assurer les acquis de la consultation qui vient de se terminer.

2.3 CONFIGURATION DU SITE

Les quatre principales positions entendues lors des audiences publiques concernant la configuration du site sont les suivantes:

- Conservation des jetées et du remblai entre les jetées Jacques-Cartier et de l'Horloge.
- Conservation des jetées et enlèvement du même remblai.
- Enlèvement de sections des jetées pour créer des îlots.
- Enlèvement complet des jetées Alexandra, King-Edward et Jacques-Cartier.

2.3.1 Conservation des jetées et du remblai entre les jetées Jacques-Cartier et de l'Horloge (Voir la carte no 6.)

Tous les intervenants concernés approuvent un vocation culturelle et récréative pour le Vieux-Port. En général, les secteurs du Canal de Lachine et de la jetée de l'Horloge sont assignés à une fonction récréative alors que la jetée King-Edward est vouée aux activités culturelles.

Seule la Fédération de l'âge d'or du Québec remet en question l'implantation de musées au Vieux-Port et propose de les localiser dans un environnement urbain plus dense.

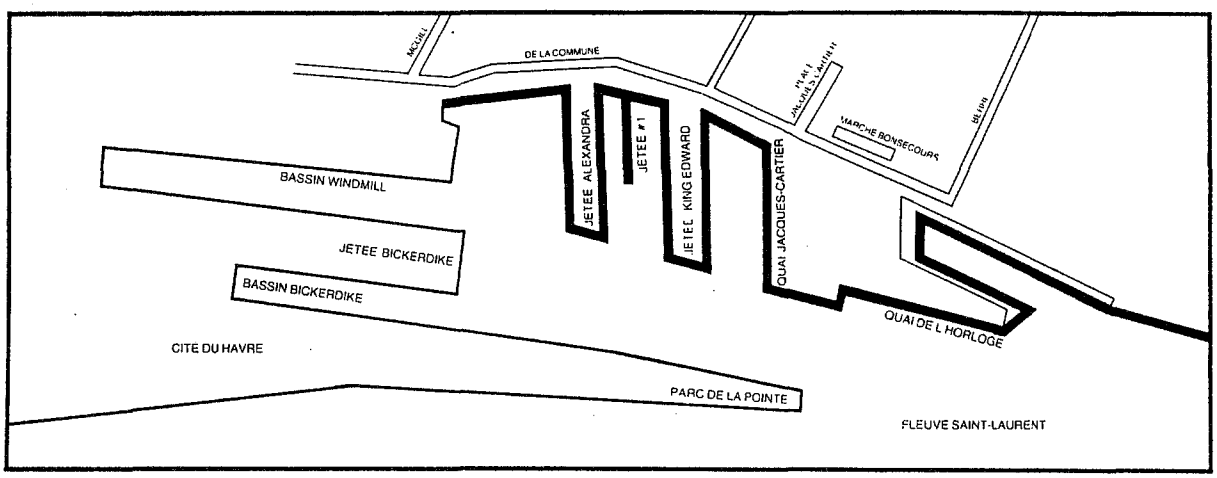
Deux intervenants (M. Barcelo et Gendron-Lefebvre Inc.) ne considèrent pas urgente la réouverture du canal de Lachine et entrevoient une vocation industrielle de pointe pour le secteur ouest afin de dynamiser l'activité industrielle environnante.

2.3.2 Conservation des jetées et enlèvement du remblai entre les jetées Jacques-Cartier et de l'Horloge (voir la carte no 7.)

Les intervenants concernés ici considèrent que la conservation des jetées telles qu'elles furent au 20ième siècle est essentielle à la mise en valeur du patrimoine industriel et des transports montréalais. La vocation à attribuer au site doit

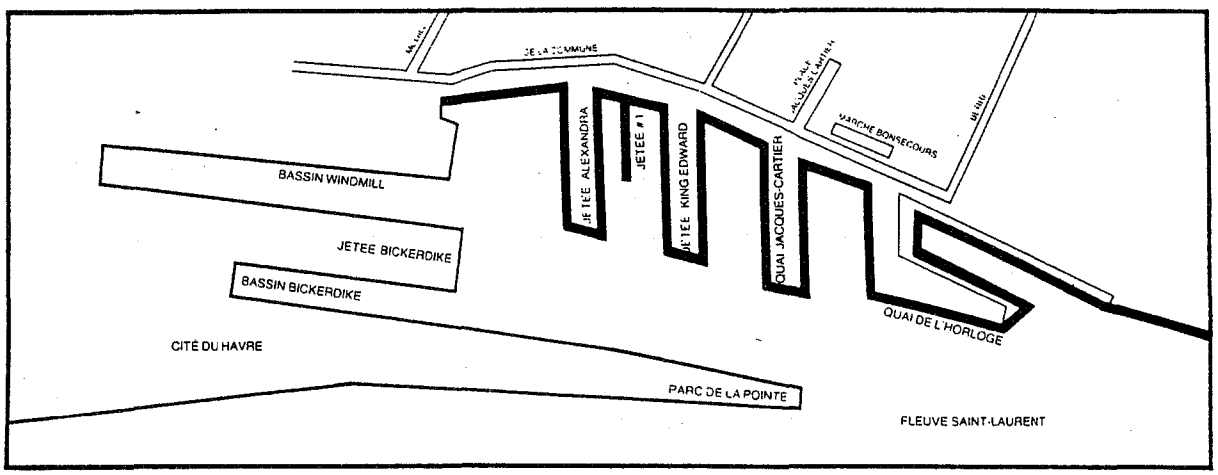
CONSERVATION DES JETÉES ET DU REMBLAI
ENTRE LES JETÉES JACQUES-CARTIER ET DE L'HORLOGE

Carte No 6



CONSERVATION DES JETÉES ET ENLÈVEMENT DU REMBLAI
ENTRE LES JETÉES JACQUES-CARTIER ET DE L'HORLOGE

Carte No 7



également, selon eux, contribuer à la mise en valeur de la signification historique des lieux.

Dans cet esprit, Héritage Montréal se prononce en faveur de projets tels qu'un musée ferroviaire et un musée maritime. Sauvons Montréal désire que les hangars soient conservés et réutilisés à des fins portuaires et publiques.

2.3.3 **Enlèvement de sections de jetées pour créer des îlots** (voir la carte no 8.)

Quelques intervenants proposèrent que des sections des jetées soient enlevées afin de recréer une berge aux abords de la rue de la Commune tout en conservant des traces de la présence des grandes jetées du 20ième siècle. M. Jacques Rousseau a proposé que soit construit un "nouveau port" dont la valeur symbolique serait assez marquante pour réintégrer le lieu au continuum îles de l'Expo /Vieux Montréal / centre-ville / Mont-Royal.

2.3.4 **Enlèvement complet des jetées Alexandra, King-Edward et Jacques-Cartier** (voir la carte no 9.)

Beaucoup d'intervenants adhérèrent au projet de rétablir la proximité historique entre la ville et le fleuve par l'enlèvement de la majorité des jetées. De façon générale, on considère que l'ouest et l'est du site peuvent fort bien accueillir les activités culturelles et récréatives que beaucoup d'intervenants ont réclamé.

Action Vieux Montréal souhaite tout particulièrement que soient mis à jour les vestiges du port du siècle dernier afin de composer une solution contemporaine à partir de l'aménagement historique.

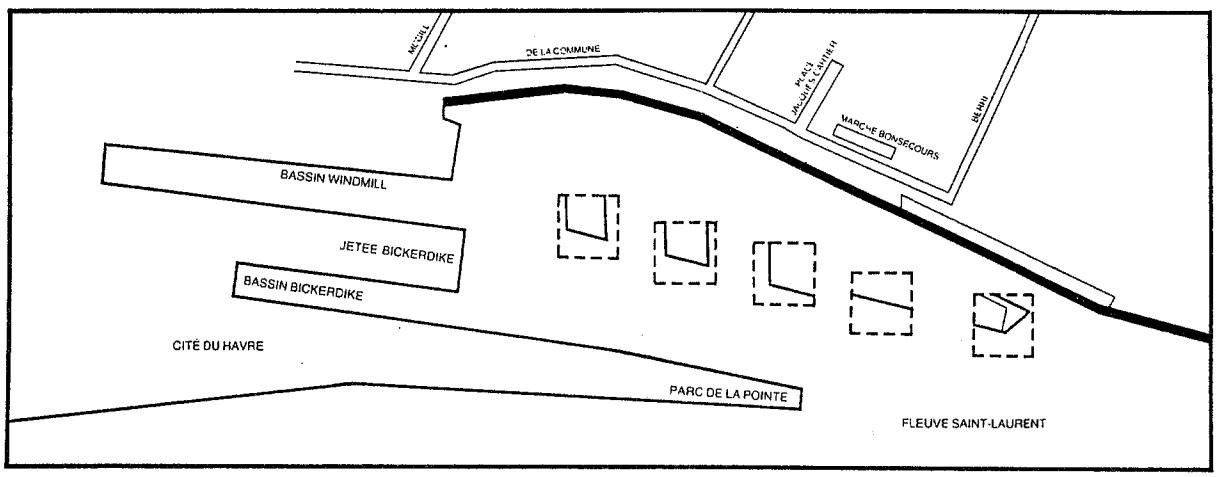
2.4 LES ACTIVITÉS ET ÉQUIPEMENTS

Lors des premières audiences publiques plusieurs propositions d'activités et d'équipements avaient été faites au Comité pour illustrer la vocation d'espace public privilégiée par la majorité des intervenants.

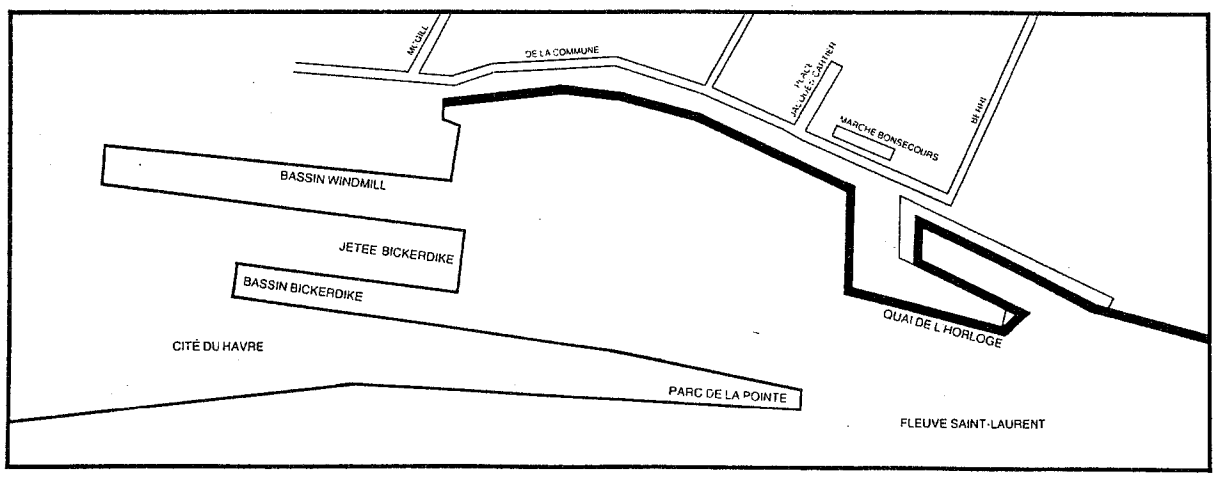
Les deuxièmes audiences ont été l'occasion pour le public de préciser certaines suggestions déjà exprimées et d'en formuler de nouvelles pour concrétiser les vocations retenues.

Les équipements et activités proposés ont donc été regroupés soit par secteur d'est en ouest et/ou par structure, soit par vocation: récréative, culturelle, accueil et hébergement, commerces de soutien et industrielle.

ENLÈVEMENT DE SECTIONS DES JETÉES POUR CRÉER DES ÎLOTS. **Carte No 8**



ENLÈVEMENT COMPLET DES JETÉES ALEXANDRA, KING-EDWARD ET JACQUES-CARTIER. **Carte No 9**



2.4.1 Les activités et équipements sur les territoires contigus

La cour de triage Viger

Bien que la cour de triage Viger ne soit pas sous la juridiction de la Société du Vieux-Port, le Comité a reçu quelques propositions quant à son usage.

L'Association canadienne d'histoire du chemin de fer, qui avait été invitée à considérer la possibilité de déménager son musée dans le Vieux-Port de Montréal, considère que la cour de triage du Canadien Pacifique est le seul site dans le voisinage du Vieux-Port qui soit favorable à l'implantation du Musée ferroviaire.

Le fait que le site soit un centre ferroviaire actif le rend plus propice à accueillir un musée de ce type. Son étendue - totalisant environ 27 acres - s'y prête bien et l'endroit est tout aussi facile d'accès pour la population se déplaçant en voiture que pour les usagers du transport en commun. Enfin, la valeur historique du site est considérable et compatible avec l'implantation d'un tel équipement, surtout à cause de la présence des gares Dalhousie et Viger.

Bien que tous ne soient pas d'accord pour sa localisation sur le site de la cour de triage Viger, plusieurs intervenants ont appuyé la proposition d'un Musée ferroviaire (Association de propriétaires du Vieux Montréal, le RCM, COPEM, Héritage Montréal, Poirier-Cardinal-Hardy-Dépatie). Pour la majorité de ces intervenants, le Musée ferroviaire participerait à la mise en valeur du patrimoine industriel et des transports qui caractérise le site du Vieux-Port.

La Ville de Montréal a également manifesté un intérêt pour l'implantation du Musée ferroviaire sur le site. Toutefois le Canadien Pacifique, propriétaire de la majorité des terrains, a indiqué que ce site avait été prévu pour l'usage ferroviaire continuel et qu'il n'était pas disponible pour d'autres fins.

Quelques intervenants ont émis de sérieuses réserves quant à l'utilisation de la cour Viger pour les fins du Musée ferroviaire. Le RCM et Action Vieux Montréal considèrent qu'il s'agit là d'un lieu privilégié pour accroître la base résidentielle du Vieux Montréal. Monsieur David Farley et Gendron-Lefebvre Inc. abondent dans le même sens. Quant à la firme Poirier-Cardinal-Hardy-Dépatie, il y a lieu d'analyser la possibilité d'une utilisation mixte, résidentielle et Musée ferroviaire, ce dernier possiblement implanté plus à l'est. À leur avis, une solution mixte favoriserait une utilisation optimale de l'espace au sol et rendrait possible cette continuité souhaitée du tissu urbain entre le fleuve et le centre-sud en insufflant une vigueur nouvelle et non artificielle à tout l'est du Vieux Montréal.

Sans avoir une position bien précise sur la vocation du secteur de la cour Viger, le groupe communautaire la Maison du Fier-Monde a quand même fait une mise en garde quant à l'implantation d'une fonction résidentielle sur ce site. À son avis, même s'il existe une coupure entre le quartier centre-sud et la cour Viger, des projets d'habitation pour des gens à revenus élevés sur ce site auraient des impacts négatifs sur la clientèle de leur quartier.

Le Marché Bonsecours

À cause de sa proximité du site du Vieux-Port, le Marché Bonsecours a également fait l'objet de quelques propositions de la part des intervenants.

Action Vieux Montréal suggère que ce bâtiment de grande valeur soit réaffecté en espaces polyvalents: une Maison de la culture avec à l'étage des salles d'exposition, bibliothèques, ateliers et au niveau de la rue de la Commune des lieux d'accueil pour des personnes âgées, étudiants et touristes.

De son côté, monsieur Roland Piaumier suggère d'y implanter un Centre d'interprétation de l'histoire du Port. Quant au groupe Sun Youth, il croit que le Marché Bonsecours devrait reprendre sa vocation originale, c'est-à-dire un marché public.

2.4.2 Les activités et équipements par secteur et par structure sur le site du Vieux-Port

L'entrepôt frigorifique

Peu de propositions ont été faites au Comité en ce qui concerne l'entrepôt frigorifique.

Monsieur Jacques O'Keefe, considère que le bâtiment offre un grand potentiel dans la mesure où il serait transformé en un complexe architectural où l'on peut retrouver les divers services et les principales activités d'une mini-cité. Différentes vocations viendraient se compléter à l'intérieur même du bâtiment: des résidences, des espaces à bureaux, un hôtel familial et des commerces. Quant à monsieur Jean-Yves Bélanger-Bourdages, il suggère au Comité d'étudier la possibilité d'utiliser une partie de l'entrepôt frigorifique en gare maritime, le reste de l'immeuble pourrait être utilisé à d'autres fonctions (par exemple: hôtel, musée ou autres). Finalement, Gendron-Lefebvre Inc. suggère que le bâtiment soit converti en complexe hôtelier.

La jetée de l'Horloge

La majorité des intervenants ayant fait des propositions pour la jetée de l'Horloge s'entendent pour lui accorder une vocation récréative. Fait à noter, la plupart de ces propositions concernaient le hangar no 16. En effet, le Comité n'a reçu que très peu de suggestions concernant la jetée elle-même. Seul un espace vert et des espaces de jeux ont été proposés, entre autres par Mme Sophie Moreau et un groupe d'étudiant(e)s du CEGEP Maisonneuve.

Hangar no 16

Les propositions d'activités pour le hangar no 16 peuvent être divisées en trois grandes catégories. Le Regroupement Loisir Québec propose l'implantation d'activités récréatives, il s'agit de jeux de boules (pétanque et bocce), de tir à

l'arc et à la cible. Ces activités seraient accompagnées d'un centre de location d'équipements et d'un resto-bar. L'Association des artistes et artisans, pour sa part, propose de faire du hangar no 16 un lieu de production et d'exposition pour artisans. Enfin, la Société historique du camion en Amérique a présenté au Comité le projet d'un musée du transport motorisé à vocation historique, touristique et éducative.

Le poste de police

L'ancien poste de police, à l'entrée de la jetée de l'Horloge, a fait l'objet de trois propositions. La Fédération de l'Age d'or du Québec a évoqué la possibilité d'un centre international sur et pour le troisième âge, un centre de référence sur les problèmes et les réalités du troisième âge et également un centre de loisir pour les aînés. Deuxièmement, les étudiants du CEGEP Maisonneuve affirment qu'il existe une demande élevée pour une auberge de jeunesse, justifiant son aménagement dans ce bâtiment. Enfin, Paule-Andrée Caron croit que ce bâtiment serait le lieu le mieux approprié pour l'implantation d'une école pour enfants d'âge préscolaire et scolaire. Les étudiants du CEGEP Maisonneuve et Gendron-Lefebvre inc. ont également soumis chacun un projet de piscine, les premiers pour le hangar no 16, donc intérieure, les seconds au sud de ce même bâtiment, en plein air.

Le bassin de l'Horloge

Monsieur Michel Barcelo considère qu'il faut confirmer et enrichir la vocation maritime actuelle du bassin de l'Horloge. Réaménager les quais, retrouver le tirant d'eau original, y inviter l'accostage des navires et y installer quelques bâtiments légers pour l'attente et l'accueil des passagers.

Monsieur Pierre Chamberland demande au Comité que soit aménagé dans le bassin de l'Horloge une rampe de mise à l'eau accessible en automobile et des espaces de stationnement double longueur à proximité raisonnable de cette rampe pour encourager et faciliter la navigation de plaisance légère dans le Vieux-Port.

Selon monsieur Daniel Chartier, la marina que désire la Ville de Montréal devrait être localisée dans le bassin de l'Horloge qui se prête bien à une utilisation semi-publique.

Enfin, Action Vieux Montréal pour sa part, suggère d'aménager différents petits commerces de service abrités sur la berge en contre-bas, en relation avec l'activité aquatique ou terrestre. Pour l'hiver, Action Vieux Montréal suggère également du patinage sur le bassin et un palais de glace sur la jetée.

Le remblai ou bassin Jacques-Cartier

Quelques intervenants ont proposé d'excaver le bassin Jacques-Cartier. Parmi ceux-là on retrouve Héritage Montréal, Sauvons Montréal, L'Association des architectes-paysagistes et Action Vieux Montréal (pour un geste à court terme).

M. Jean-Paul Guay et Mme. Marie Lessard ont également suggéré que soit excavé le remblai mais ils sont les seuls intervenants qui proposent d'y aménager une marina. Parmi ceux qui proposent de le conserver, les étudiants du CEGEP Maisonneuve suggèrent d'y implanter un parc et un terrain de jeux, Gendron-Lefebvre, une place centrale avec, au centre, une agora.

La jetée Jacques-Cartier

Les deux seules propositions faites au Comité pour la jetée Jacques-Cartier proviennent des étudiants du CEGEP Maisonneuve et de Gendron-Lefebvre Inc. Les premiers projettent d'implanter au centre de la jetée un chalet qui offrira un service de restauration aux visiteurs, une halte pour les cyclistes; le second, la construction d'un nouveau bâtiment pour fermer la place centrale qu'ils proposent sur le site remblayé entre les deux jetées. Ce bâtiment serait un lieu de diffusion des arts et spectacles surtout amateurs et semi-professionnels.

La jetée King-Edward

La jetée King Edward est sans aucun doute le secteur qui a fait l'objet du plus grand nombre de propositions.

À l'exception du groupe Sauvons Montréal, qui prône un retour à la vocation portuaire pour le rez-de-chaussée tels le transbordement et l'amarrage des navires, la très grande majorité des intervenants ont privilégié une vocation socio-culturelle pour l'ensemble de la jetée.

Parmi eux, seul monsieur Claude Provencher, a présenté un plan d'aménagement pour l'ensemble de la jetée. Il propose de créer dans cette structure un centre multifonctionnel destiné principalement à l'incubation d'entreprises et aux entreprises culturelles. Le concept d'utilisation proposé vise à mettre à la disposition des jeunes entreprises et des intervenants de l'industrie de la culture et du loisir, un espace adéquat pour un loyer modeste afin de les aider au démarrage de leurs entreprises respectives. Le programme spatial comprend, entre autres, des espaces réservés à l'incubation d'entreprises, aux entreprises culturelles, aux marchés publics et aux activités socio-culturelles.

Cette proposition réjouit bon nombre d'intervenants puisqu'elle regroupe en quelque sorte toutes les autres propositions faites au Comité pour ce secteur: des ateliers et studios de création artistique (Gendron-Lefebvre), des services de production théâtrale (Conseil québécois de théâtre), des salles d'exposition et animation culturelle (regroupement Loisir Québec), un musée du St-Laurent (CEGEP Maisonneuve), des marchés saisonniers (Sauvons Montréal et Lise Kelly).

À toutes ces propositions viennent s'ajouter celle du Centre international d'art contemporain et celle de l'Association des galeries d'art contemporain de Montréal. Ces dernières ont ceci en commun: la création d'une grande salle d'exposition pour différents événements ponctuels ou d'une Grande Halle dans les entrepôts 8 et 10. Les deux intervenants proposent d'y amener annuellement des événements qu'ils ont déjà organisés et présentés à Montréal, c'est-à-dire "Les

cent jours d'art contemporain Montréal 86 et 87" et le Salon international d'art contemporain de Montréal" qui a lieu depuis trois ans au Palais des Congrès. Ces événements offrent l'avantage d'être déjà bien organisés et de s'accommoder de grands espaces bruts qui nécessitent peu d'investissements. Des expériences similaires ont déjà été réalisées dans d'autres villes comme la "Foire annuelle de Chicago" localisée dans les hangars de Navy Pier. Sans avoir l'appui formel d'autres intervenants, ces événements répondent bien aux critères de prestige et d'excellence invoqués lors des deuxièmes audiences par le COPEM et le Palais des Congrès.

Le canal de Lachine

Le secteur du canal de Lachine n'a pas suscité beaucoup d'intérêt chez les intervenants. Par contre, la plupart d'entre eux se sont dits en accord avec le principe retenu par le Comité visant à poursuivre dans le Vieux-Port les trois composantes du parc du canal de Lachine: eau, espace vert, piste cyclable.

Pour Action Vieux-Montréal, les abords du canal de Lachine conviendraient mieux, compte tenu du caractère industriel des lieux, pour les musées ferroviaires et du camionnage, voire un éco-musée.

Le RCM, pour sa part, favorise, sur le plan muséologique, les projets qui contribuent à la mise en valeur du patrimoine immobilier de Monréal et, notamment, le patrimoine industriel du XIXe siècle. Aussi, souhaiterait-il l'élaboration d'un projet qui mette en valeur les origines du développement industriel au Canada, l'histoire du Port de Montréal et du canal de Lachine. Le secteur est du canal s'y prête bien, selon eux, et le Musée ferroviaire pourrait occuper une place centrale dans un tel projet.

Un autre type de propositions a également été fait pour le secteur du canal de Lachine, il s'agit de l'industrie légère de haute technologie afin d'établir un lien avec le milieu environnant. Selon Gendron-Lefebvre, les premières implantations pourraient amorcer une rénovation industrielle dans le secteur du canal de Lachine. Pour monsieur Michel Barcelo, les terrains du Vieux-Port, à l'extrémité ouest, semblent avoir une vocation complémentaire avec celle de la zone industrielle au nord. Monsieur Barcelo n'est cependant pas d'avis d'utiliser les terrains du Vieux-Port pour y implanter la zone industrielle elle-même. Il suggère plutôt d'y implanter un pôle de technopôle, un concept léger, dont la vocation principale est d'être un lieu de catalyse plutôt qu'un lieu de production.

2.4.3 Les activités et équipements non localisés

Parmi les activités et équipements non localisés, certains regroupements s'imposent. Plusieurs propositions ont été faites au Comité en ce qui concerne un éventuel Musée maritime. Il semble qu'un tel équipement ferait consensus, compte tenu de sa compatibilité avec le caractère du site. Bien qu'il n'ait fait l'objet d'aucune proposition formelle, cet équipement a reçu de nombreux appuis et ce, sous différentes appellations:

- Musée maritime
  - (Association des propriétaires du Vieux Montréal et Héritage Montréal)

- Musée de la navigation sur le Saint-Laurent
  - (Michel Barcelo)

- Centre d'interprétation des activités maritimes et portuaires
  - (Alliance des professeurs)

- Musée du patrimoine maritime
  - (Roland Piaumier)

Ces différents concepts pourraient être regroupés à l'intérieur d'un seul et même équipement.

Héritage Montréal a également proposé un musée de la fourrure et la relocalisation de la Maison des sciences et techniques en faveur du Vieux-Port parce qu'ils s'intègrent bien au concept de mise en valeur du patrimoine industriel et des transports. Un musée du patrimoine industriel et ouvrier, proposé par la CSN, pourrait également s'intégrer à ce concept.

Un musée de l'imprimerie a aussi été proposé par monsieur Jean-Paul de Lagrave, représentant du Comité Fleury Mesplet. Selon lui, le Vieux-Port est le lieu privilégié pour l'établissement d'un tel musée. Le premier imprimeur montréalais avait installé ses presses à proximité de la Place du marché (aujourd'hui appelée "Place royale") en 1776. Monsieur de Lagrave soutient que l'implantation de ce musée pourrait ainsi créer un lien historique certain avec le Vieux Montréal. Le Comité Fleury Mesplet possède déjà une collection et compte sur l'entreprise privée pour son financement.

Enfin, quelques autres propositions ont été faites, telles que des lieux de production et de diffusion en sculpture, un Eco-musée et un Musée de l'immigration.

2.4.4 Les activités et équipements par vocation

A. CULTUREL

1. MAISON DE LA CULTURE

2. ARTS VISUELS

   Ateliers de création
   Salles d'exposition
   Halle des arts
   Salon international d'art contemporain
   Pavillons culturels

3. ARTS D'INTERPRÉTATION

Services de production théâtrale
Cirque
Salle de répétition
Salle de spectacle (danse)

4. MUSÉES

Musée ferroviaire
Maison des sciences et techniques
Musée maritime
Musée du St-Laurent
Grande Halle
Eco-musée
Musée du camion
Musée de l'imprimerie
Musée de la fourrure
Musée de l'immigration
Musée de la marine à voile
Musée du patrimoine industriel et ouvrier

B. RÉCRÉATIF

1. JEU

Jeux de boules: . pétanque
. bocce

2. ACTIVIÉS INTÉRIEURES

Tir à l'arc
Centre sportif
Tir à la cible

3. ACTIVITÉS DE PLEIN AIR

Piscine
Jeux de boules
Rampe de mise à l'eau
Marina
Tour d'observation
Centre de récréation nautique
Piste cyclable
Piste de ski de fond
Vaporetto

C. LIEUX D'ACCUEIL ET D'HÉBERGEMENT

Gare maritime
Locaux de réunion
Maison de retraite
Centre d'information touristique
Complexe hôtelier
Auberge de jeunesse

D. COMMERCES DE SOUTIEN

Centre de location d'équipements
Resto-bar
Marchés saisonniers

E. INDUSTRIEL

Pôle de technopôle
Industrie légère de haute technologie

TABLEAU - SYNTHÈSE

Critères / Équipements	Comité d'organisation	Programme de financement	Objet d'un large consensus
Musée ferroviaire	X	X	X
Musée Maritime			X
Musée d'interprétation du St-Laurent			X
Grande Halle	X	X	
Maison des Sciences & Techniques	X	X	X
Musée de l'imprimerie	X		
Musée du camion	X		
Parcs — Canal de Lachine			X
Parcs — Jetée de l'Horloge			X

2.5 ACCESSIBILITÉ ET TRANSPORT

L'accès au site, tant d'un point de vue physique que visuel, a été largement discuté lors des premières audiences. La majorité des intervenants se sont dit en accord avec les recommandations du rapport intérimaire à ce sujet.

Gendron-Lefebvre a toutefois émis une réserve concernant la cinquième recommandation qui doit, à leur avis, être modifiée pour "favoriser l'accessibilité au site par tous les moyens de transport" et vue l'étendue du site, ne pas privilégier outre mesure les piétons.

Pour la Fédération de l'âge d'or du Québec, la clôture demeure l'obstacle majeur à une bonne accessibilité, ils suggèrent donc de la remplacer par une clôture plus légère et surtout plus basse.

Monsieur Claude Provencher, est d'avis qu'il faut augmenter le nombre de passages à niveau pour les piétons et automobiles et créer des passages sous-voies dans les axes Berri, Jacques-Cartier et Saint-Laurent.

2.5.1 La voie ferrée

Bien que la plupart des intervenants aient adopté le point de vue du Comité au sujet des voies ferrées dans le Vieux-Port, quelques intervenants ont remis en question les fondements de la décision du Comité.

Gendron-Lefebvre est d'avis qu'il faut revoir l'étude sur les possibilités d'enlèvement des voies ferrées. Ils considèrent que l'étude de Cosigma de 1982 n'est plus à jour et que sa révision est nécessaire. Ils émettent l'hypothèse que la cour de triage de Rivière-des-Prairies pourrait devenir le point de départ et d'arrivée des trains pour la section est du Port de Montréal.

Monsieur Jacques St-Pierre, directeur de la revue Actualité immobilière, abonde dans le même sens. Les analyses d'impact et les analyses coûts-bénéfices de la suppression des voies ferrées sont, à son avis, loin d'être convaincantes. Pour le RCM, cette question de la voie ferrée constitue une hypothèque sur l'aménagement du Vieux-Port qu'il faut lever au plus tôt. Il suggère donc que le Comité recommande aux autorités concernées la mise en oeuvre de solutions "politiques" au problème des voies ferrées.

En contre-partie, les étudiants de maîtrise en urbanisme de l'Université de Montréal considèrent que la seule option viable pour les exploitants des chemins de fer et du Port de Montréal est la conservation de la voie ferrée telle qu'elle est maintenant compte tenu des impacts négatifs sur d'autres secteurs de la ville que pourraient occasionner l'augmentation du trafic ferroviaire sur la voie du Canadien Pacifique.

2.5.2 Liens avec la ville

Plusieurs intervenants, lors des premières audiences, avaient souligné l'importance de créer des liens avec les autres secteurs de la ville. Les autorités du Palais des Congrès considèrent qu'un lien direct entre le Palais et le Vieux-Port devrait être assuré. Selon ces mêmes autorités, une solide relation doit s'établir entre le Palais des Congrès et la Société du Vieux-Port, car le développement de ce dernier est un facteur qui, dans l'avenir, pourrait s'avérer déterminant pour le Palais des Congrès.

2.5.3 Le camionnage

Monsieur Michel Barcelo et un groupe d'étudiants de maîtrise en urbanisme de l'Université de Montréal, sont venus rappeler au Comité que le problème du camionnage sur la rue de la Commune semble plus critique que celui de la voie ferrée et met encore plus directement en cause la qualité de la vie sur la rue de la Commune. Toutes les solutions envisagées jusqu'à maintenant présentent, à leur avis, des inconvénients.

2.5.4 Transport en commun

Plusieurs intervenants estiment qu'il est urgent de relier le Vieux-Port au reste de la ville par transport en commun de surface au plus tôt. À court terme, il a été suggéré de prolonger les circuits 30 (Berri) et 55 (St-Laurent) jusqu'aux limites du territoire du Vieux-Port. À plus long terme, les intervenants souhaitent qu'un service de transport en commun longe le site du Vieux-Port d'est en ouest à partir de la station Berri jusqu'à la station Victoria.

2.6 LA VALEUR ARCHÉOLOGIQUE DU VIEUX-PORT

La Société d'archéologie et de numismatique de Montréal voit dans le Vieux-Port un site de toute première importance pour la recherche archéologique à Montréal. Leur mémoire constitue à toutes fins pratiques un signal d'alarme sur les impacts que pourrait avoir le réaménagement du Vieux-Port sur la qualité des vestiges qui s'y trouvent.

La conclusion de leur mémoire, reproduite ici intégralement, décrit on ne peut mieux la réflexion et l'esprit qui guident leur projet de recherche sur le site du Vieux-Port de Montréal:

> "Quelle que soit la solution qui sera retenue sur le plan formel pour l'aménagement du Vieux-Port, tous les travaux d'excavation qui en découleront auront un impact "destructeur" irréversible sur le patrimoine archéologique enfoui. À l'extrême, c'est en redonnant au port l'aspect qu'il avait au siècle dernier que les dommages seront les plus élevés.

Inclure dès le départ au concept d'aménagement du Vieux-Port un programme de recherche archéologique planifié est le seul moyen de s'assurer que "rien ne sera détruit qui n'ait été préalablement fouillé, étudié, archivé". La valeur patrimoniale du site est acquise, et s'il "est à l'origine des activités sociales et économiques de Montréal", ce que son sous-sol recèle en témoigne directement.

Le programme proposé rendra visibles et accessibles, par la fouille archéologique, les installations anciennes dans des secteurs représentatifs du site sans avoir à supporter "l'odieux" de leur destruction hâtive. Les données recueillies documenteront le passé du port et de la ville.

Il faut devancer les modifications qui seront apportées aux installations actuelles du Vieux-Port en étudiant maintenant les secteurs les plus riches archéologiquement, de façon à les "libérer" pour les aménagements nécessaires à l'amélioration du Vieux-Port.

Plus qu'un programme de recherche en vase clos, nous proposons la création et le développement d'activités permanentes à caractère scientifique et culturel attirant et intéressant ainsi le public en général (Montréalais et visiteurs) qui se réapproprierait ainsi le site."

II. INFORMATION SUPPLÉMENTAIRES

TABLE DES MATIÈRES

		Page
1.	LE CANAL DE LACHINE, VOIE DE NAVIGATION DE PLAISANCE	117
1.1	Tirant d'air et niveau d'eau	117
1.2	Ponts	120
1.3	Qualité de l'eau	121
1.4	Temps de parcours	121
2.	CIRCULATION DE BATEAUX DE PLAISANCE DANS LES EAUX DU VIEUX-PORT ET LES PROJETS DE MARINA	122
3.	LES ACTIVITÉS PORTUAIRES	124
3.1	Les besoins d'expansion	125
3.2	Les voies ferrées du Vieux-Port	125
3.3	Les activités portuaires des secteurs Bickerdike et Windmill	126
3.4	Les droits d'accostage à la Jetée King Edward	126
4.	LES VOIES FERRÉES DU VIEUX-PORT	126
4.1	La situation actuelle	126
4.2	L'élimination des voies	127
4.3	La clôture de la voie ferrée	129
5.	LES NIVEAUX D'EAU DANS LE SECTEUR DU VIEUX-PORT	129
6.	LES ASPECTS VISUELS	131
7.	LETTRE DU PRÉSIDENT DU COMITÉ EXÉCUTIF DE LA VILLE DE MONTRÉAL	134

INTRODUCTION

Afin de rendre le Rapport final et les documents du travail les plus complets possibles, le Comité reproduit en Annexe II une bonne partie des informations supplémentaires déjà publiées dans le Rapport intérimaire du Comité à la mi-novembre 1985. Seule la section 6 de l'Annexe II, sur les aspects visuels, contient des informations nouvelles.

Les pages qui suivent contiennent une série d'informations supplémentaires que le Comité a cru nécessaire de colliger avant d'aborder la synthèse du dossier. Ces informations répondent à des besoins exprimés par certains participants dans leur mémoire ou des recherches menées par le Comité. On voudra bien noter que tous les sujets de recherche et d'étude soulevés par le processus de consultation publique jusqu'ici n'ont pas été épuisés. Il restera encore des études à parfaire ou à commander, selon les orientations favorisées par les autorités compétentes. Il n'appartenait pas au Comité, à cette étape-ci, de commander ces études supplémentaires. Cependant, certaines informations utiles à l'analyse du dossier étaient déjà présentes dans des études réalisées au cours des dernières années.

1. LE CANAL DE LACHINE, VOIE DE NAVIGATION DE PLAISANCE

Le remblayage de l'entrée est du Canal de Lachine, en 1964, suivi de la fermeture complète du canal à la navigation commerciale en 1970 ont mené à une redéfinition de la vocation de cette voie d'eau qui a été au coeur du développement industriel de Montréal pendant au moins 70 ans. Un concept de parc linéaire fut adopté au cours des années 1970 et l'aménagement d'une piste cyclable sur les rives du Canal, en 1979, devait consacrer le Canal de Lachine comme lieu de loisir et de détente. Les chiffres à ce sujet sont éloquents puisque, selon Parcs Canada, de 275,000 à 300,000 personnes (principalement des cyclistes) ont fréquenté le Parc du Canal de Lachine en 1984. L'utilisation à des fins récréatives du plan d'eau lui-même soulève toutefois un ensemble de problèmes techniques.

En 1983, La Société du Vieux-Port de Montréal, devenue gestionnaire de la portion de canal située à l'est de l'autoroute Bonaventure (soit la partie remblayée de l'embouchure du canal) demandait à la firme La Haye et Ouellet de concevoir un parc à cet endroit **(1)**.

Les conclusions de cette étude proposent d'excaver le remblai et de remettre en état les écluses afin d'utiliser le canal comme voie de navigation de plaisance depuis le Vieux-Port jusqu'au Lac St-Louis. Cette proposition, intéressante à prime abord, se heurte toutefois à des difficultés sérieuses.

1.1 Tirant d'air et niveau d'eau

Pour assurer un tirant d'air de 3,05 m (10 pieds) sous les seize ponts qui traversent le canal, il serait nécessaire d'abaisser le niveau d'eau de 0,9 m (35 pouces) sur toute la longueur du canal. Ce tirant d'air de 3,05 m est un minimum pour permettre à une majorité d'embarcations de plaisance (hors-bords et voiliers dématés) d'utiliser cette voie d'eau.

Toutefois, l'étude de La Haye et Ouellet fait aussi référence aux mises en garde formulées dans une autre étude réalisée par Beauchemin, Beaton, Lapointe Inc. en 1978. On y souligne que la baisse du niveau de l'eau pourrait entraîner la dislocation de sections de murs du canal provoquée par une augmentation de la poussée du sol sur ceux-ci. Cette baisse aurait aussi un impact négatif sur la perception visuelle du plan d'eau depuis les berges et depuis le canal vers les berges, en créant une impression de couloir profond.

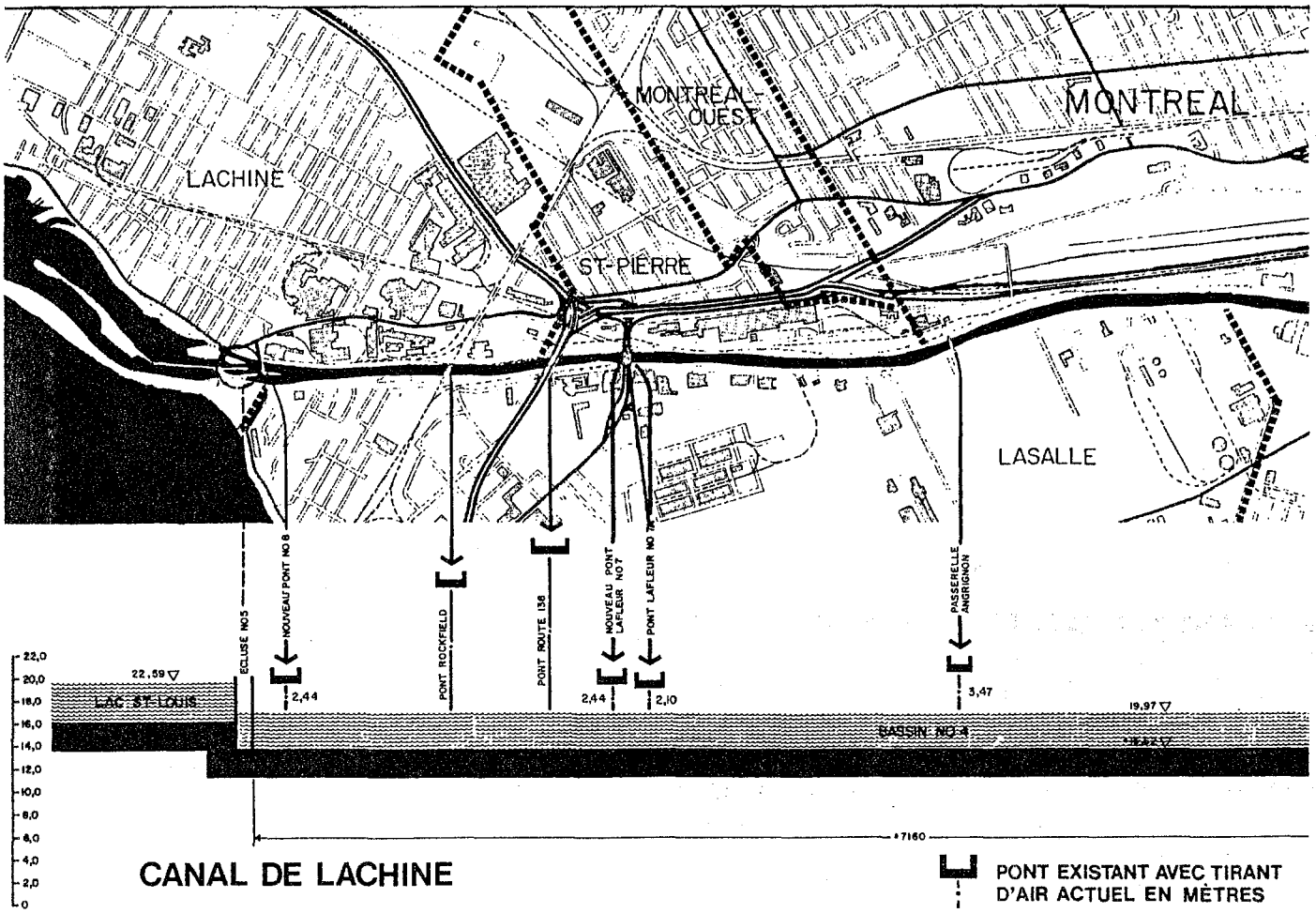
En 1969, l'administration de la Voie maritime du St-Laurent, alors propriétaire du Canal de Lachine, analysait la nature des sols et la localisation de la nappe phréatique en bordure du canal. On y concluait que:

> "... toute réduction notable du niveau de l'eau dans le canal pourrait aboutir à des dommages graves aux structures localisées à proximité du canal (routes, voies ferrées, industries, réseaux municipaux, etc.). Si une baisse du niveau de l'eau dans le canal s'avérait souhaitable, cette baisse serait de l'ordre de deux pieds au maximum (0.61m)" **(2)**.

---

(1) Comité consultatif du Vieux-Port de Montréal, Document d'information et de synthèse pages 68 et 69.

(2) Cité dans Canal Lachine, tome II, produit par Jean-Claude LaHaye et Associés, Montréal, juin 1970, page 69.



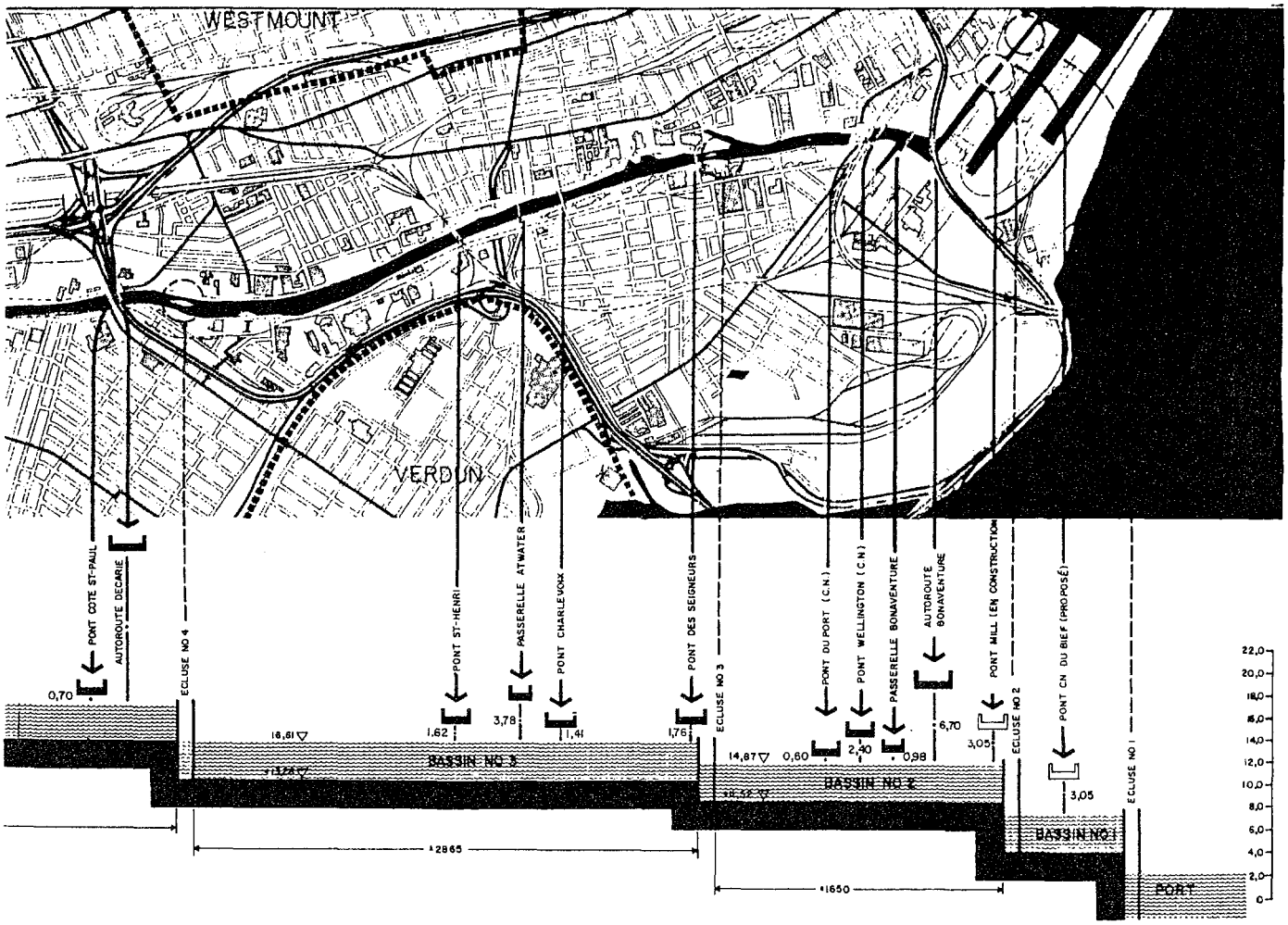
CANAL DE LACHINE

HAUTEURS LIBRES ET TIRANTS D'EAU

PONT EXISTANT AVEC TIRANT D'AIR ACTUEL EN MÈTRES

PONT À VENIR AVEC TIRANT D'AIR PROPOSÉ EN METRES

Carte No 10



Source: La Haye et Ouellet, Parc à l'entrée est du Canal de Lachine, Montréal, 1984.

1.2 Ponts

Seize ponts enjambent le Canal de Lachine. Ce sont des ponts ferroviaires et des ponts de circulation automobile. Un plan du canal, aux pages suivantes, indique l'emplacement de ces ponts et les tirants d'air actuels.

Déjà dix de ces ponts n'offrent pas la hauteur libre de 3,05m (10pieds) nécessaire à la circulation de bateaux de plaisance. En abaissant le niveau d'eau de 90cm (35 pouces), sept ponts n'offrent toujours pas la hauteur nécessaire.

Selon l'étude de la firme La Haye et Ouellet, il existe des solutions à ce problème. La Ville de Montréal prévoit remplacer deux ponts d'ici quelques années (ponts Charlevoix et Côte St-Paul), et d'anciens ponts à pivots pourraient rester en position ouverte (pont du port) ou remis en opération (pont des Seigneurs). Cependant, le pont St-Henri, utilisé par le Canadien National et Via Rail, est un obstacle majeur, même si, selon la même étude, "une solution de remplacement pourrait être prévue à moyen terme" (1), le rapport ne précise toutefois pas de quelle solution il s'agit. Cette solution, si elle existe, ne peut pas impliquer l'élimination ou la fermeture temporaire de ce pont, car il constitue un carrefour très important de la circulation ferroviaire de fret et de passagers.

En effet, le pont St-Henri relie les cours de triage Turcot et Côte St-Luc aux voies ferrées du Port de Montréal et aux ateliers de Pointes Saint-Charles; de plus, les trains de passagers de Via Rail reliant la Gare centrale aux gares de Toronto et à celles de l'ouest du pays empruntent ce pont quotidiennement. Selon une évaluation approximative du Canadien National, 21,000 trains de passagers et fret empruntent ce pont chaque année (2).

1.3 Qualité de l'eau

Le degré de pollution de l'eau du Canal de Lachine est connu comme un des plus élevés des plans d'eau de la région métropolitaine. Parcs-Canada constatait, en 1970, la présence d'une boue chimique qui recouvrait le lit du canal sur une épaisseur variant de 0,3m (1 pied) au milieu, à 0,9m (35 pouces) sur les côtés. On en évalue le volume approximatif à 225,000 mètres cubes répartis de façon non uniforme sur le lit du canal (3).

Cette boue est formée de sédiments de métaux toxiques et d'acides. D'autre part, la concentration des bactéries coliformes y est de dix à cent fois supérieure à la normale.

---

(1) LaHaye et Ouellet, Parc à l'entrée est du Canal de Lachine, Montréal, 1984, page 27.

(2) LaHaye et Ouellet, Parc à l'entrée est du Canal de Lachine, Montréal, 1984, page 30.

(3) Par exemple, le 17 octobre 1985, 27 trains de passagers venant ou allant à Toronto et Ottawa ont emprunté le pont de St-Henri, de même que 22 trains de marchandises et 22 trains de manoeuvre locale (vers des ateliers d'entretien ou des cours de triage).

Lors des séances d'information du Comité, M. André Marsan, de la firme André Marsan et Associés, engagée par Parcs-Canada pour mettre à l'essai une méthode de confinement des matières toxiques, signalait lui aussi la présence importante de métaux dans les sédiments. Par exemple, le zinc dépasse de vingt-sept fois la norme établie par Environnement Canada. Une expérience est en cours pour tenter d'isoler cette boue toxique sous une membrane géotextile. Cette méthode soulève toutefois des interrogations quant à sa longévité et quant à son étanchéité. Les résultats de cette expérience ne seront tous connus que d'ici quelques années.

Un autre phénomène a des effets sur la qualité de l'eau du Canal de Lachine. Ce sont les déversements d'eaux usées non traitées dans le canal et les inévitables eaux de ruissellement. Le programme d'assainissement des eaux de la Communauté urbaine de Montréal (CUM) devrait permettre vers 1990 de recueillir les eaux usées provenant des égouts municipaux et les acheminer vers l'usine de traitement de Rivière-des-Prairies.

Malgré tout, le phénomène des eaux de ruissellement demeurera entier. Ces eaux de ruissellement transportent des matières toxiques des amoncellements de neige et surtout des métaux entreposés et des dépôts toxiques enfouis dans le sol le long du corridor industriel du canal.

Tout projet de réouverture du Canal de Lachine permettant un déversement complet des eaux du canal dans le Vieux-Port nécessiterait donc une étude d'impact pour en évaluer les effets sur l'environnement et sur la qualité des eaux du fleuve dans le Vieux-Port. A l'heure actuelle, seules les eaux de surface du canal se déversent dans le bassin Bickerdike par un système de canalisation qui passe sous la rue Mill, à la hauteur de l'autoroute Bonaventure.

Il est important de souligner que des études et des expériences commandées par Parcs-Canada sont actuellement en cours. Elles ont pour objet d'évaluer la possibilité d'utiliser le plan d'eau du Canal de Lachine à des fins récréatives et non seulement à des fins de navigation de plaisance. La baignade et l'usage de petites embarcations sont aussi à envisager. La réouverture du Canal de Lachine à des fins de navigation de plaisance a jusqu'à ce jour été surtout étudiée et souhaitée par la Société du Vieux-Port. A cet effet, une évaluation de la clientèle potentielle a été commandée conjointement par la Société du Vieux-Port et Parcs-Canada, à la suite de l'étude de faisabilité de la firme LaHaye et Ouellet. Les données de cette évaluation de clientèle ne sont pas encore connues.

1.4 Temps de parcours

En nous référant à l'expérience des responsables du Canal de Chambly, géré par Parcs-Canada, nous avons pu évaluer à environ 3 heures et demie le temps minimum de parcours, incluant le temps d'éclusage, d'une extrémité à l'autre du Canal de Lachine à bord d'une embarcation de plaisance.

Il faut normalement compter de vingt à vingt-cinq minutes d'éclusage (en excluant le temps d'attente en période d'achalandage) pour chacune des cinq écluses, soit de cent à cent vingt-cinq minutes au total. A raison d'une vitesse de 10km/h (6 noeuds), règle appliquée dans des canaux de même dimension, il faut donc ajouter à ce total une

centaine de minutes pour couvrir les 17km qui séparent l'entrée du Vieux-Port de celle du Lac St-Louis.

2. CIRCULATION DE BATEAUX DE PLAISANCE DANS LES EAUX DU VIEUX-PORT ET LES PROJETS DE MARINA

Le projet de réouverture du Canal de Lachine à des fins de navigation de plaisance entre le lac St-Louis et le Vieux-Port a souvent été associé à un projet de marina dans le secteur du Vieux-Port, que ce soit à l'embouchure du canal ou à proximité d'un des quais du Vieux-Port. Cette idée d'une marina a aussi été intégrée dans certains projets d'aménagement du Vieux-Port.**(1)**

De telles suggestions se heurtent pourtant à deux obstacles. D'abord, la circulation d'embarcations de plaisance dans les eaux du secteur du Vieux-Port, au dire des autorités du Port de Montréal et de la Corporation des pilotes du port, présente des risques importants d'accidents qui sont en général mal connus. Ensuite, la force du courant Ste-Marie à la pointe de la Cité du Havre, est pour de petites embarcations sur autre obstacle non négligeable.

Revenons à la circulation à l'intérieur du bassin.**(2)** Les cargos et paquebots, qui viennent accoster aux quais Alexandra, Bickerdike et Windmill ont en général une longueur qui varie entre 190m (620 pieds) et 224m (735 pieds) de longueur. Par ailleurs, les distances entre les différents quais et jetées sont les suivantes:

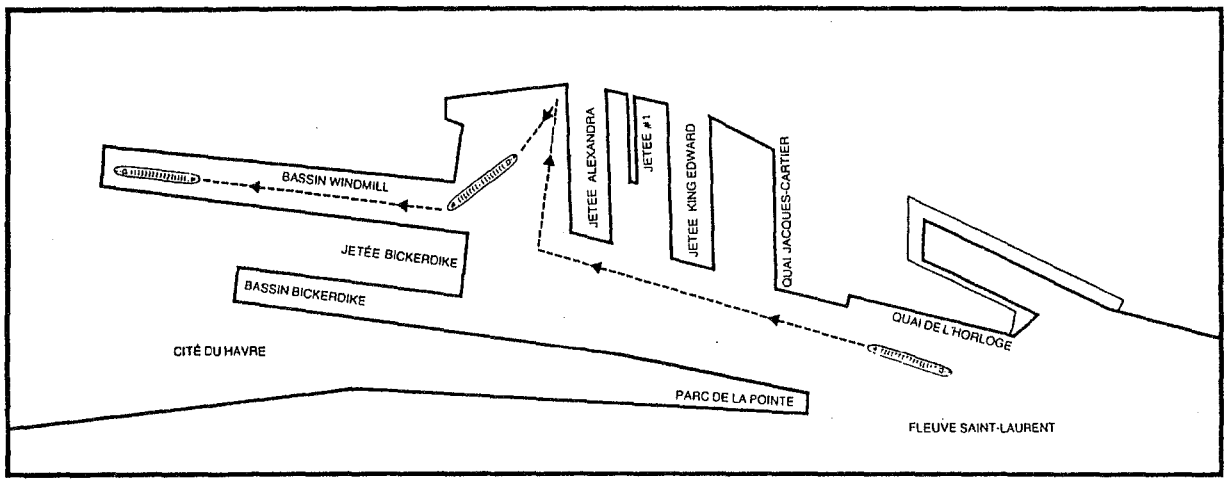
DISTANCES ENTRE	JETEE ALEXANDRA	JETEE KING EDWARD	QUAI JACQUES-CARTIER
Cité du Havre	270 m (885')	250 m (820')	240 m (747')
Jetée Bickerdike	250 m (820')		

---

(1) Suite à l'annonce récente de L'AMARC concernant la fermeture prochaine de la marina à la Ronde pour faire place à de nouveaux manèges et des places de stationnement, le Club de yacht de Montréal a approché les autorités du Vieux-Port afin d'évaluer le potentiel du site. On compte, à l'heure actuelle, 230 embarcations amarrées à la marina de La Ronde. Aucun des bassins dans le secteur du Vieux-Port ne peut accueillir un aussi grand nombre d'embarcations. Le bassin de l'horloge (le seul qui soit sous la juridiction de la Société du Vieux-Port) est le plus petit de tous.

(2) Bien que ce mot ne soit employé dans aucun document officiel, on l'utilise ici pour désigner l'ensemble des eaux du Vieux-Port.

MOUVEMENT DES CARGOS DANS LES EAUX DU VIEUX-PORT Carte No 11



Un représentant de la Corporation des pilotes du Port de Montréal a expliqué au Comité que les cargos, à l'entrée du bassin, alors qu'ils sont pris en charge par les remorqueurs, doivent lutter à la fois contre le courant Ste-Marie et les contre-courants aux abords des jetées. Les mouvements des navires deviennent alors d'autant plus imprévisibles qu'ils sont totalement dépendants de leurs remorqueurs. Il est à ce moment à toute fin pratique impossible de remettre les moteurs en marche sans provoquer des mouvements brusques et extrêmement difficiles à contrôler par la suite. Qualifié de très difficile par les personnes interrogées, le passage entre le quai de l'Horloge et la pointe de la Cité du Havre est l'endroit le plus susceptible de connaître des pertes de contrôle et des embardées de navires. A l'exiguité du passage, s'ajoutent aussi les difficultés causées par la puissance du courant. De plus, une fois à l'intérieur du bassin du Vieux-Port, les cargos qui accostent au quai Bickerdike, pénètrent d'abord dans le bassin à l'ouest de la jetée Alexandra et accostent dans le bassin Bickerdike en faisant marche arrière. Cette manoeuvre délicate se fait dans un espace très restreint, ne laissant à un certain moment que 3 à 4 mètres de distance entre les extrémités d'un cargo de 224 m et les jetées (voir carte no 11).

Cette démonstration souligne les difficiles et dangereux rapports qui pourraient exister entre les embarcations de plaisance et les cargos ou les navires de croisière, compte tenu des manoeuvres de ces derniers dans le bassin du Vieux-Port. Ce problème de compatibilité se poserait autant dans l'éventualité d'une réouverture du Canal de Lachine pour les embarcations de plaisance que dans celle de l'établissement d'une marina dans ce secteur.

Les autorités ont aussi rappelé au Comité consultatif que c'est le Port de Montréal qui exerce la juridiction sur le plan d'eau et sur le lit du fleuve dans le secteur du Vieux-Port, à l'exception du bassin de l'Horloge, qui est sous la juridiction de la Société du Vieux-Port. En d'autres termes, toute installation et toute activité sur les eaux du bassin du Vieux-Port doit obtenir l'aval du Port de Montréal. Cette juridiction s'étend sur le trafic maritime du fleuve comme tel, et plus particulièrement à l'intérieur du chenal utilisé par les cargos et les paquebots.

3. LES ACTIVITÉS PORTUAIRES

Le Conseil des Ports nationaux, devenu en 1982 la Société canadienne des Ports, a constitué, le 1er juillet 1983, le Port de Montréal en société. Cette dernière est dirigée par un Conseil d'administration. Elle exerce sa juridiction sur le port de Montréal, lequel s'étend, en bordure du fleuve, depuis les bassins Bickerdike et Windmill à l'ouest jusqu'à Pointe-aux-Trembles à l'est. Le Port se trouve en quelque sorte composé de deux parties, interrompues par le territoire connu maintenant sous le nom de Vieux-Port.

Le port de Montréal est le port le plus important du Canada pour le trafic des marchandises conteneurisées, et le troisième en importance sur la côte du nord-est américain. Ce marché est en croissance constante à Montréal depuis 1975 et représente près de 80% du total des marchandises générales manipulées au port de Montréal, soit 4,1 millions de tonnes métriques, en 1984, sur un total de 5,2 millions de tonnes métriques de

marchandises générales (1). Selon les autorités du port de Montréal, ces activités devraient continuer à croître car la localisation géographique du port de Montréal, desservi par deux compagnies ferroviaires et grâce à l'efficacité de son système intermodal, rend le port très concurrentiel en comparaison avec d'autres ports des États-Unis. Depuis l'Europe, les marchandises seraient transportées plus rapidement à Chicago et dans le Mid-West américain, en passant par Montréal que par d'autres ports de la côte américaine.

3.1 Les besoins d'expansion

Les besoins d'expansion du port de Montréal portent principalement sur des espaces d'entreposage de conteneurs, entre le moment où ceux-ci sont déchargés des bateaux et placés sur les wagons, et vice-versa. La majorité des installations de manutention des conteneurs est déjà localisée dans la partie est du port, soit en aval de la rue Viau. Il semble bien que toute expansion du port de Montréal devra se faire dans ce secteur de la ville afin de rentabiliser et compléter les installations existantes. Ces besoins d'expansion se traduisent en termes d'espaces sur la "terre ferme" par opposition à des postes à quai supplémentaires. Ces derniers sont en nombre suffisant pour plusieurs années, semble-t-il. Les représentants du Port de Montréal ont confirmé au Comité consultatif que les quais du Vieux-Port ne correspondent pas à ces besoins d'expansion et que les quais Jacques-Cartier, de l'Horloge et King Edward n'apparaissent donc pas dans leur plus récent plan quinquennal. Actuellement, il n'y a pas non plus de plan du Port de Montréal visant à utiliser ces espaces à plus long terme.

Monsieur Bernard J. Finestone, vice-président du Conseil d'administration du Port de Montréal, a confirmé ces propos, tenus lors des audiences publiques du 28 septembre 1985, dans une lettre ouverte au journal The Gazette publié le 16 octobre 1985:

> "I concluded by stating that we accepted the concept of the Old Port, that we were making the necessary expansion arrangements in the east end of Montreal, and that our approved five-year plan made no mention whatsoever of any use by us of the Old Port grounds".

3.2 Les voies ferrées du Vieux-Port

Les voies ferrées du port de Montréal, qui traversent le Vieux-Port, d'est en ouest, sont elles aussi un élément important de la croissance et de la compétitivité du Port de Montréal. Cette question est abordée à la section 4. Soulignons seulement que 80% des wagons reçus et expédiés sur le port, en 1984, sont des wagons à conteneurs, soit 87,158 wagons, et que 65% du trafic ferroviaire du port emprunte les voies ferrées sur le territoire du Vieux-Port.

---

(1) Les marchandises générales se distinguent du transport des céréales et du vrac liquide et solide.

3.3 Les activités portuaires des secteurs Bickerdike et Windmill

Les autorités du Port de Montréal ont souligné l'importance des activités portuaires dans les secteurs Bickerdike et Windmill, lesquels font toujours parties, avec la jetée Alexandra, des terrains du Port. Les activités y seront donc maintenues. Par le fait des manoeuvres des cargos (et des paquebots qui accostent à la jetée Alexandra), la présence de bateaux de plaisance et d'une marina serait incompatible avec les activités portuaires, selon ces mêmes autorités.

Il faut aussi prévoir que la manutention et l'entreposage de conteneurs prendra de l'importance au quai Bickerdike au cours des prochaines années et ce, au détriment des activités de vrac. Cette expansion des activités se limiterait en gros à la surface actuellement occupée. Elle aura cependant un certain impact sur le transport ferroviaire et par camion. Les trains du CP ayant à transporter ces conteneurs devront emprunter les voies du Vieux-Port pour être chargés à Bickerdike et retourner ensuite à la cour Hochelaga. Le passage de camions sur la rue de la Commune pourrait lui aussi être plus élevé. A ce sujet, les autorités du Port n'ont soulevé aucune objection à ce que ces camions empruntent plutôt les rues McGill et St-Antoine pour rejoindre le futur boulevard Ville-Marie Est, plutôt que les rues de la Commune et Berri.

3.4 Les droits d'accostage à la jetée King Edward

Selon un accord signé en 1984 entre la Société du Port de Montréal et le Ministre des Travaux publics, les autorités du Port se sont réservées un droit d'accostage à la jetée King Edward. Jusqu'à maintenant, ce droit a surtout été utilisé pour amarrer, durant l'hiver, des lacquiers navigant sur les Grands Lacs.

La possibilité de transformer la configuration de cette jetée, ou même de la démolir, ne crée pas de problème majeur aux yeux des autorités du Port. Ce droit d'accostage sert plutôt à dépanner les armateurs de lacquiers, lesquels pourraient être amarrés à d'autres quais advenant une telle éventualité.

4. LES VOIES FERRÉES DU VIEUX-PORT

4.1 La situation actuelle

Deux voies ferrées parallèles traversent tout le territoire du Vieux-Port, en bordure de la rue de la Commune. D'autres voies parallèles s'ajoutent à celles-ci à proximité de l'entrepôt frigorifique. Ce réseau est bien souvent perçu comme une contrainte à l'aménagement du Vieux-Port, surtout dans la perspective d'un grand achalandage sur le site. D'autres considèrent que l'animation créée par le passage des trains ajoute à l'intérêt du secteur et fait partie de la réalité portuaire. Lors des séances d'information du Comité consultatif, le représentant du Canadien National a souligné l'importance cruciale de cette voie ferroviaire.

Cet argument a été repris par les représentants du Port de Montréal lors de la présentation de leur mémoire au cours de la première partie des audiences publiques.

Ces voies appartiennent à la Société du Vieux-Port de Montréal et sont principalement utilisées par la Société du Port de Montréal, le Canadien National et, parfois, par le Canadien Pacifique. Ces deux compagnies assurent le transport ferroviaire dans le port de Montréal, et sont en concurrence pour desservir les compagnies et armateurs installés au port, surtout dans le domaine du transport des conteneurs. Ces derniers opèrent majoritairement dans la partie est du port. Les compagnies ferroviaires y chargent les conteneurs sur les wagons et les acheminent vers leurs cours de triage respectives, à Côte St-Luc pour le Canadien Pacifique, et aux cours Taschereau (à Côte St-Luc) et Turcot pour le Canadien National, toutes situées dans l'ouest de Montréal (voir la carte no 12). L'assemblage des wagons se fait dans ces cours de triage avant d'être conduits à destination, soit l'Ontario, l'ouest du Canada et le Mid-West américain.

Les voies d'accès du Canadien Pacifique au port se situent à la hauteur de la rue Bercy dans le quartier Hochelaga. De cet endroit, les trains du Canadien Pacifique rejoignent la cour de triage de Côte St-Luc en traversant le quartier Hochelaga-Maisonneuve, et en longeant les limites du quartier Mile End et de la ville d'Outremont.

Les voies d'accès du Canadien National au port sont précisément celles qui traversent le Vieux-Port. Depuis l'est du port, les trains du Canadien National empruntent ces voies et se dirigent vers les cours de triage Turcot et Taschereau en traversant les quartiers de Pointe St-Charles et de St-Henri. Une autre voie d'entrée du Canadien National au port se situe dans le quartier de Longue-Pointe et est reliée à la cour de triage de Côte St-Luc en contournant la pointe de l'Ile de Montréal et en traversant le nord de l'île depuis le quartier Rivière-des-Prairies jusqu'à Ville St-Laurent. Toutefois, 98% du trafic ferroviaire du Canadien National au port de Montréal emprunte l'entrée de la rue McGill**(1)**, c'est-à-dire les voies qui traversent le Vieux-Port. De fait, 65% de tout le trafic ferroviaire sur le port emprunte cette même entrée **(2)**.

4.2 L'élimination des voies

A partir d'une étude réalisée en 1979 **(3)**, le groupe Cosigma élabora, en 1982, trois variantes pour éliminer les voies ferrées sur le Vieux-Port. Ce sont:

---

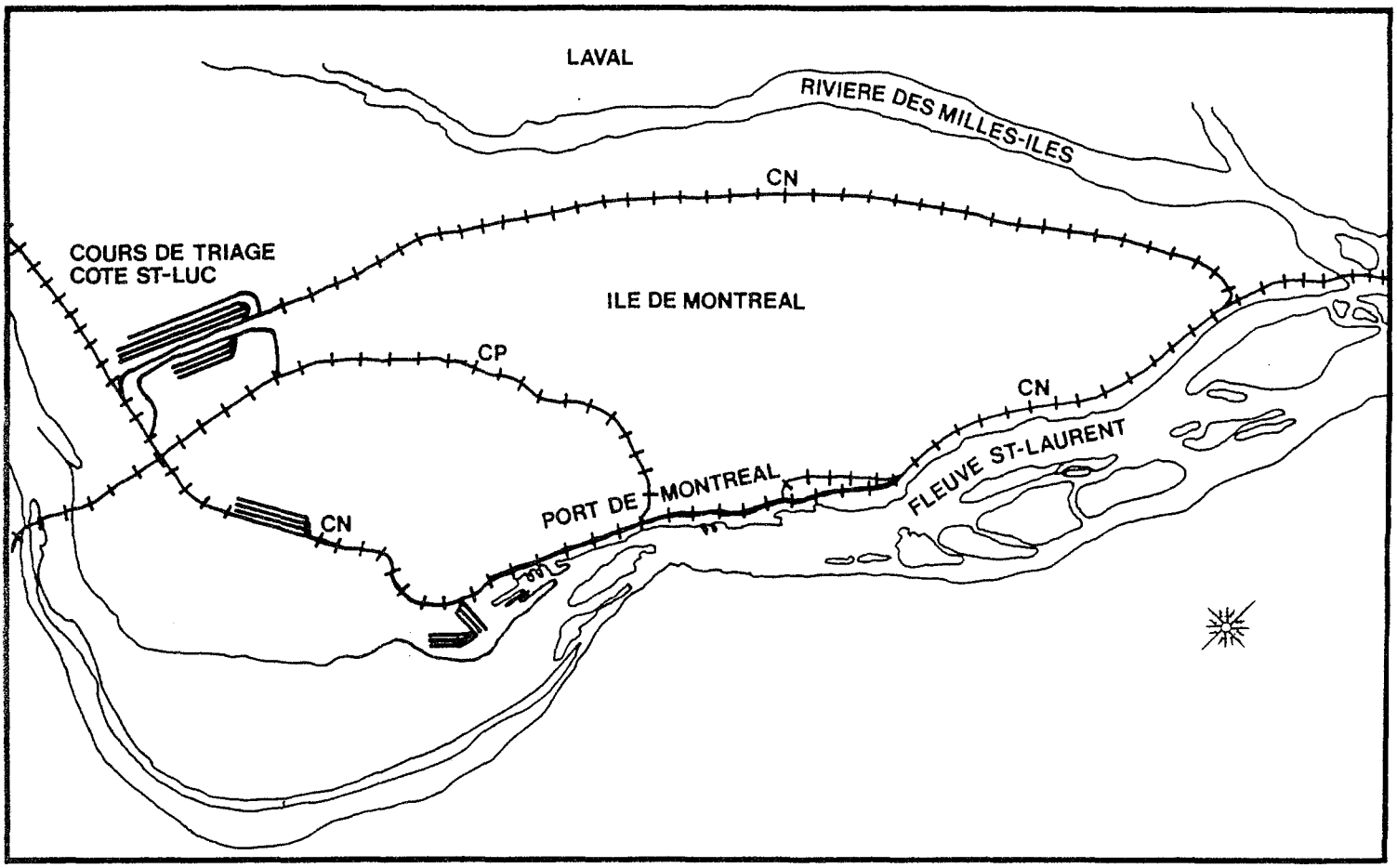
(1) Sous-comité intégration Port-Ville, Le Port de Montréal, annexe 5, décembre 1981, page 174.

(2) Cosigma, Vieux-Port de Montréal. Etude d'accessibilité, Rapport final, septembre 1982, page 20.

(3) Research Committee report on the evaluation of railway access options, the "Vieux-Port Project", Port of Montreal, March 1979.

RÉSEAU FERROVIAIRE

Carte No 12



a) conserver les voies sur le Vieux-Port et les faire passer sous un tunnel;
b) éliminer les voies ferrées sur le Vieux-Port et limiter le Canadien National à sa voie d'accès de Longue-Pointe;
c) éliminer les voies ferrées sur le Vieux-Port et utiliser les voies du Canadien Pacifique dans Hochelaga, comme voies d'accès pour le Canadien National et le Canadien Pacifique.

Selon Cosigma, dans la première proposition, la construction du tunnel s'élèverait à 41 millions de dollars (évaluation de 1979), en supposant que le problème technique d'une pente de 1% nécessaire puisse être résolu. Le tunnel exigerait trois ans de construction; durant cette période, le Canadien National devrait trouver une alternative à son problème d'accès.

La deuxième proposition occasionnerait un détour de 30 kilomètres pour les trains du Canadien National entre le port et la cour de triage Taschereau, ce qui nuirait aux intérêts du Canadien National en raison de la concurrence qui existe avec le Canadien Pacifique. Selon Cosigma, l'efficacité du port s'en trouverait ainsi diminuée et sa position affaiblie face aux autres ports de conteneurs du nord-est américain.

La troisième solution a été rejetée par les deux compagnies ferroviaires, à cause de la concurrence qui existe entre elles. Ces voies appartiennent au Canadien Pacifique, et cette compagnie n'a pas intérêts à offrir ses services et infrastructures à une compagnie concurrente.

Cette étude souligne la difficulté de réalisation des solutions envisagées et leur coût élevé. Elle conclut au maintien des voies ferrées sur le Vieux-Port telles qu'elles sont aujourd'hui. A court terme, il y aurait lieu de limiter la circulation durant la journée, à certaines heures précises. A plus long terme, le gouvernement du Canada pourrait envisager d'acheter la voie du Canadien Pacifique qui relie le port aux cours de triage de Côte St-Luc. Il en serait le gestionnaire et pourrait louer son utilisation aux deux compagnies ferroviaires.

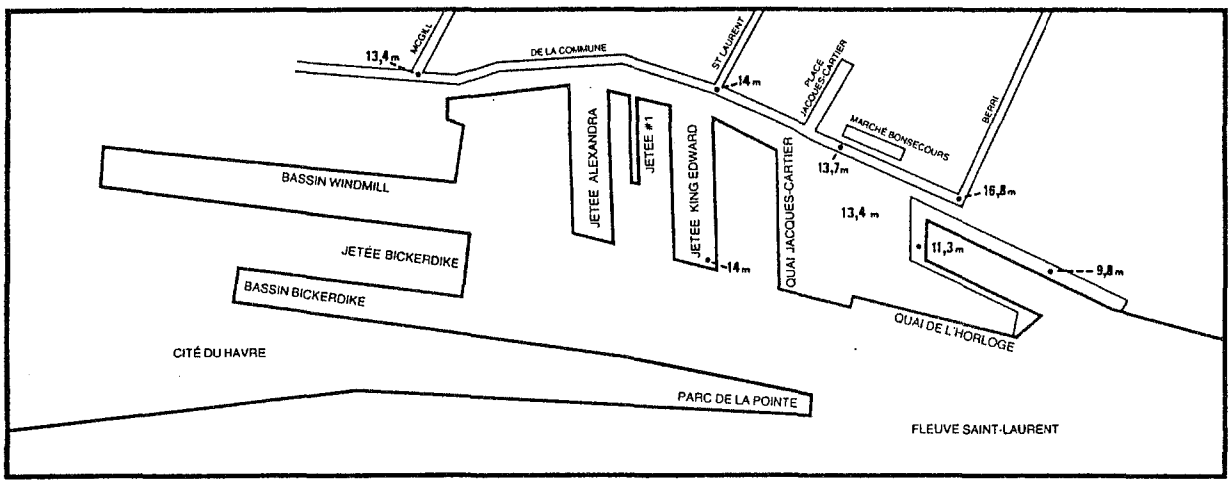
4.3 La clôture de la voie ferrée

Dans l'accord signé entre la Société du Port de Montréal, et le Ministre des Travaux publics, il est prévu la construction d'une clôture en bordure des voies par mesure de sécurité. Cependant, il n'y a aucune spécification quant à la hauteur d'une telle clôture. Les décisions s'y rapportant ont été le fait de la Société du Vieux-Port.

5. LES NIVEAUX D'EAU DANS LE SECTEURS DU VIEUX-PORT

Selon des relevés compilés par Pêches et Océans Canada à la jetée King Edward à propos des niveaux d'eau depuis 1915, il y a annuellement une différence appréciable entre les hautes et les basses eaux dans le bassin du Vieux-Port en raison du mouvement des glaces et des crues printanières.

COTES D'ELEVATION DES QUAIS ET DE LA RUE DE LA COMMUNE Carte No 13



Depuis 1960, par exemple, le niveau maximum a été de 13,08 mètres (43 pieds) **(1)** le 29 janvier 1960. Le plus bas niveau, au cours des vingt-cinq dernières années, a été enregistré le 16 novembre 1964 à 5,07 mètres (16'7") **(1)**. Théoriquement, il pourrait y avoir une différence de 8 mètres (26'3") entre les hautes eaux et les basses eaux dans le secteur du Vieux-Port, si l'on se fie à ces statistiques.

Bien entendu, il est difficile d'identifier les niveaux possibles sur une base vingt-cinq ou même soixante-dix ans d'observation; une crue spectaculaire peut toujours se produire, même si nous possédons aujourd'hui les moyens de provoquer les débâcles sur le fleuve, voir même de les éviter complèment. Toutefois, les observations nous indiquent que les hautes eaux atteignent régulièrement chaque année des niveaux de 9, 10 et 11 mètres.

Si nous comparons ces données avec les cotes d'élévation de la rue de la Commune et des quais (c'est-à-dire l'élévation de la rue et des quais au-dessus du niveau de la mer), nous nous apercevons que lors de la période des hautes eaux, il n'y a qu'environ deux mètres entre la surface du sol et la surface de l'eau (si les hautes eaux sont à 11 mètres).

L'élévation de la rue de la Commune **(2)** varie de 13,4 mètres (44') à 13,7 mètres (45') depuis la rue McGill jusqu'au marché Bonsecours, pour s'élever jusqu'à 16,8 mètres (55') au pied de la rue Berri, et 14 mètres (46') au pied du boulevard St-Laurent.

L'élévation des quais et des jetées varie de 13,1 mètres (43') à 14 mètres (46'), sauf sur les quais en bordure du bassin de l'Horloge où nous rencontrons des élévations de 9,8 mètres (32') et de 11,3 mètres (37') (voir carte no 13).

6. LES ASPECTS VISUELS

(NDLR: Les services du Groupe d'intervention urbaine de Montréal (GIUM) ont été retenus par le Comité pour faire une étude des aspects visuels. Nous reproduisons ci-dessous des extraits de l'Introduction et de la Conclusion de cette étude intitulée "Analyse de l'environnement et des qualités visuelles du Vieux-Port", novembre 1985. Ce document au complet peut-être consulté à la bibliothèque de la Société du Vieux-Port).

Introduction

"La juxtaposition que l'on obtient, dans le Vieux-Port, d'éléments naturels (ces grands plans d'eau, de ciel, de verdure des îles en face), de cette infrastructure portuaire démesurée, et d'un cadre bâti presque dentellé, constitue l'essence même du site.

Les vastes espaces et les structures qu'on y trouve sont encadrés par un quartier urbain d'échelle modeste dont la variété du traitement architectural est exceptionnelle dans le contexte nord-américain.

---

(1) Ces données sont calculées par rapport au niveau de la mer.
(2) Ville de Montréal, cartes d'utilisation du sol, 1:1000, septembre 1985.

Ne serait-ce qu'en raison de ses qualités visuelles et environnementales, le Vieux-Port de Montréal est sans contredit un site aux valeurs exceptionnelles.

Que ce soit en terme de la multiplicité des perspectives visuelles qu'on peut y apprécier, de la pluralité des échelles de perception dont on jouit sur le site, ou de la variété et la richesse des composantes architecturales, le Vieux-Port nous permet une lecture de la ville qu'aucun autre site ne peut nous offrir.

De plus et ce n'est pas une considération sans importance, le Vieux-Port est l'un de ces rares endroits où l'on peut prendre du recul, se distancer de l'activité frénétique de la ville et se dégager d'un tissu urbain où l'on est confiné visuellement et psychologiquement.

Une promenade sur le site nous permet d'ajuster notre champs de vision, de le réduire ou de l'élargir, de s'attarder sur la composition d'une partie de la rue de la Commune, sur une vue de l'ensemble du Vieux Montréal, ou d'englober un vaste territoire.

Une analyse de l'environnement et des qualités visuelles du Vieux-Port ne peut pas se résumer, comme c'est possible dans d'autres contextes plus "urbains", à la conservation d'une ou de deux percées visuelles, ni à une question de fenêtres sur le fleuve.

Car visuellement, le site et son environnement sont d'une grande complexité, étant donné qu'ils se composent d'une variété impressionnante d'éléments fabriqués et naturels.

Il conviendrait d'assurer une protection maximale des qualités intrinsèques du Vieux-Port, notamment en ce qui a trait aux nombreuses perspectives visuelles, ce qui présuppose un minimum de construction sur la plupart du site.

Nous croyons également qu'en vue de corriger certains problèmes observés sur ce territoire, qu'il est essentiel d'intervenir sur le site d'une façon importante:

- par l'implantation de bâtiments/d'activités aux extrémités est et ouest du site;
- par l'augmentation des points d'entrée au site et l'élimination des barrières et écrans séparant le site de la rue de la Commune;
- par la modification de la configuration des quais Jacques Cartier et de l'Horloge et des hangars sur les quais King Edward et Alexandra:
- par l'amélioration de la signalisation du site. (...)"

Conclusion

"(...) Une politique de conservation des perspectives et des valeurs architecturales du site et de son environnement devrait être intérinée dans une série de critères d'aménagement devant être adoptés pour guider la mise en valeur du Vieux-Port.

La correction des problèmes de design doit nécessairement être effectuée moyennant une série d'interventions sur les plans de l'architecture et de l'architecture de paysage.

Nous recommandons les mesures suivantes:

1- La réduction maximale des barrières et écrans visuels entre la rue de la Commune et le bord de l'eau.

Nous croyons qu'avec la dénivellation entre le chemin de fer et les terrains adjacents, les rangées serrées d'arbustes, et l'installation de nombreux bancs, la circulation des trains ne représenterait pas un problème de sécurité. (...)

2- La multiplication de points d'entrée au site, particulièrement entre l'extrémité ouest et le boulevard St-Laurent, afin de maximiser les liens avec la rue de la Commune.

3- La mise en exécution des plans des places publiques et sculptures prévus dans le plan d'aménagement de l'Esplanade. Il est très important, à notre avis, de signaler clairement les principaux points d'accès. Il conviendrait, en quelque sorte, de "monumentaliser" ces places, sans toutefois les encombrer avec toute une gamme d'éléments architecturaux et de mobilier urbain. (...)

4- L'implantation de fonctions génératrices d'activités aux extrémités est et ouest du site.

L'opportunité existe, à ces deux endroits, de prolonger et de reconstituer la trame urbaine et d'y intégrer une pluralité de fonctions pouvant avoir un effet de débordement sur le Vieux Montréal.

La volumétrie, l'alignement et le traitement architectural des nouvelles constructions doivent être encadrés par des critères de design.

Des limites doivent être fixées pour la superficie de plancher allouée à l'activité commerciale y ayant lieu, afin de ne pas hypothéquer la revitalisation des rez-de-chaussée de la rue de la Commune.

5- La réduction de la superficie des quais Jacques-Cartier et de l'Horloge, par l'excavation du remblayage entre les deux.

Cette réduction s'impose, à notre sens, pour les raisons suivantes:

- l'espace n'incite pas une appropriation spontanée et massive. C'est l'accès visuel et physique à l'eau qui stimulerait un achalandage accru de ces quais.

- ramener l'eau le plus près possible du Marché Bonsecours nous semble un geste particulièrement approprié en vue d'en faire la pièce centrale du réaménagement du secteur de la Commune - Vieux-Port.

- la partie excavée pourrait se prêter très bien à des activités publiques, notamment le patinage, au cours de l'hiver.

6- Le découpage/terrassement du bord des quais de l'Horloge et Jacques-Cartier, suivant en quelque sorte l'exemple du bassin de l'Horloge.

Une telle intervention rendrait l'eau beaucoup plus accessible physiquement et ce, sur une partie considérable du site. La même intervention est proposée à l'ouest du site, en face de la Pointe à Callière.

7- L'implantation de structures de dimensions réduites sur les quais Jacques-Cartier et de l'Horloge. Ces bâtiments doivent être implantés de façon à ne pas nuire à la circulation libre ni à l'accès des piétons au bord de l'eau. Ils devraient intégrer des services de base - restaurants et facilités publics - ouverts à l'année longue.

8- Les quais Jacques-Cartier et de l'Horloge devraient servir essentiellement d'espaces de détente et de promenade.

9- Il convient, à notre avis, d'explorer les possibilités d'intervention pouvant amoindrir - du moins de partie - l'impact visuel des hangars sur les quais King Edward et Alexandra.

Trois types d'intervention sont recommandés:

- la réduction de la longueur de ces structures

- la redéfinition du traitement architectural de l'enveloppe, principalement de la façade du côté nord

- la récupération de la toiture à l'extrémité sud des hangars pour des fins de points d'observation et des services de base."

7. LETTRE DU PRÉSIDENT DU COMITÉ EXÉCUTIF DE LA VILLE DE MONTRÉAL

Le 4 octobre 1985, monsieur Yvon Lamarre, président du Comité exécutif de la Ville de Montréal, faisait parvenir une lettre aux deux co-présidents du Comité consultatif afin de leur communiquer les orientations souhaitées par l'administration municipale pour la mise en valeur du Vieux-Port. Comme cette lettre constitue un élément d'information important au dossier, nous en reproduisons ci-dessous les paragraphes les plus pertinents.

"(...) Vous m'avez demandé, à la suite de nos rencontres, de vous faire connaître nos orientations au sujet de la mise en valeur du Vieux-Port de Montréal.

Comme il existe une interrelation très développée entre le Vieux-Port et le Vieux Montréal, il nous apparaît d'abord important que le développement du Vieux-Port ne porte pas préjudice à la poursuite du programme de recyclage, de restauration et de conservation du Vieux Montréal.

Depuis 1979, la Ville de Montréal et le ministère des Affaires culturelles du Québec ont travaillé en étroite collaboration dans le cadre d'une entente afin de favoriser la mise en valeur du Vieux Montréal. Cette entente a permis d'obtenir des résultats remarquables. Une formule similaire, retenant cette fois la participation du gouvernement du Canada, permettrait certainement de réaliser dans l'harmonie la régénérescence du Vieux-Port et du Vieux Montréal.

Cet objectif pourrait, selon nous, être atteint en tenant commpte de six éléments que je vous décris brièvement:

1) La rue de la Commune étant une véritable voie de port de mer, nous croyons qu'il est de toute première importance de favoriser sa restauration, que ce soit au niveau des infrastructures, du mobilier urbain et des façades faisant front au fleuve;

2) On ne devraient retrouver sur le site du Vieux-Port qu'une architecture minimale;

3) Le plan de mise en valeur devrait prévoir l'aménagement d'une marina, d'une zone récréative et d'un corridor de verdure, le tout formant un parc urbain développé sur la thématique de l'eau;

4) Le Marché Bonsecours, qui est un bâtiment d'une qualité exceptionnelle, devrait constituer la plaque tournante de la mise en valeur de ce site. Il pourrait devenir le centre de manifestations culturelles tandis que l'étage de l'immeuble situé au niveau de la rue de la Commune pourrait recevoir des boutiques spécialisées. De la sorte, le Marché Bonsecours deviendrait un trait d'union entre le Vieux Montréal et le Vieux-Port;

5) Le canal de Lachine devrait s'ouvrir sur le Vieux-Port et, dans ce contexte, il est important que les travaux nécessaires à cette fin se poursuivent;

6) Sur l'emplacement sis à l'est de la rue Berri, nous favorisons l'implantation d'un musée ferroviaire à proximité de la gare Dalhousie qui fut le premier bâtiment de cette nature à Montréal et d'où partit le premier train vers l'Ouest canadien.

Ces quelques propositions résument bien ce que nous souhaitons voir se réaliser dans le cadre d'une entente tripartite qui permettrait à la fois de marier le Vieux-Port au Vieux Montréal et d'assurer la régénérescence de ce territoire."

III. DESCRIPTION DES ÉTAPES DU PROCESSUS DE CONSULTATION PUBLIQUE

TABLE DES MATIÈRES

		Page
1.	LE PROCESSUS DE CONSULTATION PUBLIQUE	140
2.	SÉANCES D'INFORMATION 4, 5 et 11 septembre 1985 - liste des personnes-ressources	143
3.	TABLE-RONDE 5 octobre 1985 - liste des personnes-ressources	145
4.	LISTE DES PERSONNES ET GROUPES CONSULTÉS	146

1. LE PROCESSUS DE CONSULTATION PUBLIQUE

lère phase: Informations

La première phase du processus qui s'est étendue du 21 juin au 11 septembre 1985 était destinée informer le public. A cet effet, le Document d'information et de synthèse a été publié et distribué à 2,000 exemplaires, en français et en anglais. Près d'une centaine de rencontres informelles ont été organisées avec divers groupes, associations et individus, afin de leur faire connaître le processus de consultation et de les inviter à y participer personnellement. Une réunion spéciale d'information, le 11 juillet 1985, a attiré près de cent cinquante personnes.

Parallèlement, entre le 21 juin 1985 et le 30 septembre 1985, l'exposition publique "Imaginer le Vieux-Port" a été présenté sur le site. Cette exposition a fourni un complément d'information à tous les intéressés.

Les séances d'information des 4, 5 et 22 septembre 1985 ont clos cette première phase du processus. Elles avaient pour but de répondre à des questions d'ordre technique posées par le public. Soixante-dix intervenants ont pu ainsi s'informer directement auprès des vingt-cinq personnes-ressources invitées par le Comité consultatif. (Une liste de ces personnes-ressources est jointe à la section 2 de cette Annexe III).

Une transcription des délibérations de ces séances peut être consultée à la bibliothèque de la Société du Vieux-Port. Elles ont également fait l'objet d'une émission télévisée d'une heure diffusée sur le réseau communautaire par Vidéotron Cablevision Nationale les 22, 24, 26 et 28 septembre 1985. La Société possède une vidéocassette de ces émissions.

2ème phase: Première partie des audiences publiques

La première partie des audiences publiques, tenue les 26, 27, 28 et 30 septembre 1985 dans la Gare Martime, Jetée King Edward au Vieux-Port, a inauguré la seconde phase du processus qui s'est achevé avec la publication du Rapport intérimaire.

Ces audiences avaient pour but de fournir à toute personne ou tout groupe intéressé l'occasion d'exprimer ses idées, suggestions et préoccupations concernant la ou les vocations à privilégier pour le site du Vieux-Port de Montréal.

Afin de répondre à la demande du public, le Comité a dû étendre les audiences, initialement prévues pour une durée de dix heures à trente-cinq heures. Près de soixante-quinze groupes et individus ont fait des présentations orales et quinze autres mémoires ont été postés à l'attention du Comité.

On peut consulter une transcription des interventions aux audiences à la bibliothèque de la Société du Vieux-Port. Vidéotron Cablevision Nationale a diffusé sur le réseau de télévision communautaire un résumé quotidien de trois heures de chaque audience. La Société possède une vidéocassette de ces émissions.

Le 5 octobre 1985, le Secrétariat du comité a invité quatorze personnes-ressources à une table ronde ouverte, afin d'obtenir des informations et conseils techniques de la part de ces spécialistes indépendants sur les différentes vocations suggérées au cours des audiences. (Une liste de ces personnes-ressources est jointe à la section 3 de cette Annexe III.)

À la mi-novembre 1985, le Comité a publié le Rapport intérimaire. C'est à partir des présentation orales, des mémoires et à la lumière de données factuelles supplémentaires que le Comité a élaboré ses recommandations préliminaires.

Avant de considérer des suggestions d'aménagement plus détaillées, le Comité a voulu clairement établir un certain nombre de critères d'aménagement afin de suggérer des orientations aux intéressés pour la deuxième partie des audiences. Donc, à mi-parcours du processus de consultation, le Rapport intérimaire avait pour but de faire le point à ce stade du processus de consultation.

Dans le Rapport intérimaire, dans une façon préliminaire, le Comité a retenu douze principes directeurs tirés des propositions faites lors de la première partie des audiences publiques. Pour le Comité, ces propositions de principes directeurs ont dû servir de cadre à la discussion d'aménagement du Vieux-Port. Ensuite, le Comité a fait six recommandations spécifiques au sujet des vocations retenues et rejetées, et concernant trois des éléments déterminants de l'aménagement du Vieux-Port: les voies ferrées qui traversent le site, les jetées et autres structures existantes, et l'accès au site.

Le Comité a proposé que la vocation principale du Vieux-Port doit en être une de lieu public, demeurant la propriété du secteur public et offrant un ensemble d'activités à caractères culturel et récréatif ainsi que d'activités commerciales de soutien. Le Comité a rejeté la vocation résidentielle ainsi que toute vocations intensive de bureaux, de commerces et d'activitiés portuaires industrielles.

En ce qui concerne les recommandations préliminaires du Comité élaborées dans le Rapport intérimaire, il a été déterminé que, du moins dans un avenir rapproché les voies ferrées qui traversent le site doivent être conservées et que tout plan d'aménagement devrait les accomoder. Ensuite, le Comité a adopté un principe de conservation des jetées, des quais et des bâtiments actuels et présuppose que les installations du Vieux-Port doivent être sauvegardées jusqu'à ce que la pertinence de leur remplacement ou de leur modification soit démontrée publiquement.

3ième phase: Deuxième partie des audiences publiques

La troisième phase a débuté avec la deuxième partie des audiences publiques les 13, 14 et 16 décembre 1985, tenue au Centre des Conférences, Complexe Guy-Favreau, à Montréal. Ces audiences ont offert plusieurs avantages. En premier lieu, elles ont permis au public de discuter le Rapport intérimaire, d'en faire la critique et donnant ainsi au Comité l'occasion d'adapter son rapport de façon à bien traduire ce que les intervenants ont voulu exprimer. Le Comité a demandé également au public de préciser davantage certaines suggestions formulées lors de la première partie des audiences. Enfin, ces audiences ont permis à tous de se prononcer sur la teneur d'un futur plan d'aménagement et sur les propositions concrètes dans la contexte des contraintes et des priorités préliminaires définies par le Comité dans le Rapport intérimaire.

Encore une fois, afin de répondre à la demande du public, le Comité a dû étendre les deuxièmes audiences, initialement prévues pour une durée de dix heures, à vingt-quatre heures. Près de soixante groupes et individus ont fait des présentations orales et dix autres mémoires ont été postés à l'attention du Comité. On peut consulter une transcription des interventions aux audiences à la bibliothèque de la Société du Vieux-Port. Vidéotron Cablevision Nationale a diffusé la presque totalité de chaque journée des audiences sur le réseau de télévision communautaire. La Société possède une vidéocassette de ces émissions.

4ième phase: le Rapport final

A la fin de la deuxième partie des audiences publiques, le Comité a été alors en mesure de procéder à la rédaction du présent Rapport final qui présente ses recommandations au Conseil d'administration de la Société du Vieux-Port de Montréal.

Une liste des personnes et groupes consultés par le Comité et son Secrétariat lors du processus de consultation entrepris par le Comité se trouve à la Section 4 de cette Annexe III.

2. SÉANCES D'INFORMATION 4, 5 ET 11 SEPTEMBRE 1985

Liste des personnes-ressources

Gouvernement du Canada

- Parcs Canada (Canal de Lachine)
  M. Antoine Cloutier
  Mme Josée Goulet

- Société canadienne d'hypothèque et de logement

  M. Fritz Delphine

- Société du Vieux-Port de Montréal

  M. Pierre Emond
  M. Gilles Blais
  M. André Colpron

Gouvernement du Québec

- Secrétariat interministériel de l'OPDQ
  (Office de planification et de développement du Québec)

  M. Pierre Labonté

- Parc national de l'Archipel

  M. Daniel St-Onge

- Ministère des affaires culturelles

  Mme Danielle Rondeau
  M. Hugues Desrosiers

André Marsan et Associés (experts-conseils en aménagement et environnement)

M. André Marsan

Canadien National

M. Jacques Gauthier

Groupe d'intervention urbaine de Montréal (expériences nord-américaines d'aménagement de vieux ports)

M. Christophe Caron

Cameron Charlebois, architecte (contexte immobilier du Vieux Montréal)

M. Cameron Charlebois

Cosigma (auteurs d'une étude d'accessibilité)

M. Didier Borelis

Nicolet et Associés (ingénieurs en structure)

M. Jacques Chartrand

Auteurs de différents projets

Coplanam, M. Michel Lincourt
Desnoyers, Mercure et Associés, M. Maurice Desnoyers
M. Nobert Schoenauer,
Poirier-Cardinal, M. Didier Poirier et M. Aurèle Cardinal
M. Peter Rose
La Haye et Ouellet, M. Charbonneau et M. Alain Baillargeon
Gendron-Lefebvre, M. André Moreau
Lavalin-Daniel Arbour et Associés, M. Daniel Arbour et M. Gaétan Biancamano

3. TABLE RONDE DU 5 OCTOBRE 1985

Liste des personnes-ressources

	domaine
Monsieur Michel Barcelo Institut d'Urbanisme, Université de Montréal	général
Monsieur Fernand Boudreau Union des Débardeurs	activité portuaire
Monsieur Christophe Caron Groupe d'Intervention Urbaine de Montréal	général
Monsieur Marcel Côté Secor Inc.	général/ économique
Monsieur Hughes Desrosiers Ministère des Affaires Culturelles du Québec	culturel
Madame Annick Germain Institut d'Urbanisme, Université de Montréal	sociologue
Monsieur Michel Grenier Larry Smith et Associés	commercial
Monsieur Pierre Labonté Office de Planification du Québec (opdq)	planification
Monsieur Guy Lafontaine Société de Transport de la Communauté Urbaine de Montréal	transport en commun
Monsieur Roger Langlais Langlais, Hurtubise et Associés	habitation
Monsieur Marc Laplante Études Urbaines, Université du Québec à Montréal	tourisme
Madame Catherine Marchand Pluram Inc.	culturel
Monsieur Clus Muller Corporation des Pilotes du Port de Montréal	activité portuaire
Monsieur Jean Pelletier Loisir-ville	loisir

4. LISTE DES PERSONNES ET GROUPES CONSULTÉS

Introduction

Lors du processus de consultation, le Comité et son Secrétariat ont eu l'occasion de rencontrer un grand nombre de personnes et de représentants des groupes et des milieux gouvernementaux. La liste qui suit regroupe ces personnes et représentants par ordre alphabétique.

La liste est divisée en six catégories: rencontres, personnes ressources, séances d'information, première partie des audiences publiques, deuxième partie des audiences publiques et mémoires. Le but de cette division est de préciser la participation de chaque personne et représentant à l'intérieur du processus de consultation.

Rencontres. Le Comité ou son Secrétariat ont eu des nombreuses rencontres avec les groupes ou représentants avant et entre les audiences publiques. Ces rencontres informelles avaient pour but de faire connaître le processus de consultation, de fournir des informations demandées et de lancer des invitations personnellement aux gens d'y participer. Cette première catégorie indique les personnes et groupes recontrés.

Personnes ressources. Plusieurs personnes ont assisté le Comité à titre de personnes ressources à deux moments importants dans le processus de consultation. Les 4, 5 et 11 septembre 1985 des spécialistes ont accepté de répondre aux questions posées par le public (voir la section 2 de cette Annexe III). Le 5 octobre 1985 autres spécialistes ont été invités à une table ronde ouverte afin de fournir au Secrétariat des informations et conseils techniques sur les différentes vocations suggérées au cours des premières audiences. (voir la section 3 de cette Annexe III). Ces personnes ressources sont indiquées à la deuxième catégorie.

Séances d'information. La troisième catégorie fournit la liste des personnes qui ont posé des questions aux personnes-ressources invitées à cette fin lors des séances d'information du Comité tenues le 4, 5 et 11 septembre 1985.

Première partie des audiences publiques. La quatrième catégorie donne la liste des personnes ou groupes qui sont intervenus lors de la première partie des audiences publiques tenues les 26, 27, 28 et 30 septembre 1985.

Deuxième partie des audiences publiques. La cinquième catégorie donne la liste des personnes ou groupes qui sont intervenus lors de la deuxième partie des audiences publiques tenues le 13, 14 et 16 décembre 1985.

Mémoires. Finalement, la sixième catégorie donne la liste des personnes et groupes qui ont soumis des mémoires écrits au Comité. On peut consulter des copies de ces mémoires à la bibliothèque de la Société du Vieux-Port. Pour ceux qui sont intervenus lors des audiences publiques mais qui n'ont pas soumis des mémoires écrits, on peut également consulter une transcription de ces interventions à la bibliothèque de la Société du Vieux-Port.

NOMS	Rencontres	Personnes ressources	Séances d'information	1ère partie audiences publiques	2ème partie audiences publiques	Mémoires
ACTION VIEUX MONTREAL Gaétan Trottier Marc Drouin Carole Aubé	X		X	X	X	X
ACTUALITE IMMOBILIERE Jacques St-Pierre					X	
ALLIANCE DES PROFESSEURS DE MONTREAL Denis Grenon Henri Egretaud Daniel Choquette Louise Drouin	X			X	X	X
ANDRE MARSAN & ASSOCIES André Marsan		X				
ASSOCIATION DES ARCHITECTES DU PAYSAGE Vincent Asselin Marie-Claude Bergevin					X	
ASSOCIATION DES ARTISTES ET ARTISANS DU VIEUX-PORT DE MONTREAL INC. Serge Chagnon				X	X	
ASSOCIATION DES HOTELS DU GRAND MONTREAL M. Rousseau	X					
ASSOCIATION DES PROPRIETAIRES DU VIEUX MONTREAL Jacques Corriveau Raymond Denault	X			X	X	X
ASSOCIATION DES VEHICULES HIPPOMOBILES DE MONTREAL André Boisvert	X				X	
ASSOCIATION DU CAMIONNAGE Jacques Alary	X			X		X

NOMS	Rencontres	Personnes ressources	Séances d'information	1ère partie audiences publiques	2ème partie audiences publiques	Mémoires
ASSOCIATION QUEBECOISE DES TECHNIQUES DE L'EAU (AQTE) M. Larivée	X			X		X
ASSOCIATION QUEBECOISE DU JEUNE THEATRE P.E. Lapalme	X					
ASSOCIATION QUEBECOISE POUR LA DEFENSE DES DROITS DES RETRAITES ET DES PRERETRAITES (AQDR) M. Lapalme	X					
BASTIEN, Roberta					X	X
BELANGER-BOURDAGES, Jean-Yves						X
BENOIT, Estelle						X
BOARD OF TRADE, THE MONTREAL John Lynch-Staunton Alex Harper Jacques Corriveau	X			X	X	X
BRADLEY, Robert G.			X			
BRUNEAU, Brigitte				X		X
CAHIER DE THEATRE JEUX Lorraine Camerlain	X			X		
CANADIEN NATIONAL Jacques Gauthier		X				
CARON, Paule-Andrée					X	X
CEGEP DE MAISONNEUVE Groupe d'étudiants en géographie urbaine Daniel Bédard	X				X	X
CENTRAIDE J. C. Boisvert	X					

NOMS	Rencontres	Personnes ressources	Séances d'information	1ère partie audiences publiques	2ème partie audiences publiques	Mémoires
CENTRE CANADIEN D'ARCHITECTURE Jacques Cleary	X					
CENTRE D'ETUDES DU TOURISME Jean Pelletier	X					
CENTRE D'INTERPRETATION DE MONTREAL Sylvie Dufresne	X					
CENTRE IMMACULEE-CONCEPTION Père Marcel de la Sablonnière	X				X	X
CENTRE INTERNATIONAL D'ART CONTEMPORAIN DE MONTREAL Claude Gosselin	X			X	X	X
CHAMBERLAND, Pierre					X	X
CHAMBRE DE COMMERCE DE MONTREAL, LA Yvon Marcoux André Vallerand Lorraine Duguay	X			X	X	X
CHARLEBOIS, Cameron		X				
CHARTIER, Daniel						X
CHATEAU RAMEZAY Pierre Brouillard	X					
COMITE ACTION DE QUARTIER VILLE-MARIE Joshua Wolfe Angel Martinez	X			X		X

NOMS	Rencontres	Personnes ressources	Séances d'information	1ère partie audiences publiques	2ème partie audiences publiques	Mémoires
COMMISSION JACQUES-VIGER Eric McLean				X		X
COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL Pierre Des Marais II André Gamache Pierre Campeau François Bédard Stephen Bigsby Pierre Cyr Guy Gravel Nicole Lafond Guy Lafontaine Gerald Perreault Lyse Richer Grégoire Tremblay	X					
CONFEDERATION DES SYNDICATS NATIONAUX (CSN) - CONSEIL CENTRAL DE MONTREAL Pierre Paquette Irène Ellenberger Yves Perrier	X		X	X	X	X
CONFERENCE DES MAIRES DE LA BANLIEUE DE L'ILE DE MONTREAL Mme Laurin	X					
CONSEIL DE DEVELOPPEMENT DU LOGEMENT COMMUNAUTAIRE Isabel Corral Pierre Goyer J. McGregor	X			X	X	X
CONSEIL DE LA MRC CHAMPLAIN	X					
CONSEIL DE LA MRC LAJEMMERAIS	X					
CONSEIL DE LA MRC ROUSSILLON	X					
CONSEIL DE LA MRC VALLEE DU RICHELIEU	X					

NOMS	Rencontres	Personnes ressources	Séances d'information	1ère partie audiences publiques	2ème partie audiences publiques	Mémoires
CONSEIL DE LA SCULPTURE DU QUEBEC Joëlle Morosoli	X			X	X	X
CONSEIL DES TRAVAILLEUSES ET TRAVAILLEURS DU MONTREAL METROPOLITAIN (CTM - FTQ) Fernand Boudreau	X	X	X	X		X
CONSEIL QUEBECOIS DU THEATRE Jean-Louis Bastien Pierre McDuff	X			X	X	X
CONSEIL REGIONAL DE LOISIR - RIVE-SUD Yvon Hamelin	X					
CONSEIL REGIONAL DES CITOYENS AGES ITALO-CANADIENS Mme Marisa Barth	X					
COOPER, John			X			
COPEM (Comité pour la promotion économique de Montréal - Voir La Chambre de Commerce de Montréal & The Montreal Board of Trade)	X			X	X	X
COPLANAM LTEE Michel Lincourt	X	X		X		X
CORPORATION DES PILOTES DU PORT DE MONTREAL Klaus Mueller		X				
CORPORATION PROFESSIONNELLE DES URBANISTES DU QUEBEC Claude Langlois Serge Gibeau	X			X		X
COSIGMA Didier Borelis		X		X		
COTE, Richard				X		

NOMS	Rencontres	Personnes ressources	Séances d'information	1ère partie audiences publiques	2ème partie audiences publiques	Mémoires
COURS LE ROYER Jean-Pierre Boivin Maurice Cusson	X			X		X
DANIELSE, Luc				X	X	X
DE LAGRAVE, Jean-Paul						X
DESNOYERS, MERCURE & ASSOCIES Maurice Desnoyers		X				
DONALD K. DONALD PRODUCTIONS Debra Rathwell	X			X		X
DUCHARME, Pierre						X
DUMAIS, Vincent				X		X
ECO MUSEE DU FIER-MONDE René Binette	X			X	X	X
ECOLE NATIONALE DE THEATRE Jean-Louis Roux	X			X		
FEDERATION DE L'AGE D'OR DU QUEBEC (FADOQ) Gilles Larocque Pierre Ostiguy	X		X	X	X	X
FEDERATION DE LA PETANQUE Gérard Gagliano	X				X	X
FEDERATION DE TIR Danielle Evans	X				X	X
FEDERATION DES FEMMES Minette Busque						X
FEDERATION DES TRAVAILLEURS DU QUEBEC Louis Laberge Fernand Daoust	X					
FEDERATION DU TIR A L'ARC Gilbert St-Laurent	X				X	X
FESTIVAL DE THEATRE DES AMERIQUES Marie-Hélène Falcon	X					
FESTIVAL JUSTE POUR RIRE Gilbert Rozon	X			X		X

NOMS	Rencontres	Personnes ressources	Séances d'information	1ère partie audiences publiques	2ème partie audiences publiques	Mémoires
FONTAINE, Pierre				X	X	X
FORUM DES CITOYENS AGES Yvonne Morissette Marie-Berthe Dion Georges Lahaise Lucette Hornblower	X			X	X	X
FRECHETTE, Gérard				X		X
GAGNON, Louisette				X		X
GALERIE D'ART CONCORDIA Karen Antaki	X					
GELTMAN, Harold			X		X	
GENDRON, LEFEBVRE André Christin André Moreau Denis Houle Lucie Boisvert		X			X	X
GESTE POUR LA PAIX, UN Thomas Fielden			X	X	X	X
GESTIUM MARKETING LIMITEE Jean-Pierre Poulin					X	X
GROUPE D'INTERVENTION URBAINE DE MONTREAL Christophe Caron Marthe St-Louis	X	X			X	
GROUPE DE LOCATAIRES D'HABITAT 67 M. Horlington	X					
GROUPE DES ASSOCIATIONS DES PERSONNES HANDICAPEES (GAPH) Julie Robillard	X					
HARVEY, Adrien				X		X
HEBERT, Robert			X			
HERITAGE MONTREAL Jean-Claude Marsan Mark London	X		X	X	X	X

NOMS	Rencontres	Personnes ressources	Séances d'information	1ère partie audiences publiques	2ème partie audiences publiques	Mémoires
INVESTISSEMENTS CASAMONT INC. René Suter						X
JEUNESSES MUSICALES DU CANADA Jean-Claude Picard	X			X		X
JOAQUIN, Monsieur						X
KELLY, Lise			X	X	X	X
LAFORTUNE, Jean-Marie			X			
LAHAYE & OUELLET Alain Baillargeon M. Charbonneau		X				
LANGLAIS, HURTUBISE & ASS. Roger Langlais						
LAROUCHE, Roland				X		X
LARRY SMITH & ASSOCIES Michel Grenier		X				
LAUZON, Michel			X			
LAVALIN - DANIEL ARBOUR & ASSOCIES Daniel Arbour Gaétan Biancamano		X				
LAVERTU, Richard			X			
LEGER, Richard						X
LES GRANDS BALLETS CANADIENS Jeanne Renaud	X					X
LOCAS, Stéphane					X	
LOISIR PHOTOGRAPHIQUE Jacques Kerouac					X	X
LOISIR-VILLE Marc Beaudry Jean Pelletier	X	X	X	X	X	X
MAISON DAVID-STEWART Guy Vadeboncoeur	X					

NOMS	Rencontres	Personnes ressources	Séances d'information	1ère partie audiences publiques	2ème partie audiences publiques	Mémoires
MAISON GEORGES-ETIENNE CARTIER Anne-Marie Colin	X					
MAISON ST-GABRIEL Jeanne-D'Arc Lemay	X					
MAISON THEATRE Stéphane Leclerc	X					
MCGILL UNIVERSITY School of Architecture						
John Bland						X
Pieter Sijpkes				X	X	X
Norbert Schoenauer				X	X	X
School of Urban Planning						
David Farley					X	X
MESSIER, Jacques						X
MINISTERE DES AFFAIRES CULTURELLES DU QUEBEC Division du Patrimoine Danielle Rondeau Hugues Desrosiers		X				
MONDE A BICYCLETTE, LE Robert Silverman Claire Morrissette	X			X	X	X
MOORE, Cynthia						X
MOREAU, Sophie					X	
MUSEE D'ART DE ST-LAURENT Gérard Lavallée	X					
MUSEE DES BEAUX-ARTS Yves Dagenais Ginette Cloutier	X					
MUSEE DES SOEURS GRISES Marie Lemire	X					
MUSEE DU CINEMA Pierre Véronneau	X					

NOMS	Rencontres	Personnes ressources	Séances d'information	1ère partie audiences publiques	2ème partie audiences publiques	Mémoires
MUSEE FERROVIAIRE CANADIEN David Johnson David Monaghan	X			X	X	X
MUSEE MARC-AURELE FORTIN Marcelle Trudeau	X					
MUSEE McCORD Marcel Caya	X					
NICOLET & ASSOCIES Jacques Chartrand		X				
OFFICE DES CONGRES ET TOURISME DU GRAND MONTREAL J. M. Lalliberté	X					
OFFICE NATIONAL DU FILM Pierre Ducharme	X					
ORDRE DES ARCHITECTES DU QUEBEC Jacques Reeves Madelaine Demers	X		X	X	X	X
ORGANISMES COMMUNAUTAIRES DE POINTE-SAINT-CHARLES Suzanne Laferrière Maryse Martin	X				X	X
OUIMET, Luc	X			X		X
PAPINEAU O'KEEFE Jacques O'Keefe		X				
PARC NATIONAL DE L'ARCHIPEL Daniel St-Onge		X				
PARCS CANADA District de Montréal Antoine Cloutier Josée Goulet		X				
PAYANT, René					X	
PERRIER, Yvan			X			

NOMS	Rencontres	Personnes ressources	Séances d'information	1ère partie audiences publiques	2ème partie audiences publiques	Mémoires
PIAUMIER, Roland					X	X
PLURAM INC. Catherine Marchand		X				
POIRIER, CARDINAL, HARDY, DEPATIE					X	X
Didier Poirier		X				
Aurèle Cardinal		X				
Robert Galarneau						
POULIN, Michel				X		X
PRODUCTIONS FOGEL-SABOURIN Michel Sabourin	X			X		
PROMEXPO Pierre Parent Jean-Guy Parent	X			X		X
PROVENCHER, Claude					X	X
PROVINCIAL ASSOCIATION OF PROTESTANT TEACHERS (PAPT) Harvey Weiner Ron Elkin	X			X		X
RASSEMBLEMENT DES CITOYENS DE MONTREAL						
John Gardiner	X		X	X	X	X
Hubert Simard						
REGROUPEMENT COMITE LOGEMENTS Anne-Marie Larocque	X					
REGROUPEMENT DES ARTISTES DES LIEUX ET ESPACES LIBRES DE MONTREAL Andrée Deschênes	X			X	X	
REGROUPEMENT DES GALERIES D'ART CONTEMPORAIN	X				X	X
Ghislaine Lafrenière						
Annie Molin-Vasseur						

NOMS	Rencontres	Personnes ressources	Séances d'information	1ère partie audiences publiques	2ème partie audiences publiques	Mémoires
REGROUPEMENT DES GARDERIES DE MONTREAL Joanne Fournier	X					
REGROUPEMENT DES PROFESSIONNELS DE LA DANSE DU QUEBEC INC. Gaétan Patenaude	X				X	X
REGROUPEMENT DES USAGERS DU TRANSPORT ADAPTE (RUTA) DE LA STCUM Marie-Josée Mignlaca Muriel Lebret	X			X		X
REGROUPEMENT LOISIR QUEBEC Joanne Sarrasin Réjean Séguin Roch Poirier Claire Durand	X			X	X	X
REMILLARD, François						
ROSE, Peter		X	X			
ROSS, Martine					X	X
SAFDIE, Moshe				X		
SAHAPOGLU, Erato						X
SALONS NATIONAUX DES SPORTSMEN DU CANADA Judith Dubé					X	X
SAUVONS MONTREAL Cécile Grenier Robert White Dinu Bumbaru			X X	X	X	X
SEARLE, Jeremy				X		X
SECOR INC. Marcel Côté		X				

NOMS	Rencontres	Personnes ressources	Séances d'information	1ère partie audiences publiques	2ème partie audiences publiques	Mémoires
SECRETARIAT INTERMINISTERIEL OFFICE DE PLANIFICATION DE DEVELOPPEMENT DU QUEBEC Pierre Labonté		X				
SEMIENCHUK, T.M.						X
SLACK, Brian						X
SOCIETE CANADIENNE D'HYPOTHEQUES ET DE LOGEMENT Fritz Delphine		X				
SOCIETE D'ARCHEOLOGIE ET DE NUMISMATIQUE DE MONTREAL Jean-Guy Brossard					X	X
SOCIETE DE TRANSPORT DE LA CUM (STCUM) Guy Lafontaine		X				
SOCIETE DES MUSEES QUEBECOIS Jean-Claude Leblond	X			X		X
SOCIETE DES PROFESSEURS DE GEOGRAPHIE DU QUEBEC Léon Gagnon	X			X		X
SOCIETE DU PALAIS DES CONGRES Yves Michaud Pierre Parent	X				X	X
SOCIETE DU PORT DE MONTREAL Bernard Finestone Dominic Taddeo Yvon Simard	X			X		X
SOCIETE HISTORIQUE DU CAMION EN AMERIQUE Camille Archambault				X	X	X
SOCIETE IMMOBILIERE DU CANADA (LE VIEUX-PORT DE MONTREAL) LIMITEE Pierre Emond Gilles Blais André Colpron		X				

NOMS	Rencontres	Personnes ressources	Séances d'information	1ère partie audiences publiques	2ème partie audiences publiques	Mémoires
SOCIETE POUR VAINCRE LA POLLUTION (SVP) Daniel Green	X			X		X
SPECTRA SCENE Alain Simard	X			X		X
STOP Donald Aubrey Bruce Walker Derek Morton			X	X		X
SUN YOUTH Earl de la Perralle	X				X	
TABLE DES GROUPES DE RESSOURCES TECHNIQUES EN HABITATION Christian Champagne	X			X		X
TANISMA, Jean						X
TRANSPORT 2000 QUEBEC Guy Chartrand Pierre Bouchard	X			X	X	X
TREMBLAY, Alain						X
TREMBLAY, Guy						X
TURNER, Alan				X		
UNION DES ARTISTES Andrée Lemieux Serge Demers Serge Turgeon	X			X		X
UNIVERSITE DE MONTREAL Institut d'urbanisme Faculté d'aménagement Michel Barcelo Annick Germain Jean-Paul Guay Marie Lessard René Parenteau Groupe d'étudiants de maîtrise		X X	X	X X	X X X	X X X

NOMS	Rencontres	Personnes ressources	Séances d'information	1ère partie audiences publiques	2ème partie audiences publiques	Mémoires
UNIVERSITE DE MONTREAL Institut botanique Michel Famelart			X	X		X
UNIVERSITE DU QUEBEC A MONTREAL Département d'études urbaines Yves Archambault Marc Laplante Robert Petrelli				X	X	X
Denis Proulx Département de design				X	X	X
Jacques Rousseau				X	X	X
VAN GINKEL, Daniel				X		X
VANIER, Daniel			X			
VELO-QUEBEC Michel Labrecque Mme Roy	X				X	X
VILLE DE LASALLE Louise Bérubé	X					
VILLE DE LONGUEUIL Comité exécutif Serge Robillard Claude Doyon	X					
VILLE DE MONTREAL Yvon Lamarre	X					
WEBBER, Brian						X
WILLIAMS, Marc						X
YMCA Deborah Boney Silvana Anania	X			X		X
YWCA Urve Mundi-Ford	X					
ZACHARIAS, John				X		

Le Comité
consultatif
du Vieux-Port
de Montréal

Canada