

HABITATIONS

Port de Montréal

*Archives Municipales
de Montréal*

Si vous vous dépos-
sédez de ce document
veuillez en prévenir sans
retard

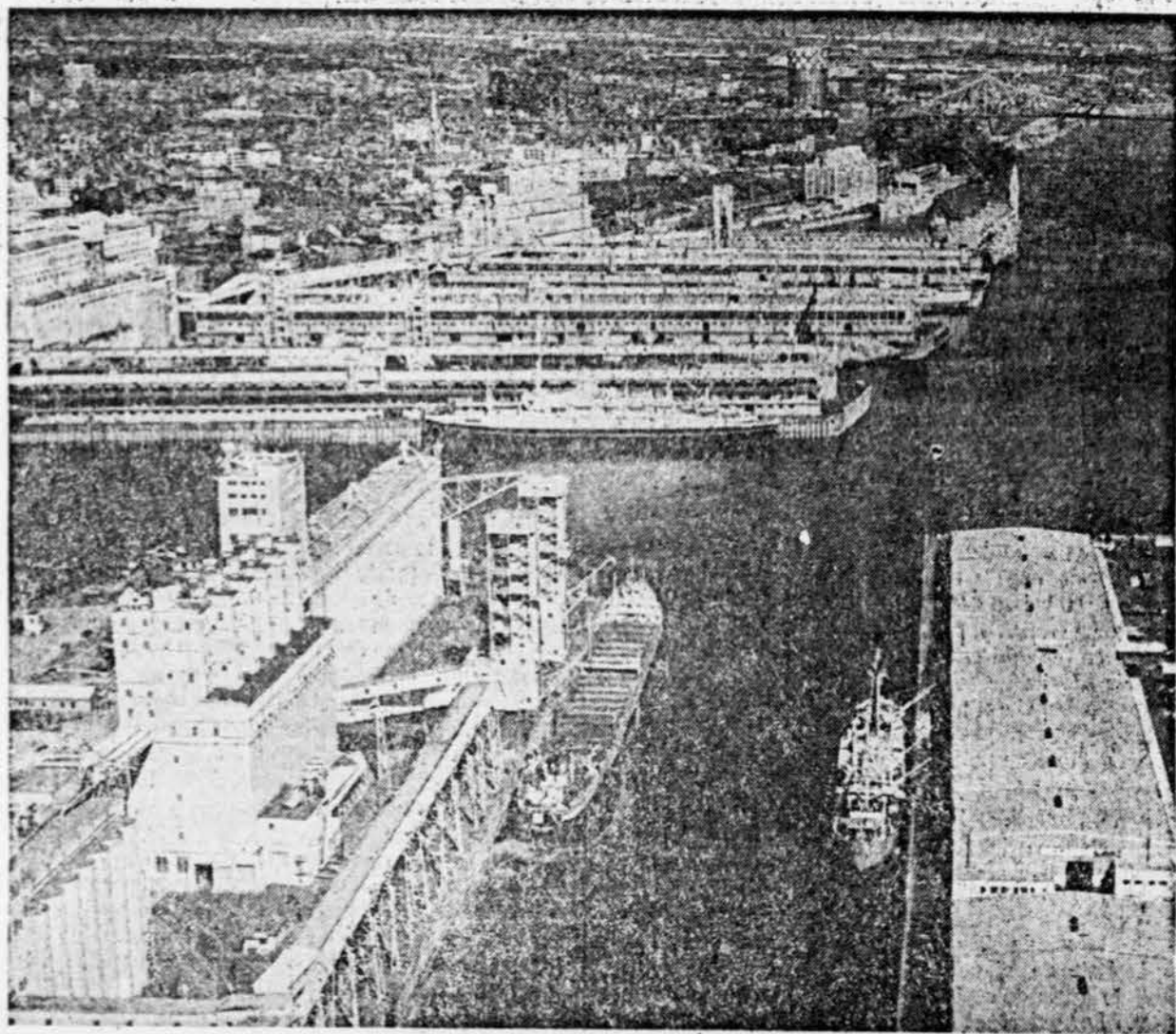
L'ARCHIVISTE

If you give away this
document, please advise,
without delay, the

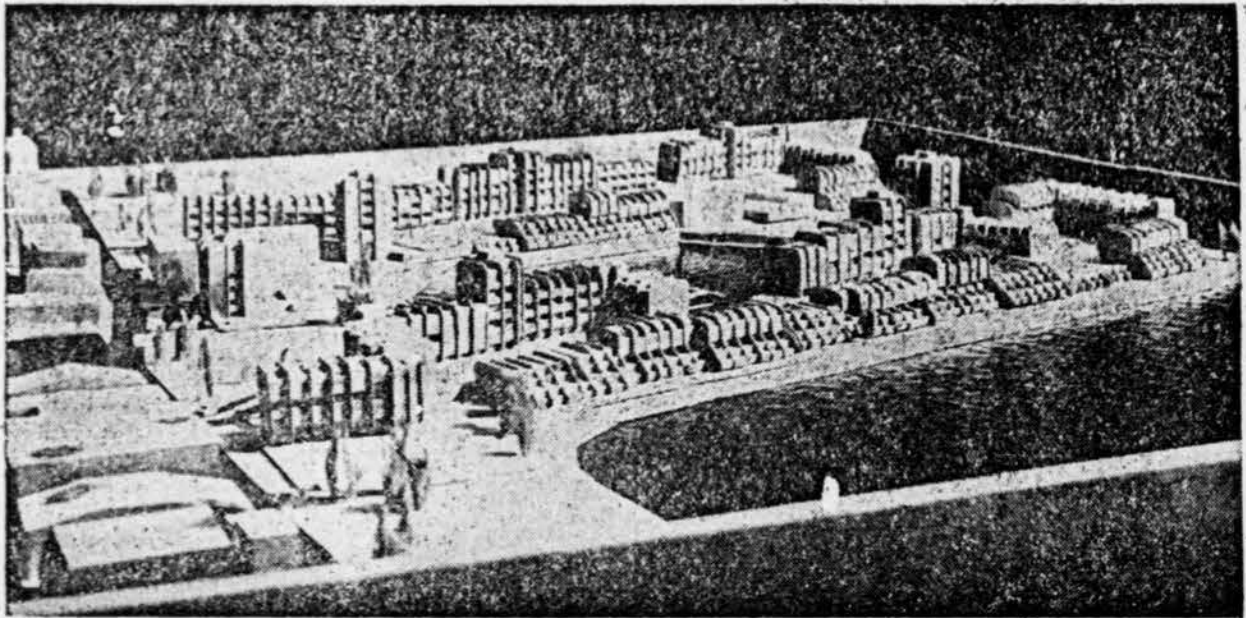
ARCHIVIST

0 1 0 0 0 0 0 0 0 0

Un projet: ramener le "Vieux port" à la civilisation



Cette section du vieux port de Montréal exige une rénovation complète s'appuyant sur les nouveaux impératifs de la navigation et la nécessité de revaloriser le centre-ville. Une thèse préparée par un groupe d'étudiants de l'École d'architecture de l'Université McGill suggère d'implanter un centre domiciliaire sur les jetées que l'on discerne dans la partie supérieure gauche de cette photo. Le paquebot accosté au premier plan, indique que cette section pourrait être conservée telle quelle afin d'agrémenter l'environnement et de lui garder le cachet maritime que l'histoire a donné à ce secteur.



Les auteurs du plan préconisent un aménagement en paliers de sorte que le soleil atteigne les habitations situées au nord. La hauteur limite serait de 70 pieds. Des murs à angle droit seraient érigés pour protéger les lieux contre les vents dominants du nord et de l'est.

par DENIS MASSE

Une équipe d'étudiants de l'École d'architecture de l'Université McGill propose de créer un nouveau secteur domiciliaire sur l'emplacement du Vieux-Port entre les ponts Victoria et Jacques-Cartier.

Sur les jetées où accostent aujourd'hui les cargos de type conventionnel, s'élèveraient de prestigieux immeubles résidentiels, scolaires et commerciaux.

L'un des neuf auteurs du projet, M. Claude Beaubien, estime que l'administration du port de Montréal se doit de mettre un terme aux activités maritimes dans le plus vieux secteur du port, pour de multiples raisons, et que parallèlement le temps est venu de rétablir les liens entre le Vieux Montréal et le bord de l'eau.

Déjà, au mois de mars 1969, un rapport présenté par M. John L. Eyre, président de Saguenay Shipping Limited, s'appuyant sur de très intéressants travaux des architectes Bobrow et Buchanan, de Montréal proposait de raser le vieux port et suggérait d'y aménager un centre résidentiel moderne. Il n'y eut aucune suite à cette proposition.

L'équipe des étudiants de McGill a repris l'idée en s'attardant davantage au projet domiciliaire. Sur le quai Jacques-Cartier, par exemple, on pourrait y construire, d'après cette thèse de rénovation urbaine, 650 immeubles pouvant loger 2,275 personnes.

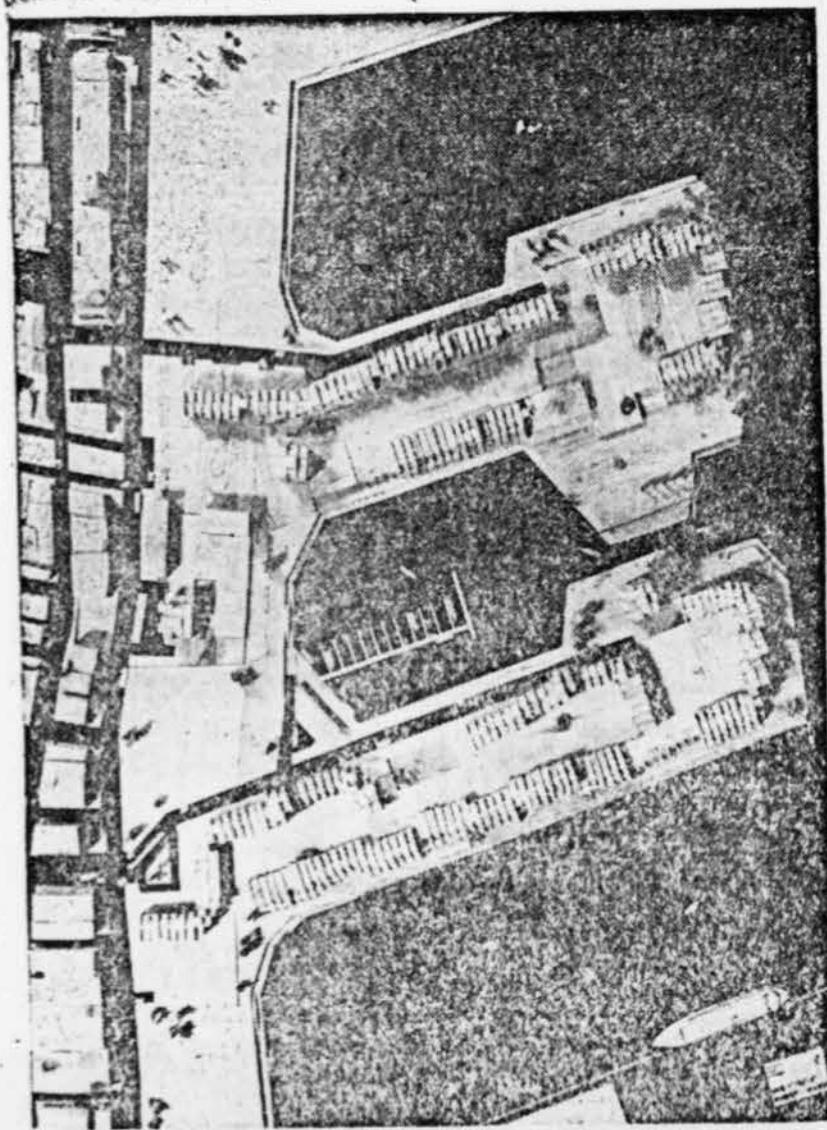
Le plan d'aménagement domiciliaire comprend en outre une école élémentaire, trois jardins d'enfants, une piscine, des boutiques, de l'espace pour bureaux de professionnels, et un vaste terrain de stationnement.

Pour plus d'agrément : des paquebots blancs

Le plan des étudiants de McGill diffère principalement du projet Bobrow-Buchanan en ce qu'il préconise le maintien d'une certaine activité maritime, notamment le trafic des voyageurs.

Cette activité secondaire du port serait un atout important pour rendre l'environnement plus agréable. Les paquebots, toujours majestueux, pourraient continuer de fréquenter les gares maritimes situées à l'extrémité ouest du port. Leurs allées et venues ne pourraient qu'ajouter à l'attrait des lieux.

Selon MM. Claude Beaubien, Ken Chen et Dominic Mignogna, les trois signataires de la thèse, la création d'un centre domiciliaire sur les quais ne ferait que revaloriser le Vieux-Montréal et activerait le centre des affaires; elle pourrait aussi réduire la congestion automobile dans le centre-ville.



Une maquette fabriquée par un groupe d'étudiants de l'École d'architecture de l'Université McGill, fait voir l'aspect que pourrait prendre l'aménagement d'habitations sur les quais Jacques-Cartier et King Edward dans le Vieux-Port. Un bassin de mouillage pour embarcations de plaisance a été projeté à l'intérieur, entre les deux jetées. A l'angle inférieur droit, on voit le quai où les paquebots continueraient de desservir la gare maritime. L'immeuble oblong à l'angle supérieur gauche, représente le marché Bonsecours.

Le Vieux-Port tombe en désuétude

La thèse des étudiants de McGill voulant que le Conseil des ports nationaux ferme ce secteur à la navigation, s'appuie sur quelques considérations d'ordre pratique.

L'espace encombré qui sert à la navigation dans le vieux havre, oblige actuellement les navires à prolonger leurs escales; de plus, la manutention des marchandises ne peut y être très efficace.

Les courants assez violents qui s'exercent dans cette partie du port obligent les navires à recourir à des remorqueurs. En hiver, la glace s'y forme facilement.

Le quai Bickerdike, rénové en 1967, offre actuellement le meilleur poste de manutention de marchandises dans cette partie du port, mais son avenir est compromis à cause des limites d'accès qu'il impose à la navigation.

La profondeur de l'eau n'y est que de 30 pieds au lieu des 35 pieds ordinairement trouvés dans le reste du port.

Les méthodes d'expédition de marchandises par voie maritime rejettent de plus en plus l'utilisation des palettes en faveur des containers ou de l'embarquement direct de véhicules chargés (roll-on roll-off).

Et encore, la tendance moderne de construction navale fait appel à des navires de plus en plus gros dont l'accès ne sera jamais possible à Montréal.

Un choix à faire

Les auteurs du projet domiciliaire examinent cependant avec un souci d'objectivité les deux possibilités de rénover le port ou encore d'en faire un nouveau secteur d'habitation.

En faveur de la deuxième solution, s'inscrit la possibilité pour le Conseil des ports nationaux d'acquérir du terrain ailleurs, où le rendement sur le capital investi serait plus appréciable.

D'autre part, le groupe d'étudiants signale que les bassins de mouillage ne peuvent être creusés davantage, au risque de voir les quais s'effondrer.

Autre argument: les voies d'accès aux grandes artères de circulation sont actuellement congestionnées. Il ne semble pas économique de tracer de nouvelles voies d'accès. Enfin, cette section du port ne voisine plus les entrepôts les plus adéquats, ni non plus les entreprises de transport routier situées plus à l'est.

Mais la décision à prendre ne pourra résulter que d'une analyse des coûts et de la meilleure évaluation des deux solutions. Il semble que le choix final pourra dépendre de pressions extérieures.

Améliorer l'environnement

Le premier objectif de cette étude, souligne M. Claude Beaubien, est de procurer aux citoyens un endroit plus agréable où vivre.

Un but secondaire serait atteint en redonnant la vie au Vieux Montréal et à tout le secteur s'étendant au sud de la Place Bonaventure.

Le premier pas à faire dans cette direction serait de rétablir les liens entre le Vieux Montréal et le port en rasant au sol les installations qui forment actuellement une barrière.

La seconde étape serait de donner à cette étendue de terrain une utilisation plus compatible avec les activités du Vieux Montréal et du centre des affaires. En terme de besoins croissants du centre-ville, cette utilisation de l'espace pourrait être de nature résidentielle assortie d'éléments d'appui comme une variété de boutiques et de bureaux de professionnels.

Un ensemble immobilier dans le port ?

Le port de Montréal, depuis le quai Victoria jusqu'à l'entrée du canal de Lachine, serait prochainement désaffecté et transformé en un ensemble d'immeubles à vocation domiciliaire et commerciale au milieu desquels seraient aménagés des places publiques, des parcs et des marinas.

C'est du moins ce qu'annonçait hier soir notre confrère Norman Lester au cours de la nouvelle émission d'information de Radio-Canada, "Ce soir". Celui-ci a montré à l'écran les photographies des maquettes de l'ambitieux projet, maquettes qu'il a par hasard découvertes dans la

salle de réunion du rez-de-chaussée de l'immeuble du Conseil des ports nationaux, à la Cité du Havre. Les autorités portuaires, ne pouvant nier l'évidence, ont reconnu l'existence du projet mais n'ont rien voulu préciser pour l'instant, se bornant à dire que celui-ci serait rendu public dans quelques semaines.

Bien qu'on ne dispose encore d'aucun renseignement officiel à ce sujet, on présume qu'une entreprise d'une telle ampleur, dont le coût approximatif est estimé à plusieurs centaines de millions, serait lancée par les autorités municipales, fédérales et provinciales.

L'espace prévu pour la réalisation du projet s'étend sur une distance d'environ trois kilomètres le long des installations portuaires dont l'utilisation a sensiblement diminué depuis quelques années par suite de la baisse notable de l'activité dans le port et de la mise en place d'équipements plus modernes à l'est du quai Victoria jusqu'au pont-tunnel Hippolyte-Lafontaine.

La maquette fait voir de nombreux immeubles de tailles et de formes différentes, rectangulaires, pyramidales, circulaires, et dont la hauteur moyenne serait de sept à huit étages. Ces bâtiments seraient

érigés en partie sur les quais et les jetées, en partie sur le front portuaire. La vue sur le fleuve ne serait toutefois pas barrée, des places et des espaces ouverts étant prévus et accessibles aux piétons.

Un tel projet aurait l'avantage de rapprocher les Montréalais d'un fleuve dont le port les avait éloignés au cours des années.

Rappelons que le paquebot "France", suivant les informations recueillies la semaine dernière par LE DEVOIR, serait amarré au quai Victoria, donc à l'extrémité est du nouvel ensemble projeté.

Old Montreal 'ruin' feared in port plan

By RENE LAURENT
of The Gazette

Plans by the National Harbors Board (NHB) to erect medium-rise apartment and commercial buildings on reclaimed land below Common St. is worrying city planners who fear downgrading Old Montreal.

"We've been focussing all our efforts on restoration in this area," said city executive vice-chairman Yvon Lamarre yesterday.

"What we need is a better, not more encumbered view on the riverfront."

Although the NHB proposal is still preliminary, he said, he has already ordered the city planning department to come up with an alternate project.

"What we want is a corridor of restored development along the axis of Common St. with plenty of public access to the river," said Lamarre.

Lamarre, city representative on the port's executive board, feels he's in a good position to exert influence against the project.

Details of the massive project were kept secret but reporters learned of its existence this week when a scale model was inadvertently left on view at the port authority's headquarters.

The mockup shows clusters of seven- and eight-storey buildings stretching from Victoria pier to the mouth of the Lachine canal.

Lamarre said he has examined the plan but it has not been brought before the executive for approval.

Port manager Nick Beshwaty said city and provincial officials have been consulted on the project "all along."

Other Canadian port authorities under federal jurisdiction are studying similar development, he said.

"There's nothing wrong with development for better return on our (NHB) property as long as it serves the needs of the surrounding city," said Beshwaty.

"We're in business and that includes property development."

The plan was drawn up by Ottawa consultant Michel Lincourt after a year's study jointly underwritten by the federal urban affairs department and the NHB.

Projet de Montréal dans le port

La Ville de Montréal a aussi son projet d'aménagement dans le port de Montréal, qui est assez différent de celui mis de l'avant par les autorités portuaires.

Selon les ébauches faites par le Service d'habitation et d'urbanisme de la ville, il s'agirait d'effectuer un réaménagement du port depuis le quai Victoria jusqu'à l'entrée du canal Lachine dans une perspective de restauration historique et de parcs d'accès au fleuve.

On sait que le projet des autorités portuaires est de construire dans ce secteur un ensemble immobilier; celui de la Ville prévoit aussi la construction d'immeubles mais en moins grand nombre, ce qui permettrait plus d'espaces verts.

C'est le vice-président du comité exécutif de la ville, M. Yvon Lamarre, qui a fourni ces informations hier, en expliquant que le réaménagement du port est une chose à laquelle on songe depuis quelques années.

Il y a donc présentement deux projets de réaménagement à l'étude, car les deux sont encore au stage des études.

La Ville de Montréal a décidé d'entreprendre sa propre étude après les autorités portuaires et viendra un moment où il faudra confronter les deux.

Il s'écoulera donc encore un an et demi ou deux ans avant qu'un projet concret de réaménagement soit mis à exécution.

La préparation du projet des autorités portuaires a été subventionnée en partie par le ministère d'Etat aux Affaires urbaines, qui doit incessamment entrer en possession d'un rapport préparé par des architectes.

L'étude fédérale coûte environ \$100,000 et a été commandée le printemps dernier.

Sauf erreur, le gouvernement de Québec n'a encore rien eu à voir dans ces travaux préliminaires.

Old Montreal renovation push aims to trigger 'people boom'

By RENE LAURENT
of The Gazette

Old Montreal is expected to experience a mini-boom if the city succeeds in its quest to have a housing renewal program expanded to include the historic sector.

The city's aim, according to executive committee vice-chairman Yvon Lamarre, is to keep the Old Montreal experiment alive by persuading more citizens to live there.

The renewal program — in which the Quebec and city governments each pay 12½ per cent and the federal government 25 per cent of subsidies—already covers 35 designated areas in the city.

Lamarre says Ottawa has apparently approved extension of the 50 per cent subsidy scheme—and meetings are expected soon between the three government levels to put it into effect.

Under the present program — signed last March—the city plans to

upgrade about 100,000 substandard dwellings over the next decade.

Mayor Jean Drapeau has called housing the top priority during his current term and during November's civic elections vowed 15,000 to 20,000 units a year will be renovated if funds are available.

The city plans come as several sizeable development projects are in the works. They include:

- Two \$1.3 million buildings designed to harmonize with their grey-stone surroundings slated for the eastern end of Old Montreal to house senior citizens.
- The spending of \$231,400 by the city to renovate the roof and supporting walls of the century-old Rasco's Hotel, which will be turned over to private developers.
- Restoration of Cartier House at the corner of Berri and Notre Dame sts., expected to begin early next year.
- Plans expected by the Grey Nuns religious order to renovate its

original motherhouse on Youville Square this fall.

The National Harbors Board has a multi-million dollar development planned on reclaimed waterfront land but the city is expected to strongly oppose the scheme this month.

Lamarre has ordered city planners to come up with an alternate plan to give pedestrians access to the riverfront and improve the view from Old Montreal.

"To do this we need rehabilitation funds," Lamarre said. The federal government appears willing. It's only a question of working out a formula with provincial authorities.

Lamarre also wants the status of the Viger Commission upgraded to make the advisory body a central agency in charge of all development in Old Montreal.

Under this plan, the commission would be responsible for issuing renovation grants to appropriate projects, "cutting the red tape" between the three governments which control the purse strings.

MONTREAL

Réaménagement du Port

M. Yvon Lamarre, vice-président du comité exécutif de la Ville de Montréal, révélait récemment un projet de réaménagement du port de Montréal depuis le quai Victoria jusqu'à l'entrée du canal Lachine, dans une perspective de restauration historique et de parcs d'accès au fleuve.

Les ébauches de ce projet, faites par le Service d'habitation et d'urbanisme de la ville, prévoient aussi la construction d'ensembles immobiliers entrecoupés d'espaces verts.

Ce réaménagement est à l'étude depuis quelques années et il s'écoulera certainement un an et demi à deux ans avant sa mise à exécution.

Montréal a son projet pour le "Vieux port"

par Bernard Descôteaux

L'aménagement du territoire urbain étant une responsabilité de nature municipale en premier lieu, la Ville de Montréal croit avoir son mot à dire dans les projets de réaménagement du "vieux port" et a déjà en main son propre projet de restauration.

Contrairement au projet préparé pour le compte du Conseil des ports nationaux par l'architecte Michel Lincourt, le projet préparé par le Service d'habitation et d'urbanisme de Montréal vise d'abord à redonner les rives du Saint-Laurent aux Montréalais. Selon ce projet, certains bâtiments des installations portuaires seraient conservés, alors que de grandes fenêtres sur l'eau seraient aménagées tout en procédant à une restauration historique des édifices de la rue de la Commune.

C'est ce qu'a précisé au Devoir cette semaine le vice-président du comité exécutif de Montréal, M. Yvon Lamarre, qui est également le représentant de la ville au conseil du port de Montréal. M. Lamarre était alors appelé à commenter le projet du Conseil des ports nationaux qui se propose de transformer cette partie du port, qu'on appelle le "vieux port" qui va de la rue Berri jusqu'à la rue McGill, en ensemble immobilier de nature commerciale et domiciliaire.

Le projet de réaménagement du canal Lachine aurait été en quelque sorte à l'origine d'une remise en question du rôle du Vieux port. Une étude a été commandée par le Conseil des ports nationaux et le ministère fédéral des Affaires urbaines a subventionné cette étude réalisée par l'architecte Michel Lincourt.

Déjà on constate, de dire M. Lamarre, que les installations portuaires ne sont plus tellement efficaces et toutes sortes de problèmes se posent régulièrement. Déjà le hangar numéro deux, face à la rue Saint-Pierre, est appelé à être démoli, affirme M. Lamarre qui dit avoir eu une promesse formelle à ce sujet de la part des autorités portuaires. Il estime par ail-

leurs que l'élevateur à grain situé face au marché Bonsecours des pertes financières d'environ \$1 million chaque année.

Ces quelques faits ajoutés à la tendance de plus en plus marquée à l'utilisation du transport par containers font dire à M. Lamarre qu'il n'y a aucun doute que le territoire du vieux port est appelé à s'urbaniser, alors que le port sera repoussé de plus en plus vers l'est et même vers la rive sud, dans la région de Contrecoeur.

Le vice-président du comité exécutif ne peut dire à quel moment ces transformations verront le jour. Cependant, il croit qu'un projet de développement du vieux port pourra hâter les transformations.

Et parlant de projet de développement, celui soumis par l'architecte Lincourt fait tiquer un peu l'administration municipale. M. Lamarre souligne qu'il n'est pas opposé à la construction de nouveaux édifices sur le territoire du vieux port, mais il accorde plus d'importance aux espaces verts et à la restauration des édifices du Vieux-Montréal, particulièrement ceux de la rue de la Commune. Et c'est en ce sens que le Service d'habitation et d'urbanisme a préparé son propre projet qui a déjà été soumis au comité exécutif de la ville.

L'autre élément qui fait tiquer l'administration municipale est celui de l'intervention du gouvernement fédéral dans des questions d'aménagement urbain. M. Lamarre dit ne pas vouloir partir en guerre contre Ottawa, ni contester la juridiction du Conseil des ports nationaux. Mais à son avis, le gouvernement fédéral devra consulter et s'entendre avec la Ville de Montréal lorsque viendra le temps de procéder au réaménagement du vieux port.

Aucune décision n'a encore été prise quant au projet Lincourt, tout comme pour celui des autorités municipales. Rappelons que le premier projet n'a pas

encore été rendu public officiellement. Par ailleurs les travaux en cours de réalisation dans le vieux port pour l'aménagement d'un port pour containers indiquent clairement que l'on continue à consacrer, d'un autre côté, la vocation portuaire de cette partie des rives du Saint-Laurent.



DONALD C. MacCALLUM
... new term

City puts damper on waterfront building plan

By RENE LAURENT
of The Gazette

A federal redevelopment plan for a new "inner city" on reclaimed waterfront land has been scored as contrary to the city's plans for a "window" on the St. Lawrence River.

Executive committee chairman Yvon Lamarre said yesterday Montrealers "want and need access to the riverfront, not dense new construction that will further isolate the old part of the city."

Lamarre, commenting on the controversial Lincourt development plan to be unveiled today at a closed meeting of the Montreal Port Authority (PLA), said no decision will be made "until we can make a presentation of our own."

The Lincourt project, named after Montreal urban planner Michel Lincourt, calls for clusters of medium height residential and commercial buildings from the Bonaventure Expressway to Place Royale in Old Montreal.

The \$100,000 urban plan, commissioned by the

National Harbors Board (NHB) and federal urban affairs department and almost a year in the making, is designed to be spaced over several years as port activity shifts to the eastern end of the island.

Lamarre, believing the NHB would focus on new construction to boost land value, ordered a parallel study by city planners emphasizing park space.

No cost projections have been made for the two plans, which envisage extensive land filling between the docks south of Old Montreal.

"Let's say both plans are a good starting point

on the future of the waterfront," Lamarre said in an interview.

Lamarre, city representative on the 14-member PLA, has been urging closer consultation between federal and municipal planners on use of harbor land and thinks a compromise is possible.

"People like to watch boats and port activity provided it's esthetically matched to the surroundings," he said.

"Whatever the decision, the city must have strong say in how we proceed here."

Port de Montréal: l'administration reste insensible aux pressions

par Jean-Pierre BONHOMME

Le vice-président et principal porte-parole du Conseil des Ports nationaux, organisme qui a autorité sur le port de Montréal, M. Guy Beudet, a annoncé hier à La Presse l'intention de l'administration fédérale de poursuivre comme prévu les travaux d'aménagement présentement en cours pour transformer les quais Jacques-Cartier et Victoria, dans le cœur du Vieux Montréal, en un grand port de containers. Le haut fonctionnaire fédéral, qui a déjà eu, à titre de gérant, la responsabilité directe du port métropolitain, s'est ainsi montré insensible aux nombreuses pressions exercées récemment par les corps publics, notamment par la Communauté urbaine de Montréal et la ville de Montréal, qui réclament l'ouverture, dans le cœur de la ville; d'une "fenêtre" sur le fleuve Saint-Laurent.

M. Beudet a de surcroît exprimé l'avis que l'étude de réaménagement du port, entreprise par une firme privée d'urbanistes, pour le compte du ministre des Affaires urbaines et du Conseil lui-même, la Société fédérale des systèmes urbains, a probablement été réalisée "en dehors des termes de références". Il indiquait ainsi que le Conseil des ports nationaux ne consentirait pas à la transformation de ses propriétés portuaires en un centre domiciliaire à forte densité comme le suggère l'étude.

Le projet de la Société générale des systèmes urbains propose la construction d'une multiplicité de conciergeries sur les quais du Vieux-Montréal. Il sera étudié aujourd'hui même par l'Administration du port de Montréal, l'organisme régional dépendant du Conseil des ports nationaux et qui est en majorité composé de représentants du monde des affaires.

Le vice-président Beudet a précisé que les travaux d'aménagement du port de containers ont été entrepris avec la permission écrite du directeur du service de l'urbanisme de la ville de Montréal de l'époque, M. Aimé Desautels. M. Desautels est présentement directeur du Service d'urbanisme de la Communauté urbaine de Montréal et siège au conseil de l'Administration du port de Montréal. Des indications permettent de croire que cet accord municipal avait été donné sous la promesse que les accès des citoyens au port seraient permis, ce qui ne s'est pas avéré.

M. Beudet a par ailleurs souligné que les demandes des autorités municipales lui paraissent exagérées. "Il semble", a-t-il dit, "que la Communauté urbaine veut des fenêtres partout. L'île Sainte-Hélène, elle, constitue déjà une telle fenêtre; jusqu'où voudra-t-on aller?"

Le haut-fonctionnaire a exprimé avec force l'intention du Conseil des ports de procéder comme prévu, au moins jusqu'à ce que les corps constitués et l'Administration du port elle-même lui aient fait connaître leurs vues. Il a également fait valoir que la construction du port était urgente à cause des dangers qui existent d'une diversion du trafic maritime vers d'autres ports.

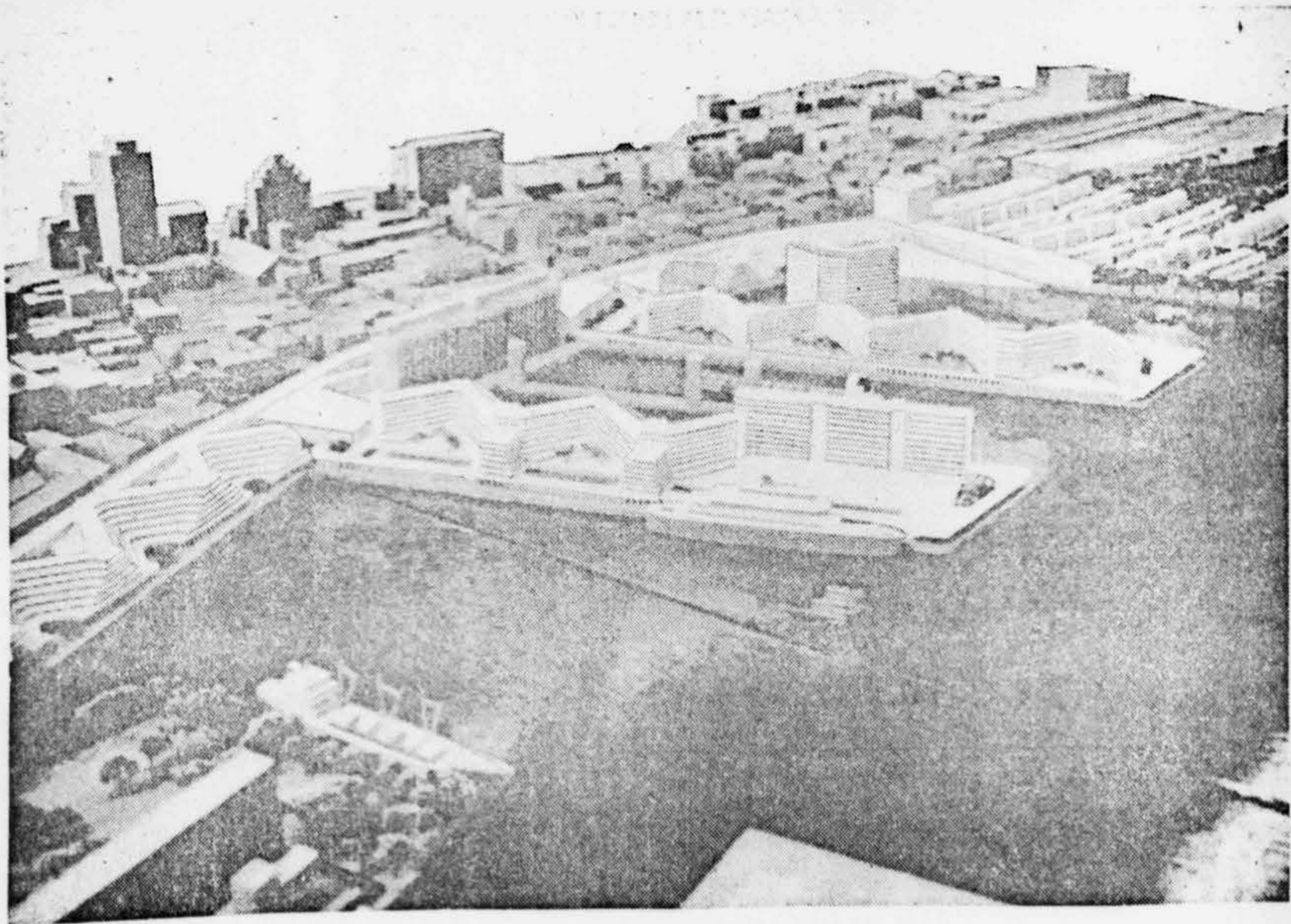
Le port de containers actuellement en construction est aménagé au coût de plus de \$5 millions; c'est une installation qualifiée "d'importante". Il pourra au début transborder 35,000 containers; dans cinq ans il en accueillera 45,000.

Les pressions sur l'autorité portuaire pour redonner leur fleuve aux Montréalais, particulièrement dans le cœur de la ville, deviennent plus fortes. Hier la Société d'architecture de Montréal, qui touche 800 architectes montréalais, a souligné à La Presse qu'elle avait exprimé ses inquiétudes au ministre des Transports, M. Otto Lang, "face aux activités qui se déroulent présentement dans le port".

—La Société, qui souhaite "relier Montréal à son fleuve" grâce au déplacement des installations portuaires sises entre les rues Berri et McGill craint que les travaux actuels de remblayage ne placent ainsi la population montréalaise devant un fait accompli "compromettant ainsi pour plusieurs années encore les possibilités d'ouvrir le cœur de Montréal sur le fleuve".

Le vice-président du comité exécutif de la ville de Montréal M. Yvon Lamarre, qui siège au conseil de l'Administration du port de Montréal, a réclamé hier pour sa part que les gouvernements permettent à l'administration municipale de devenir partie intégrante du processus décisionnel en regard du développement portuaire. Il a par ailleurs souligné que la ville de Montréal a adopté le principe d'un développement portuaire dont les grandes lignes s'écartent du projet réalisé pour le compte de l'administration fédérale.

La ville de Montréal et la Communauté urbaine de Montréal, non plus que le gouvernement du Québec n'ont proposé de plans de développement concrets. L'étude du ministre d'État aux Affaires urbaines, quant à elle, est détaillée et fort documentée. Son auteur, M. M. Lincourt, souhaité qu'elle fasse l'objet d'un débat public. Il déplore le fait, par ailleurs, que les responsabilités, en cette matière, soient diffusées au niveau des deux gouvernements. Pour lui, il est maintenant impossible, de déterminer avec précision en quelles mains bureaucratiques le sort du port de Montréal se trouve.



LA PRESSE, MONTREAL, MARDI 28 OCTOBRE 1975

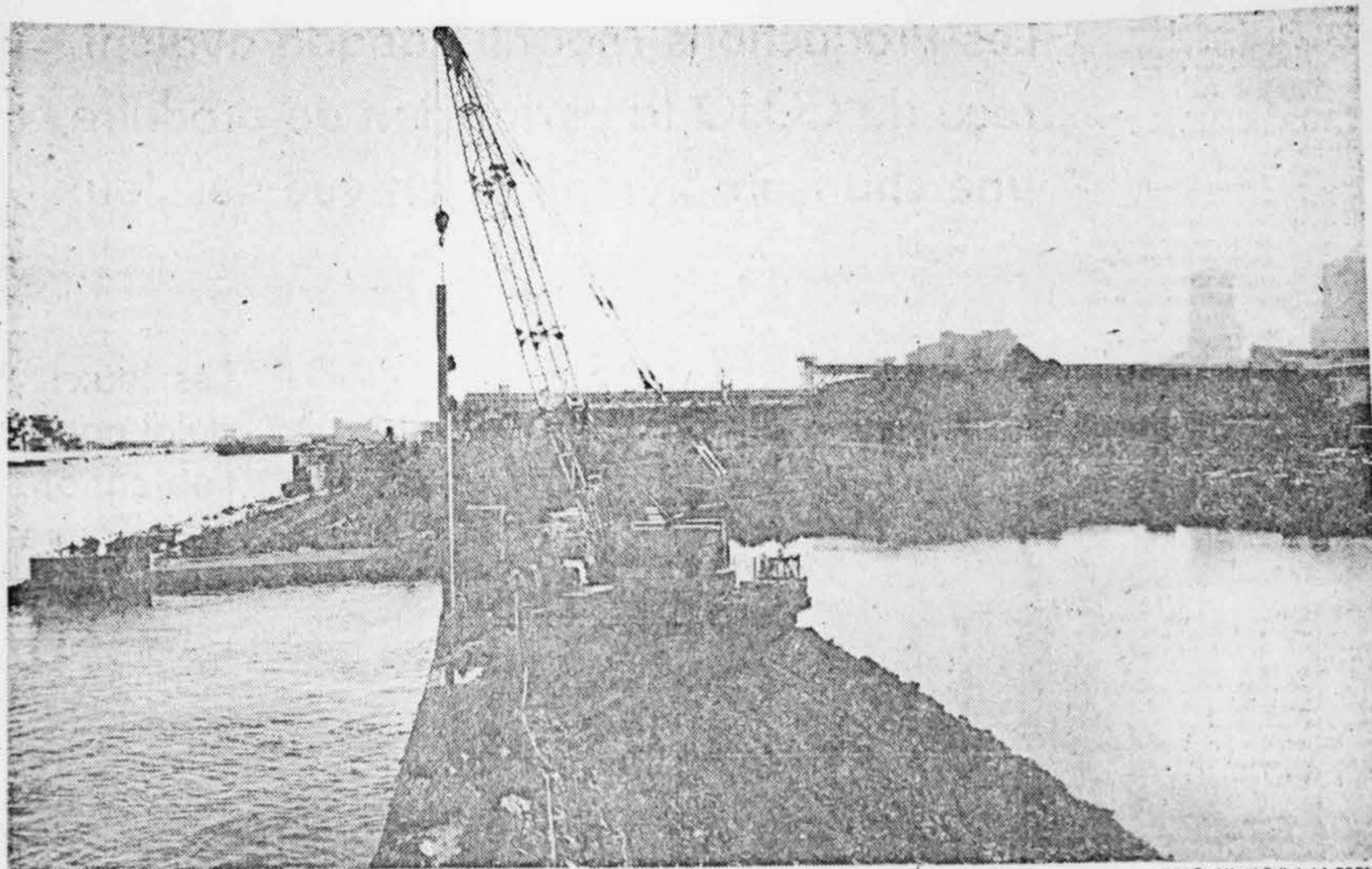


photo Paul-Henri Talbot, LA PRESSE

Sur la photo du haut, le projet conçu par la Société générale des systèmes urbains pour le compte du ministre d'Etat fédéral aux Affaires urbaines est, selon son auteur, "à haute teneur urbaine pour le plus grand nombre de gens possible". Pour les administrateurs municipaux il constitue plutôt une ville dans la ville ; ils souhaiteraient plutôt l'aménagement d'un parc plus naturel. Ci-dessus, les travaux d'aménagement du port de containers, en cours depuis un an et demi. Ici, c'est la construction, par la compagnie Les Mis, d'un mur de béton devant relier les deux grands quais Victoria et Jacques-Cartier. Au fond, une partie du remplissage en cours.

Qu'advient-il du port de Montréal ?

M. Otto Lang,
ministre des Transports.

Les journaux ont récemment fait écho à un projet d'aménagement du port de Montréal; ils ont, en même temps, fait état d'une contre-proposition de la Ville de Montréal qui voudrait voir l'espace éventuellement libéré par le port utilisé à des fins publiques ou aménagé en parc, plutôt que d'y voir s'édifier divers immeubles de luxe.

Pour nous, architectes de toutes tendances, le simple fait qu'on amorce la discussion sur le sort de cet espace vital pour les Montréalais nous réjouit. Tout demeurant pour l'instant entouré du plus grand secret, il nous semble difficile d'intervenir dès maintenant sur les modalités de ce réaménagement en principe hautement souhaitable.

C'est cependant sur les intentions de votre ministère face aux initiatives de la Ville de Montréal que nous nous posons des questions. Il nous semble évident, et la photo que nous vous faisons parvenir sous ce pli vous en convaincra si besoin est, que les activités de remplissage du port n'ont pas cessé; on en a même remarqué une certaine recrudescence. Serait-ce là l'indice de la détermination des autorités du port de Montréal de procéder le plus rapidement possible à l'établissement de son port de "containers", plaçant ainsi la population devant un fait accompli et compromettant ainsi pour encore plusieurs années les possibilités d'ouvrir le cœur de Montréal sur le fleuve? Se pourrait-il qu'il existe quelques contradictions entre

les intentions du gouvernement fédéral, que nous ont révélées certaines fuites dernièrement, et l'activité des Ports nationaux qui relève de votre ministère?

Nous souhaitons que vous veniez éclairer le débat qui s'amorce en précisant la politique de votre ministère à ce sujet et les directives données aux Ports nationaux qui en découleront. Nous vous réitérons nos inquiétudes face aux activités qui se déroulent présentement dans le port et notre espoir qu'un jour on pourra effectivement relier Montréal à son fleuve grâce au déplacement des installations portuaires situées entre les rues Berri et McGill.

Pierre BEAUPRE
Pour le conseil de la Société
d'architecture de Montréal,
Montréal, le 9 octobre 1975.

L'opinion de la population montréalaise ne compte pas dans le réaménagement du port

Par Jean-Pierre BONHOMME

Le fond de la question

LE directeur de l'école d'architecture de la Ville de Montréal, M. Jean-Claude Marsan, disait, il y a quelques mois, que les Montréalais ont, consciemment ou non, souffert de la "coupure physique et psychologique" avec l'exceptionnel milieu de vie naturel qu'est le fleuve.

Cet architecte, qu'on cite souvent parce qu'il est l'un des rares membres de sa profession à exprimer des vues articulées sur la portée sociale des aménagements urbains, soulignait, à l'égard du mur de barbelés auxquels les Montréalais doivent faire face, dans le cœur de leur ville, sur les rives du Vieux Montréal, que l'accès au fleuve est nécessaire. Le fleuve, dans le centre de la ville, disait-il, offre "un grand potentiel d'espace naturel et récréatif... ses possibilités énormes d'utilisation et de perception d'espaces verts pourrait permettre d'établir un meilleur équilibre entre les milieux urbain et naturel.

On aurait pu croire que ces paroles, lorsqu'elles furent prononcées, emporteraient l'adhésion spontanée de l'ensemble de la population et des corps publics qui la représente. Il en faut plus pour être considéré excessif. Or aujourd'hui, au moment où les études de réaménagement du port de Montréal commencent à être connues — La presse et la radio ont jeté un peu de lumière de ce côté-là — on peut conclure que, sur le fond de la question, les autorités responsables ne veulent rien céder.

Le fond de la question, il faut bien le souligner, c'est la construction, présentement en cours, d'un port de transbordement des containers juste devant le cœur institutionnel de la ville : devant l'Hôtel de Ville, en plein cœur de ce qui reste de la vieille partie de la ville. Or, sur ce sujet précis le seul commentaire officiel venant d'un administrateur ayant quelque autorité en la matière est venu du président de l'Administration du port de Montréal, cet organisme dépendant du Conseil des Ports nation-

naux, lui-même responsable au ministère fédéral des Transports. M. Jean-Marie Chabot a en effet déclaré à LA PRESSE, la semaine dernière, que l'Administration du port procéderait comme prévu à la construction de son port de containers. Pour lui, de surcroît, l'ensemble de la population est d'accord avec cette attitude. Les citoyens, disait-il, "aiment ce genre d'activités, en autant qu'il (le monde) peut les regarder".

Une expression d'opposition

C'est un peu gros. Car les urbanistes de la Ville de Montréal et de la Communauté urbaine de Montréal estiment pour leur part que la construction d'une aire de transbordement des containers, dans le Vieux Montréal, constituera, principalement à cause de l'augmentation du trafic des camions, une pression trop forte sur la partie historique de la métropole. Si on laisse le gouvernement fédéral construire ses aménagements destinés à accueillir quelque 50,000 containers par année le Vieux Montréal ne pourra plus devenir, croient-ils, un milieu habité, vivant et diversifié. Il aura plutôt tendance à rester une zone d'entreposage parsemée de restaurants pour touristes et de bars pour étudiants.

Du côté fédéral il s'est bien élevé une voix pour contredire les propos de M. Chabot. Mais ce n'est pas une voix administrative; ce n'est pas une opinion de caractère gouvernemental au niveau des hauts fonctionnaires. Cette voix, c'est celle du député libéral de Maison-Neuve, M. Serge Joyal; elle vaut, on en conviendra, parce qu'elle est indicative d'un intérêt des citoyens à reprendre possession des rives du fleuve, mais pas davantage. Pour M. Joyal, qui s'est exprimé vendredi dernier au cours d'une entrevue téléphonique, la création des 25 acres nouveaux entre les quais Victoria et Jacques-Cartier, par les opérations de remplissage présentement en cours, ne devrait pas servir à l'aménagement d'un port de containers. D'une part, il souhaite que ces lieux soient exclusivement destinés à des aménagements récréatifs et résidentiels, mais en beaucoup moins forte densité que celle envisagée dans l'étude réalisée par la Société générale des systèmes urbains pour le compte du ministre fédéral d'Etat aux Affaires urbaines; d'autre part, les aires de transbordement ne sont pas pour lui suffisamment grands, dans le Vieux Montréal, pour permettre le fonctionnement normal

d'un port de containers. Par ailleurs le député souhaite que la Ville de Montréal formulera bientôt des projets concrets et il estime que les fonds fédéraux devraient servir à la rénovation urbaine de la partie historique métropolitaine, de la même manière qu'ils ont servi à refaire le quartier de la Place royale à Québec.

Montréal et Québec absents

Voilà des préoccupations qui vont au centre du problème montréalais. Car il est bien vrai que, jusqu'à maintenant, ni la Ville de Montréal ni la Communauté urbaine de Montréal, celle-ci responsable de l'aménagement des parcs intermunicipaux, n'ont proposé de projets de réaménagement qui leur soient propres. Ces services municipaux et régionaux n'ont du reste été engagés d'aucune manière dans la planification de la zone centrale portuaire. Tout juste les services municipaux sont-ils "informés" qu'une réflexion se fait au niveau du Conseil des ports nationaux et du ministre fédéral d'Etat aux Affaires urbaines.

La Communauté urbaine, quant à elle, se plaint de ne pas avoir suffisamment de fonds à consacrer aux activités de son service de planification et la Ville de Montréal est prise de court de la même manière. Quant au gouvernement du Québec l'affaire semble lui passer à cent lieues par-dessus la tête: l'intention qu'il a exprimée, en février dernier, d'établir une politique portuaire ne concerne que les aspects strictement "économiques" de la question, donc les aménagements du type containers, par exemple. La relation du milieu urbain montréalais avec sa voie d'eau n'entre pas dans ce cadre "pratique".

Fi des Montréalais

On voit que l'amour des Montréalais pour les grues portuaires n'est pas aussi général que l'indique le président de l'Administration du port de Montréal; on voit aussi que, malgré la volonté de nombreux citoyens montréalais, parmi les plus conscients, de favoriser un développement des rives en meilleur accord avec les personnalités de la métropole, c'est encore, pour le moment, le point de vue des administrateurs qui ne tiennent pas compte du "facteur urbain" dans leurs projets. Car, à l'heure présente, les hauts fonctionnaires fédéraux construisent un port de containers au pied de la Place Jacques-Cartier et l'avis de la population montréalaise n'a jusqu'ici pas compté beaucoup plus, en l'instance, que celui des papous.

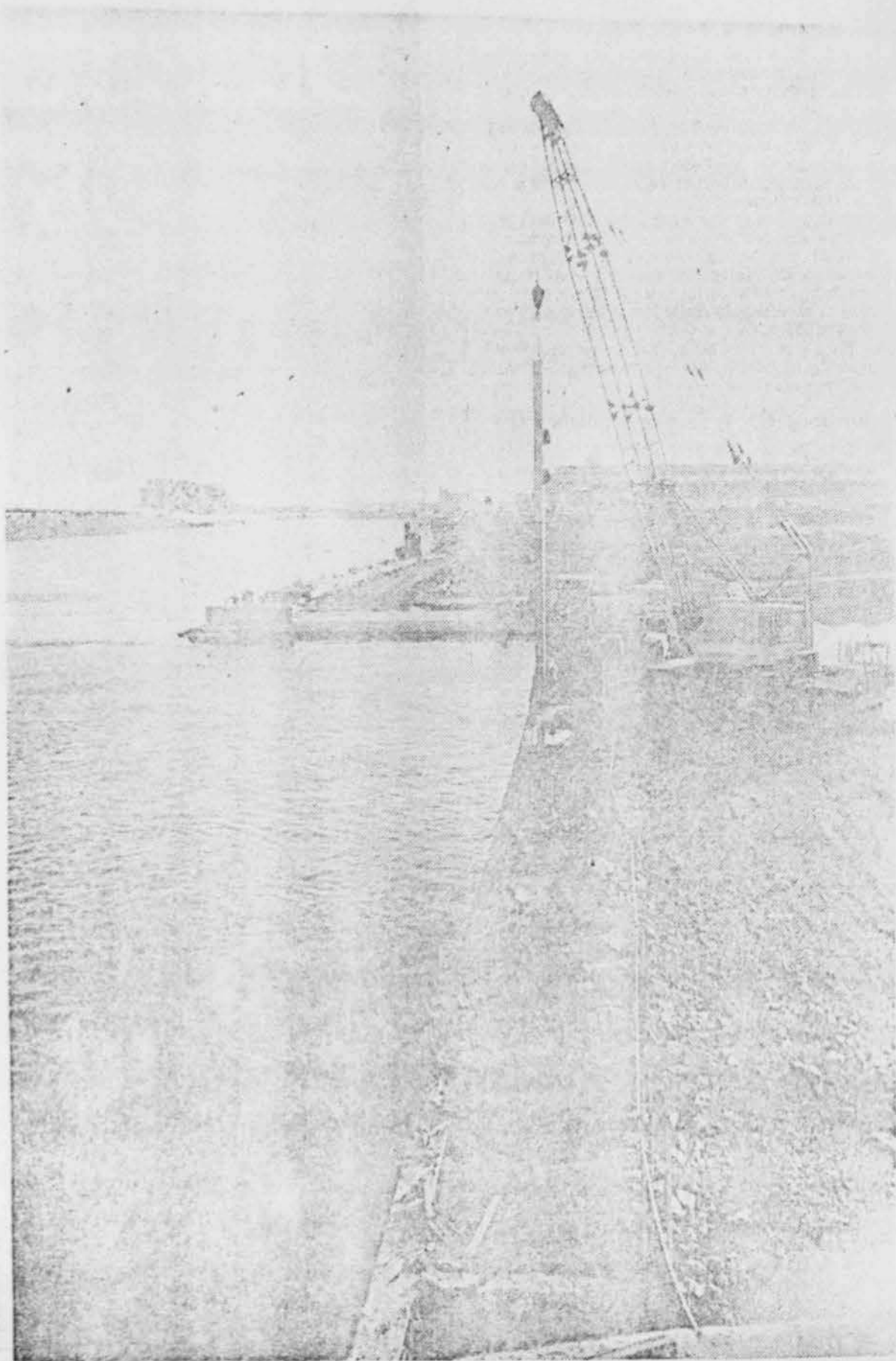


photo Paul-Henri Talbot, LA PRESSE
Les travaux d'aménagement du port de containers sont en cours depuis un an et demi. Ici, c'est la construction d'un mur de béton devant relier les grands quais Victoria et Jacques-Cartier. Au fond, une partie du remplissage en cours; à l'horizon, Habitat 67.

L'andis que le débat s'éternise

Le Vieux Port meurt lentement

par Bernard Descoëaux

Désuet et déserté, le Vieux Port de Montréal est à l'agonie.

Cela est d'une telle évidence que tous, le gouvernement fédéral, le Conseil des ports nationaux et la Ville de Montréal, reconnaissent qu'il faut procéder à son réaménagement.

Mais lorsque vient le temps de s'entendre sur un concept de réaménagement et sur un projet précis, cette unanimité devient désaccord, ce qui prolonge d'autant l'agonie du port.

Une première étude d'ensemble sur la valeur du Vieux Port a été réalisée à la demande du ministre d'Etat aux Affaires urbaines et du Port de Montréal. Ce rapport, dont le DEVOIR a obtenu un exemplaire, propose de réaliser un développement multi-fonctionnel dans le port face au Vieux Montréal. Réalisée par la Société générale des systèmes urbains, il a été déposé il y a déjà neuf mois, mais les discussions tardent encore à s'entamer.

Les solutions proposées dans ce rapport constituent une hypothèse catalysatrice, en ce sens que le concept et le projet mis au point seront l'objet d'une discussion générale d'où pourront émerger de nouvelles solutions. En principe c'est ce processus que les Affaires urbaines entendent entreprendre: des discussions viennent tout juste de commencer avec le Conseil des ports nationaux; les options qui seront retenues seront alors présentées à Québec et à Montréal, puis à la population.

Il s'agit d'un processus dont personne à Ottawa n'est capable d'évaluer la durée, surtout que de ce côté on refuse de se prononcer sur la valeur du rapport.

Les autorités portuaires de Montréal se des presque à l'année longue témoignent montrent un peu plus positives, affirmant d'un certain malaise économique. Par qu'elles n'ont pas l'intention de laisser contre divers éléments de la communauté trainer ce rapport sur une quelconque ta-montréalaise expriment le désir de récullette, mais elles attendent d'abord l'espérer les berges du Saint-Laurent et d'ou-réactions d'Ottawa pour se prononcer. Envrir la ville sur le fleuve, et il faut se ren-fait, seule la Ville de Montréal a une posi-dre à l'évidence que la qualité de l'en-vironnement dans le Vieux port laisse à dé-total avec le concept soumis, mais elle ne s'irer.

possède aucune autorité directe sur le ter-ritoire du port.

C'est à l'été 1974 que les autorités con-cernées ont semblé vouloir passer à l'ac-tion. Le Conseil des ports nationaux de Montréal et le ministre d'Etat aux Affai-res urbaines confiaient conjointement à la Société générale des systèmes urbains le mandat de réaliser une étude complète sur la remise en valeur du Vieux Port.

Le mandat de cette firme consistait à "conceptualiser et évaluer des options de réaménagement et de mise en valeur des propriétés de la vieille section du Port de Montréal ainsi que d'élaborer un programme de développement susceptible d'assurer la réalisation de ce concept en tenant compte des intérêts du port et des aspirations de la communauté montréalaise".

Le Vieux Port, c'est-à-dire la partie des installations portuaires faisant face au Vieux Montréal, est le produit de la révo-lution industrielle. Pendant un siècle, soit de 1850 à 1908, il a joué un rôle économi-que de premier plan dans le développe-ment de Montréal.

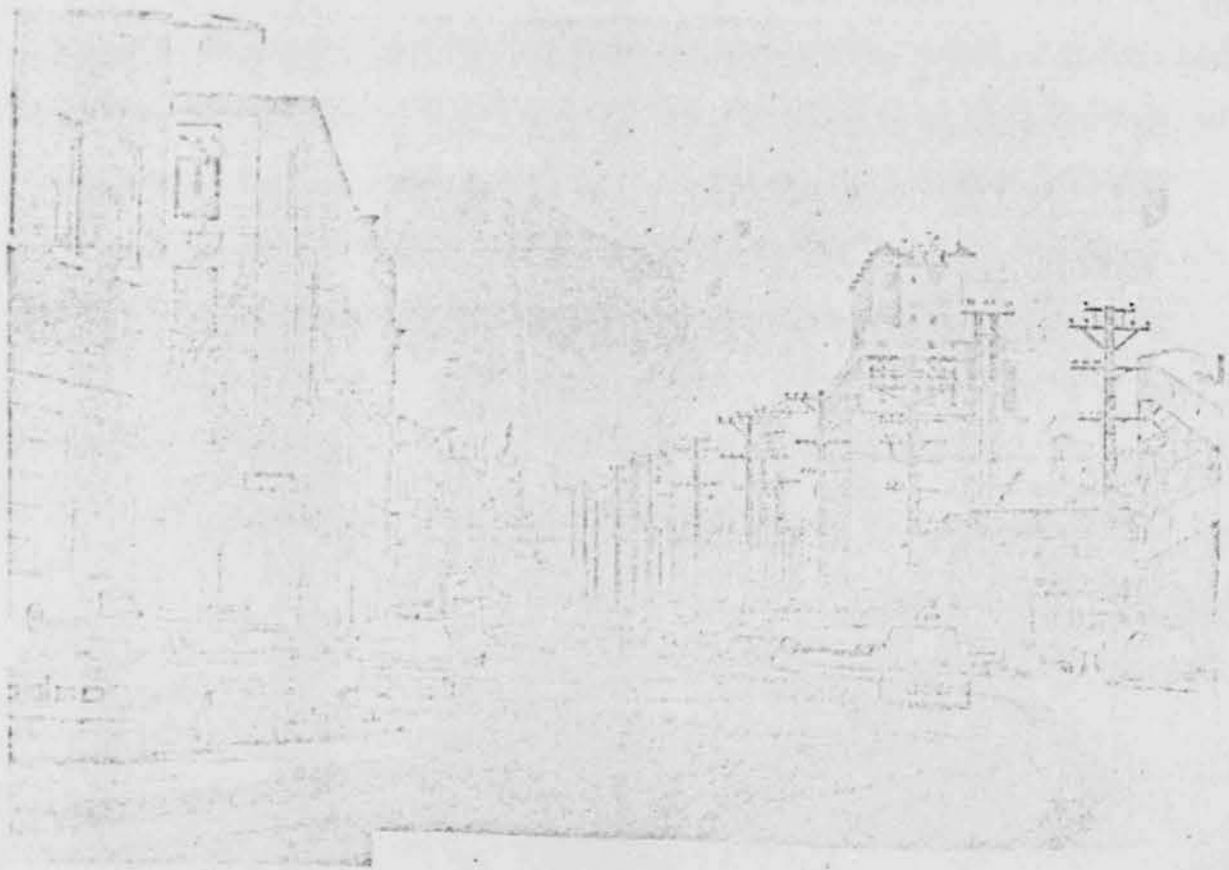
La situation n'est plus la même au-jourd'hui. Les autorités portuaires consta-tent pour leur part que la presque totalité des installations sont désuètes, surtout lorsqu'elles sont comparées aux équipements neufs installés en aval. De plus si-tué dans un cul-de-sac, le Vieux Port se prête très mal à une expansion indus-trielle et portuaire. D'ailleurs il n'offre plus le rendement désiré: des hangars vi-

C'est sur la base de ces constatations préliminaires que la Société générale des systèmes urbains a commencé son travail. La nécessité d'une intervention ne fait pas de doute, fait remarquer le rapport de cette firme, appelé aussi rapport Linecourt du nom de son principal auteur. Plusieurs justifications sont invoquées.

D'abord, on constate que pour des motifs de bonne gestion économique, la situation actuelle des équipements, leur dé-térioration particulièrement, appelle à une action. Signalons que depuis la produc-tion du rapport Linecourt, les autorités portuaires ont mis fin aux activités de l'é-valuateur à grain numéro deux, et ont en-trepris de transformer deux quais en ports à conteneurs.

Le déplacement des activités portuaire vers l'est a provoqué une dégradation du tissu urbain avoisinant le Vieux port. La zone sud du centre-ville de même que le Vieux Montréal ont de la difficulté à surmonter ces difficultés. Aussi une re-mise en valeur de cette section du port correspond à une évolution normale et indispensable d'une ville nord-américaine passant de l'ère industrielle l'ère post-industrielle.

Le Vieux Port constitue par ailleurs une partie de la ville dont la qualité du tissu urbain est inacceptable, et pour empê-cher que cette dégradation ne se répande, il faut intervenir. A cet élément, s'ajoute le fait qu'avec le Mont-Royal, le Vieux Port constitue un pôle géographique du centre-ville. On affirme que la "ville s'é-panouira dans la mesure où le potentiel de ces deux éléments seront développés à leur pleine valeur."



Un tissu urbain qui dégénère ...

Port of Montreal

By DONNA GABELINE
and KENDAL WINDEYER

They stretch for more than a dozen miles along the borders of the St. Lawrence, grimy sheds shutting off the city from the very thing which caused its formation — the St. Lawrence River.

For a century, the jumble of storage buildings and docks — with the more recent addition of a grim wire-mesh fence — could be excused as an economic necessity. The port was the city's heart, its largest industrial unit. More than 50,000 depended on it for jobs, either directly as longshoremen, or indirectly, as flour millers, brewers, merchandisers and industrialists.

But for a decade the industrial activity has declined. What labor and management didn't do to each other with repeated strikes and slowdowns, has been wrought through technological change.

New technology meant larger ships going to ocean ports and overland shipment of goods. Ships continued to come to Montreal but they used containers to unload more efficiently with fewer men in less space than with loose cargoes.

Even the men who use the port now say they don't need the 14.5 miles along the river.

"The port is no longer justifying its economic existence when you consider its recreational possibilities," says Joachim Carton, president of March Shipping Ltd., the largest user of port facilities in Montreal.

"The port activities could be relocated and as a shipper would see no loss to the industry."

An obvious answer was to turn the public land back to public use, and in 1974, the Montreal port council decided that is what they would try to do.

The council is chosen from the ranks of waterfront users — industries, dockworkers' unions, city council and the provincial government. It runs the port but the land belongs to the National Harbors Board, an arm of the transport ministry.

The port council and the urban affairs ministry each put up \$50,000 for a use study by Michel Lincourt of General Urban Systems, a Montreal firm specializing in urban design studies for the federal government.

The project was staggering; only one and a half miles — 105 acres along the waterfront could hold a sizeable chunk of downtown Montreal.

Lincourt saw a scheme to turn the fenced-off, no-man's land along the water into an area for housing, recreation and convention facilities. For the first time since the 1700s, Montrealers would be able to see and use the land along their waterfront — as do residents of nearly all port cities in Europe and more than a few in North America.

His proposal called for:

Port area development plan may die on shelf

By DONNA GABELINE
and KENDAL WINDEYER
of The Gazette

Full details, Page 6

One of the most ambitious redevelopment schemes in Montreal's history may die before the public sees it.

Regarded as a major step in an effort to breathe life into the urban core around Old Montreal, the plan calls for \$400 million worth of housing, a hotel, recreational space and other public facilities on the 105 acres, now the central section of the Port of Montreal.

If the port facilities are razed and the scheme becomes reality, Montrealers will gain access to the riverfront; completion of the plan would mark the city's first

southward expansion in two centuries.

While industry, government and environmental experts agree that the area should be redeveloped, a \$100,000 study gathers dust, unaccountably shelved by Ottawa's bureaucratic machinery.

The ministry of transport officials say they have no idea whether Otto Lang has ever seen the study adding that "it has probably been assigned a very low priority."

The priority rating seems surprising since the port land belongs to the ministry and the scheme would drastically alter one of MoT's largest facilities.



A plan apparently trapped by the gears of bureaucracy would return the waterfront to Montrealers cut off for two centuries.

Gazette, Garm

The GAZETTE, Montreal, Vol. 100, No. 31, 1970

Inaction baffles author of scheme

Michel Lincourt, author of the proposal for redeveloping the Port of Montreal, was a member of the Canadian delegation to the U.N. Conference on the Environment in Stockholm which suggested that Canada hold a conference on human settlements.

The port study was Lincourt's eighth project for the federal government.

He was given a mandate to examine how federally owned lands could be used as levers for privately financed urban development.

The studies took three years to complete and cost Ottawa \$140,000. Nothing has been done.

Lincourt approached the port study with human needs uppermost in mind. We must give people access to the river. "We must nourish public places. The public places of Old Montreal are a disgrace. There's only Place Jacques Cartier and it looks onto an ugly parking lot."

The Lincourt proposal for plazas, pedestrian walks and arcades along the St. Lawrence was inspired by the squares and piazzas of Venice and Bologna.

The arcades won't block the view of the river, says the urban planner. "They would draw the eye to whatever lies beyond."

The port area should be a combination of residential and office life and light industry, he says. "If it is just industry and a few offices, it's dull like Cote de Liesse Rd. No one goes there to see the view."

New structures won't spoil Old Montreal if they were constructed to harmonize with the historic quarter, he says.

Criticizing the proposal as destructive to Old Montreal is "approaching a complex situation with a simplistic attitude," says Lincourt, "and it's not a fair attitude for public employees to take."

To Lamarre the plan's just 'a wall along the waterfront

The only opposition to the Lincourt proposal for redevelopment of the port comes from the City of Montreal.

"The report is unnecessary and unacceptable," says Yvon Lamarre, executive committee vice-chairman.

Several months ago he criticized the report after it was leaked on television — but before it was presented to the port council or he himself had read it. The city later drew up its own plan.

Lamarre is the civic administration's representative on the port council and he says:

"I don't believe in the Lincourt report because it creates a new city within the old city."

Lamarre says he doesn't see why a rail line along the river is necessary and criticizes the proposal to put it in an elevated enclosure as "building a wall along the waterfront."

"It cuts off the view from the street. We don't need that. We need a window on the river. We don't need housing. We need to rehabilitate Old Montreal, starting with Rue de la Commune and put housing in those old

buildings being used for storage."

The City isn't against redevelopment of the port, but "wants to start modestly," said Lamarre. "The Lincourt report is for 10 years from now. We want to do something inexpensive this year."

What the city has in mind is green spaces along Victoria Pier and around the Memorial Clock tower. The chain-link fence would be removed and a railroad underpass would give pedestrians access to the river.

Instead of a port where people live as well as play, Lamarre wants a "long green walk

stretching along the river to the Lachine Canal."

But Montreal Citizens Movement councillor Nick auf der Maur says the Lincourt proposal is a good idea.

"I used to live in Old Montreal and it's a pretty unfortunate place to live because there are no services, no grocery stores or dry cleaners, no schools for people with kids who might like to live there."

"I'd like to see the port become a really lively place, one that would help the rest of Old Montreal."

**LE DOCUMENT SUIVANT
EST ILLISIBLE**

bloc-notes

Montréal-sur-la-rive

Le gouvernement d'Ottawa a alloué \$100,000 pour l'élaboration d'un projet qui permettrait aux Montréalais de profiter un peu du fleuve qui les entoure. Pour éviter que cette somme d'argent ne soit perdue, il conviendrait d'arrêter de se mettre à la tâche d'aménager le port. Quelque 20 millions venant d'Ottawa, voilà qui serait fort apprécié et politiquement opportun dans le contexte actuel.

Le projet de rénovation que présentait lundi LA PRESSE est en soi fort séduisant. Transformer toute la rive qui va des rues Berré à McGill, y construire des édifices d'habitation autant que des centres de loisirs, aménager des espaces verts et des promenades pour piétons, tout cela semble correspondre aux possibilités et aux besoins. Concrètement, l'étude dirigée par l'architecte Michel Lincourt peut ne pas satisfaire tout le monde: M. Yvon Lamarre, délégué de la Ville au Conseil d'administration du Port, a déjà émis des réticences. Il ne faut pas s'arrêter là pour si peu.

Tous les ports du monde engendrent les mêmes problèmes aux villes qui s'y rattachent: ils empêchent l'utilisation par les citoyens des plus beaux sites de leur lieu de vie. L'activité portuaire a besoin de hangars, d'élevateurs, de voies ferrées. A Montréal, même de la rue des Commissaires, celle qui est la plus près de l'eau, il est impossible de voir le fleuve. Les installations du port cachent tout.

Conséquemment, Montréal, située sur une île, n'est qu'une ville de la plaine pour celui qui fré-

quente le bas de la ville. Même le Vieux Montréal, pourtant construit sur la rive, n'a aucun accès au fleuve. L'activité portuaire a primé sur tout.

Aujourd'hui, il est possible d'envisager une continuation de cette activité tout en levant les barrières. Il ne serait plus nécessaire d'habiter le Lake Shore ou de monter sur la montagne pour se rendre compte que l'eau nous entoure et que son entourage peut servir à la beauté, à la paix, au bien-être des Montréalais.

Pour le moment, il est difficile de se prononcer sur la valeur du projet Lincourt. Mais il faut souhaiter que divers organismes en fassent l'étude et trouvent le moyen de s'exprimer à son sujet. Tous ceux qui défendent la qualité de vie des Montréalais peuvent se prononcer.

Nécessairement, vu que l'ensemble se situe dans le port, c'est-à-dire en territoire fédéral, il est normal qu'Ottawa prenne la responsabilité des opérations. Le coût de l'étude fut donc défrayé à parts égales par le Conseil des Ports nationaux et le ministère d'État aux Affaires urbaines. Mais il est urgent que Montréal et Québec s'en mêlent.

Un ministère des Affaires municipales et urbaines, tel que défini par le rapport Castonguay, trouverait ici sa première raison d'être. Il y aurait sûrement un danger à donner trop de pouvoir à Ottawa dans ce secteur à juridiction provinciale. Cela devrait pouvoir se faire sans perdre les \$500,000 millions

Jean-Guy DUBUC

Transformation du port

Il y a rumeur de relance du projet d'aménagement du port de Montréal afin de permettre l'accès aux piétons en en faisant non seulement un lieu accessible, mais aussi un lieu d'habitations et de commerce en bordure du Vieux-Montréal depuis le canal Lachine jusqu'à l'est de la rue Berri.

Après les Jeux olympiques, ce projet, estimé à \$500 millions, constituerait sans doute un grand pas en avant dans l'embellissement utilitaire des abords du port caché à la vue depuis trop longtemps, au point que cela a nuí considérablement à sa publicité locale.

Si ce projet est poussé à sa fin ultime, il contribuera à revaloriser davantage le Vieux-Montréal dont l'aménagement languit beaucoup depuis quelque temps.

Certes l'aménagement du port ne serait complété que dans une dizaine d'années même si on s'y atta-

quait d'ici quelques mois. L'important c'est de se décider à se mettre en branle car déjà on a dépensé \$100,000 pour la seule étude détaillée du projet.

Ce dossier ne doit pas demeurer lettre morte. Premièrement parce que la poursuite des objectifs de rénovation et d'embellissement du bas de la ville constituent une nécessité touristique et commerciale, et deuxièmement parce qu'après les Jeux olympiques il faudra continuer à créer des attractions à Montréal.

Profitons du grand vent d'audace qui a présidé aux installations olympiques pour poursuivre la rénovation du port et de ses environs. D'autant plus que les coûts seront partagés par le gouvernement fédéral, celui du Québec et de la ville de Montréal.

Maurice HUOT

City fights 'port for people' plan

The Port of Montreal may undergo a complete transformation in the next 10 years, eventually enabling citizens to use the 105 acres of waterfront land for the first time since the 1700's.

That is, if the chairman of the port council has his way and if the City of Montreal drops its opposition to the recommendations of a study on the port's future.

Jean-Marie Chabot, president of the port council and owner of a waterfront chandlery, says he is determined to implement the recommendations before the end of his term.

The study, which has been on the shelf for nearly a year, would open the port to housing, green spaces and pedestrian walkways right down to the waterfront without changing its vocation as a harbor.

But the project, termed "so attractive it is difficult to believe it can be done" by some observers, would require an investment of some \$500 million over the 10-year period.

Mr. Chabot said he saw an urgent need for a task force to begin implementing the plan, produced at a cost of \$100,000 by a design team under Michel Lincourt of General Urban Systems.

The Montreal firm, which specializes in urban design studies for the federal government, was commissioned by the port council and the urban



affairs department to study the possibilities of the huge port.

The proposed plan calls for a market and a park in the section of the port known as the Hemicycle, at the foot of McGill St. In the triangular area which borders on Place Jacques Cartier, there would be a music centre, the Port Museum, boutiques, cafes, of-

fices and a youth hostel.

A waterfront boardwalk joining the two areas would provide room for businesses, community and recreation centres, artists' studios, and educational facilities.

At each end of the 1½-mile strip would be parking lots, while the rest of the 105 acres would be reserved for pedestrians.

The railroad necessary to continue port activities would be elevated to accommodate industries, which would be located to the west of the project. Touring boats would dock within the project, and larger ships to the east.

However, the City of Montreal so far has shown a marked coldness to the plan.

Yvon Lamarre, who as

vice-chairman of the city's executive committee represents it on the port council, has said: "I don't believe in the Lincourt report because it creates a new city within the old city."

But Pierre Franche, the new chairman of the National Harbors Board, is committed to the formation of such a task force.

Ouvrir le port à l'habitation?

Cinq colonnes à la une comme crémaison sur un contrat de \$100,000, Lincourt et Cie ne pouvait en espérer plus. Il est regrettable toutefois que l'article de D. Masse n'aille pas en profondeur, ce qui rend difficile de se faire une opinion.

Le projet se présente, en effet, comme un micmac de bebelles même pas fonctionnelles. Un peu de bateaux pour l'exotisme laborieux, un hémicycle pour le rationnel, un silo sauvé pour la forme et "Sauvons Montréal", une piste cyclable pour le RCM, des brins d'herbes pour les mordus des espaces verts, il ne manque que trois ratons laveurs.

L'occupation du sol proposée ne semble pas respecter la logique fonctionnelle la plus élémentaire. A quoi rime l'éparpillement des édifices à caractères sociaux? Comment justifier la séparation d'équipements usuellement reconnus comme complémentaires (les écoles d'un bord, les habitations de l'autre, le commerce un peu partout et le marché aux antipodes)? On remarque de plus des mélanges étranges: les écoles et les activités portuaires. Et puis aimeriez-vous habiter au milieu d'un terminus de containers?

L'impression générale est celle d'une gratuité où ne luit aucune étincelle d'imagination. J'aimerais lire les raisons supportant l'implantation du marché, des habitations, du centre de musique (surtout là plutôt qu'à la Cité du Havre). De même pourquoi un hémicycle et non un myriagone tronqué? Pourquoi aussi ces édifices en forme de barkhane, forme que ne maximise rien, ni l'ensoleillement ni la protection contre les vents (et Dieu sait qu'il vente dans ce coin) puisque les édifices sont bêtement alignés sur le bord des quais.

De prime abord, donc, rien dans ce projet ne semble justifier l'importance que LA PRESSE lui accorde. Sommes-nous en présence d'un article de complaisance faisant suite à un contrat de même nature? Ou bien se moque-t-on simplement du monde? Mais qui

se moque de qui? Le Fédéral ou Lincourt? C'est là la question que LA PRESSE devrait se poser. Quant à vous, M. H. Parnass, quelle note donneriez-vous à ce projet?

M. Gilles LAVIGNE, M. Urb.
Montreal

N.D.L.R. — LA PRESSE a consacré une page entière à la présentation du concept imaginé par la Société générale des systèmes urbains, mais n'a pu évidemment, dans l'espace disponible, expliquer en profondeur chaque élément du projet qui couvre 200 pages à l'original.

Pour connaître les raisons supportant l'implantation des divers éléments du projet, il faudrait s'adresser aux auteurs ou encore aux promoteurs du projet.

L'importance accordée par LA PRESSE à ce projet est pleinement justifiée par la hâte que les Montréalais doivent éprouver, après tant d'années, à avoir accès libre au port.

Denis MASSE

Secret Waterfront Plans Revealed

In the past year, Montrealers have been reading newspaper stories about a "wonderful plan for the waterfront" which, for some reason, is languishing on the shelves of government bureaucrats. Save Montreal has recently received a copy of this plan and is now publishing it so that Montrealers can see what is really involved.

Press reports have described the scheme as a "people plan" oriented primarily to the creation of open spaces. In fact, it proposes a major new development scheme on the waterfront which would cut the city off from the water with a wall of high-rise buildings. The primary aim of the plan appears to be to create commercial revenue for the National Harbours Board.

The waterfront plan, called "Vieux Port de Montréal", was prepared for the port by Montreal consultants Michel Lincourt and Harry Parnass in May 1975. Its present status is now unclear. It was apparently shelved last year after it was opposed by the City of Montreal and other government agencies, but it appears that the NHB is again trying to get the scheme implemented.

The proposal covers the Montreal waterfront adjacent to Old Montreal and west past the Bonaventure Expressway, an area of declining maritime activity. The scheme proposes to replace these port functions with over six million feet of development: offices, commercial space, retail, industry, public buildings and housing.

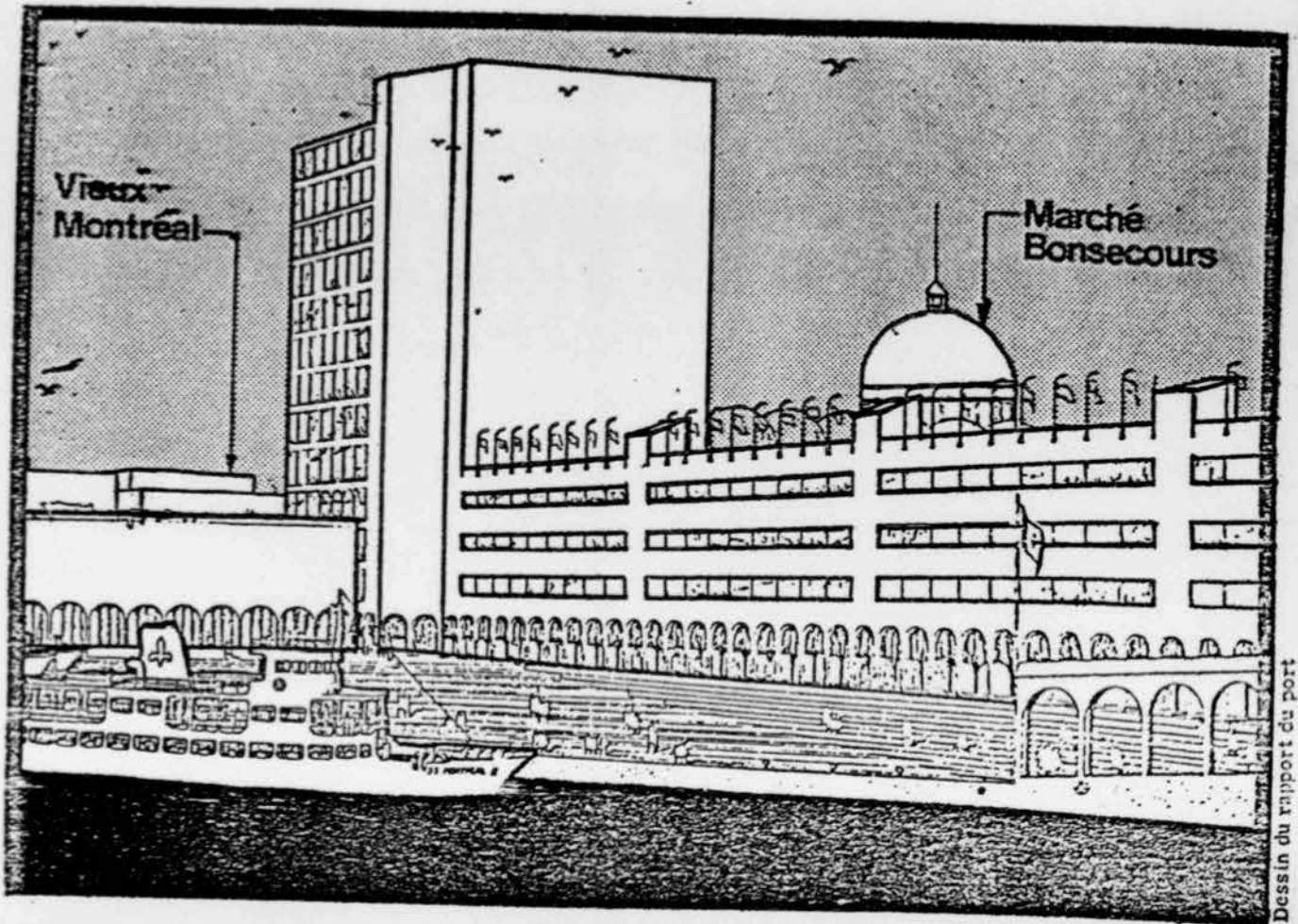
Most of this space is located in very long, continuous slabs which zigzag their way along the water's edge and down the piers. To ensure that Old Montreal is effectively and completely cut off from the water, the scheme includes a single continuous building, 45 feet high, which would run the entire length of the waterfront between the city and the river. This structure is to house the railway which must be elevated to allow traffic to easily reach the new development. It is proposed that 4579 parking spaces would be provided in the project.

The preparation of this development plan is only one of the unilateral actions which the Port of

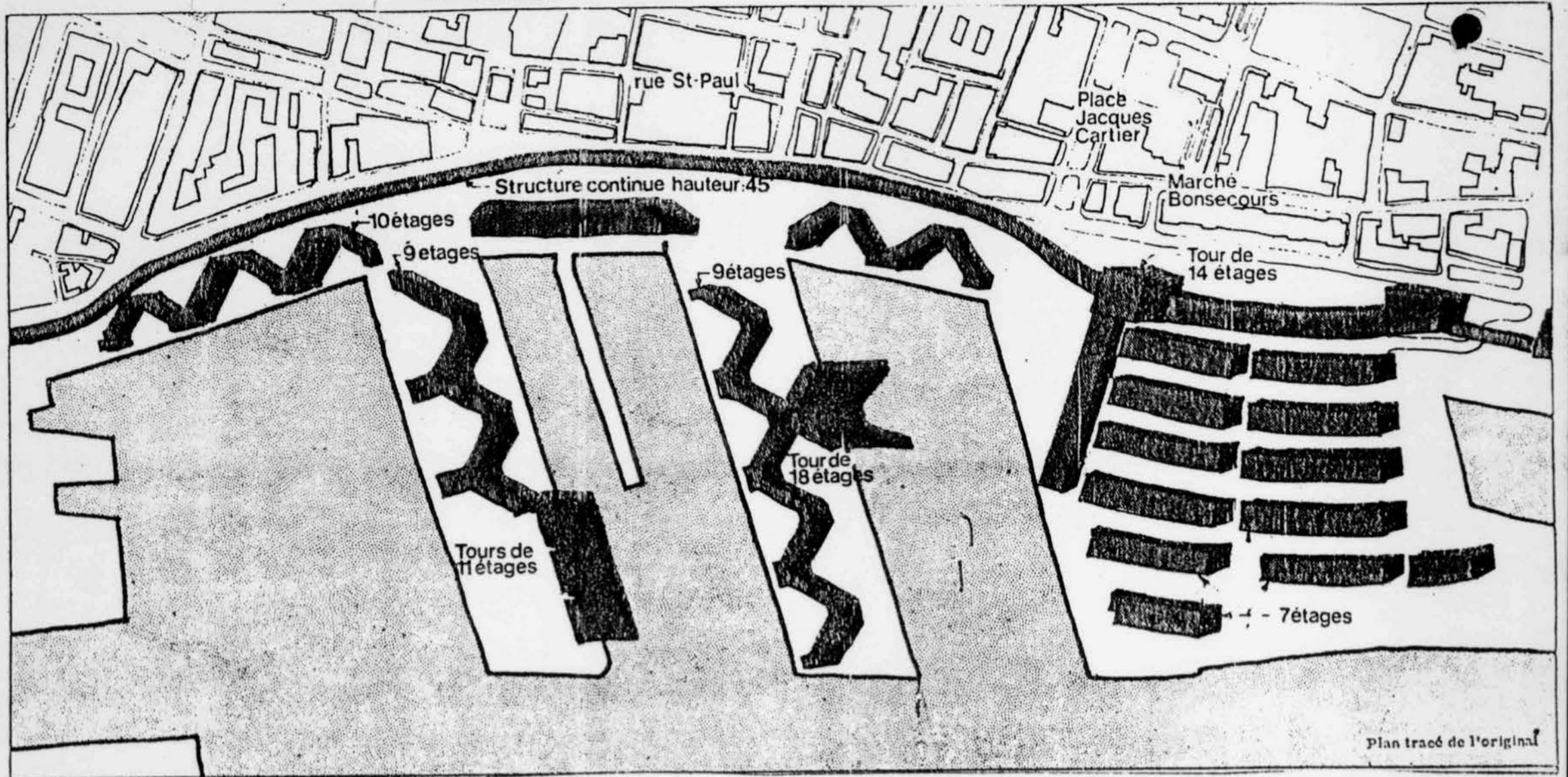
Montreal has undertaken in recent years with no public consultation and only minimal inter-governmental cooperation.

The most serious of these actions is the extensive landfill operation which has taken place behind Marché Bonsecours. The water area between two piers has been filled to serve as a container port. Thus, the old market building which until recently was almost on the river's edge, is now a quarter of a mile from the water. A container port requires a very large storage area and generates considerable truck traffic. The City of Montreal opposed the Old Montreal location for the container port because of its inevitable effects on Old Montreal, and because the City wanted to open up the waterfront to citizens. The NHB now claims that the container port is only temporary. However, it will be virtually impossible to remove all the landfill which was placed and the east end of Old Montreal has probably lost forever its traditional relationship with the river. □

603 Montréal, juin 1976.



303 Montréal, juin 1975.



SOS Montréal, juin 1975.

La politique de Sauvons Montréal

L'activité portuaire dans la partie centrale du port de Montréal est en baisse et l'heure est venue pour les Montréalais de décider de l'avenir de ce secteur. Sans avoir consulté l'opinion publique, le Conseil des ports nationaux a entrepris d'importants changements tels que la démolition d'immeubles et le remplissage de la section comprise entre les deux quais situés en face du Marché Bonsecours, coupant davantage le Vieux Montréal du Saint-Laurent. Malgré les objections des autorités municipales, le Conseil des ports nationaux est en train de construire un terminal-conteneur tout à côté du Vieux Montréal, ce qui augmentera considérablement la circulation des poids lourds dans le quartier. En 1975, le Conseil des ports nationaux a commandé une étude confidentielle qui propose un vaste projet d'exploitation: des millions de pieds carrés de gratte-ciel commerciaux ainsi qu'un édifice tout en longueur, haut de 45 pieds, qui longerait le port entre le Vieux Montréal et le fleuve. La Ville de Montréal s'est opposée à ce projet, rejetant l'idée de "créer une nouvelle ville entre la ville et le fleuve". On ne sait pas exactement où en est rendu ce projet.

Sauvons Montréal, qui s'inquiète de l'avenir du port,

1. Exige que tout projet concernant l'avenir du vieux port soit soumis à l'opinion publique et que toutes les parties impliquées soient consultées, y compris la Ville et surtout les citoyens de Montréal.
2. S'oppose à la construction d'un terminal-conteneur à proximité du Vieux Montréal.
3. Exige que le projet de 1975 pour l'aménagement du port soit rejeté.
4. Exige que ce secteur soit ouvert au public et que l'aménagement du port soit fait en fonction des intérêts de la collectivité plutôt que de servir à des fins commerciales. □

Save Montreal's Policy on the Waterfront

Marine activity in the central part of the Port of Montreal is declining, and the time has come for Montrealers to determine the future of this area. The National Harbours Board has undertaken major changes to the waterfront without any public consultation. Buildings have been demolished, and the huge water area between the two piers in front of Marché Bonsecours has been filled, further cutting Old Montreal off from the St. Lawrence. The NHB is building a container port adjacent to Old Montreal in spite of protests from the City of Montreal. This will increase heavy truck traffic in the area.

In 1975 the NHB commissioned a secret planning study which proposed that a huge development project be carried out on the waterfront lands and piers. This project includes millions of square feet of high-rise commercial buildings, and one continuous building, 45 feet high, extending the entire length of the waterfront between Old Montreal and the river. The City of Montreal has objected to the scheme, opposing the idea of "creating a new city between the old city and the river". The status of the project is now unclear.

Save Montreal, concerned about the future of the waterfront:

1. Demands that all planning for the future of the old port area be carried out in public, with consultation of all involved parties, including the City of Montreal, and especially the citizens;
2. Objects to the construction of the container port next to Old Montreal;
3. Demands that the 1975 waterfront plan be rejected;
4. Demands that the waterfront be used primarily for public and community oriented activities, not for commercial development. □

Preservation on the Waterfront



Boston

by Mark London

Most cities began at the water's edge. As they developed, the centres shifted away from the water, leaving older areas near the water where they often become dilapidated. Also, the port facilities of many downtown waterfronts were built primarily in the 19th century and although the industries may have moved out, usually the old sheds and warehouses still remain. Thus, many waterfront areas contain older buildings of varying architectural and historical value and in varying condition.

Twenty years ago there would have been no question about what to do with these buildings—all would have been demolished except for perhaps a token one or two if they were of outstanding historic significance. The past two decades have seen a dramatic change in attitudes towards the preservation of older buildings, and now buildings are being saved even if they are not historic monuments or architectural masterpieces. There is a growing interest in preserving the common buildings of the past, including industrial sheds and warehouses.

The change in attitude towards preservation can be illustrated with

a few examples. The Baltimore Inner Harbor Project planned in the 60's involved the total clearance of the land, and the project was planned from scratch. A similar approach was taken in Vancouver's False Creek's first phase, where every single structure was razed in spite of public protest calling for re-use of some of the industrial buildings. However, the subsequent planning for Granville Island, also in False Creek, has called for the re-cycling of most of the wood and steel frame industrial buildings, even suggesting that the frames stand as open pavilions if there is no need for the building.

A similar change in attitude while a project progressed took

place in Louisville. *Progressive Architecture* wrote that "when the project was conceived (in 1966), then-current thinking led to tearing down underused buildings. Today, however, old warehouses westward (from the first phase) along the waterfront are being saved and renovated as part of the West Main Street Historic District." In Boston, too, earlier development had involved demolition and major new construction, but now existing industrial buildings are being renovated.

There are many special reasons for the preservation and re-cycling of existing buildings in waterfront areas in addition to the many general reasons why preservation makes sense in cities. With increasing sensitivity towards the shortage of resources, it is becoming more unacceptable that re-usable buildings be destroyed. This is especially true of structures which have special qualities which could or would not be replaced—qualities such as large clear spans, high ceilings, or intricate structures often found in waterfront buildings. The preservation of existing industrial and maritime structures is also essential to the maintenance of the "working harbour" character which many waterfronts are trying to achieve.

An example of a waterfront restoration project is the South Street Seaport in New York. Here, the aim is to preserve the seven blocks in Lower Manhattan, "not as a period museum, but as a cherished neighbourhood". The exteriors of the buildings will be restored, some traditional activities will be re-introduced, including ten historic ships as part of a

maritime museum, and a collection of boutiques, restaurants, offices and apartments will be integrated into the complex.

The best known examples of adaptive re-use on the continent are Ghiradelli Square and the Cannery near San Francisco's Fisherman's Wharf. Boutique complexes, almost mini-shopping centres, were developed in the shells of an old chocolate factory and fish cannery respectively. A similar complex has been completed in Seattle's pier 70, and several more are planned there. In Boston, the Lewis Wharf, Long Wharf, Commercial Wharf and Commercial Wharf West, all old warehouse buildings, have been renovated into restaurant, shopping, office, apartment complexes, and similar projects are under construction at the Mercantile Wharf and Faneuil Hall Market, all on the central waterfront two blocks from the heart of the city.

In a few cities, the uncontrolled demolition of potentially significant buildings continues. The National Harbours Board recently demolished several sheds on both the Montreal and Vancouver waterfronts. The

most tragic destruction is probably that of the Halifax waterfront. An extremely successful renovation project, Privateers' Wharf, has just been completed at the north end of the downtown waterfront, and plans for the central waterfront call for the preservation of the few significant buildings in that area. The south end contained a unique complex of traditional maritime factory buildings and warehouses, probably the most intact collection of small scale wood structures this close to the heart of a major urban centre. In spite of the fact that a dozen different downtown planning, urban design and preservation reports in as many years recommended that this area be preserved as "Halifax Village", no action was taken and the buildings were demolished.

The feeling exists in certain cities that the existing landform including piers or slips should also be preserved. In Seattle, attempts are being made to preserve existing wooden piers by replacing rotten pier supports. In Halifax, the central waterfront plan calls for some landfill but also new pier construction to maintain both the

available working length of pier space, and also to maintain the traditional character.

Preservation of open water is an important issue in a few cities. In many cities, parts of the present waterfronts were created on landfill and the future plans for the New York and Chicago waterfronts call for extensive additional fill. When the fill threatens to reduce an already small body of water, it is often opposed. Existing and planned development would have reduced the size of San Francisco Bay from 680 to 400 square miles as a result of landfill, diking and development. Because of public protest, there is now a firm policy to severely limit any additional filling of the Bay.

These attitudes towards preservation of traditional waterfront landforms, piers, sheds, and character seem quite foreign to Montreal, especially as evidenced in the NHB waterfront plan.

(This analysis is based on a study of Urban Waterfronts prepared for the Ministry of State for Urban Affairs, and a study of urban conservation funded by the Canada Council-Explorations.) □

303 Montréal, juin 1976.

Harbourfront Another Approach to Waterfront Planning

by Mark London

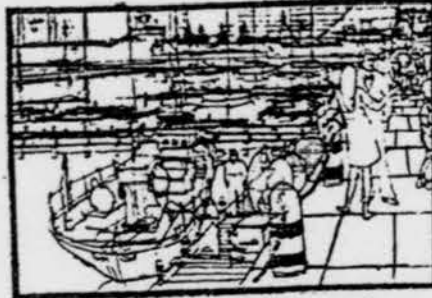
Harbourfront is an 86-acre piece of downtown waterfront land in Toronto which is similar in many ways to the old Montreal Port, but there are differences which are perhaps more important, especially in relation to their recent planning.

The origins of the planning efforts in both cities were similar. In both cases, the federal government was facing the problem of what to do with a huge area of waterfront land in the heart of a major city. In both cases there was public controversy over the planning, especially in the early stages of Harbourfront where the federal government expropriated the land without consulting or even informing the other levels of government.

There is a sharp contrast, however, in the way the plans were prepared for the two waterfronts. In Montreal, everything was done in total secrecy, without even the involvement of the City, MUC and Provincial governments. The plan is still not public, a year after it was completed. In the case of Harbourfront, the federal government worked hard to make up for its initial secrecy by involving the other governments and the public in all stages of the planning process. The federal government shared its power with a joint committee which included representatives of the City, Metro and the Province. Later this was replaced by the Harbourfront Council, made up of Toronto citizens who were charged with the responsibility of preparing the plan.

What is probably the most extensive programme of public participation in planning was carried out throughout the planning process at Harbourfront. Dozens of public meetings, workshops, surveys, tours and discussions were organised to elicit public opinion as to what Harbourfront should be. The evolving plans were presented to public groups for their critical comment and their sentiments were incorporated as planning progressed.

The public was generally clear as to what they wanted. They opposed any suggestions of major new construction, although the addition of a few new public buildings was considered acceptable. With equal energy, they opposed the demolition of existing buildings. Even sheds and industrial buildings only a few decades old were considered important mementos of an industrial age gone by. They also wanted to keep as much of the shipping and industrial activities as possible. A small minority did not follow this pattern, wanting wholesale clearance of the existing structures and the planting of grass and trees. There was virtually unanimous opposition to development schemes such as NHB's plan for Montreal.



The final plan for Harbourfront ended up being not a plan at all, but rather a strategy for allowing Harbourfront to change and grow slowly in response to community needs. The basic system of pedestrian movement and open space will be improved as quickly as possible, allowing public access to the water. However, the renovation of existing buildings and the construction of new ones will take place gradually when community groups come in with a proposal. It appears that Harbourfront will turn into a real people place, with parks, theatres, cinemas, cafés, and with some of the existing industry remaining. There will be stores and offices as well, but in contrast with the Montreal scheme, the primary aim will be community needs, not commercial development.

(Mark London, an associate of Arcop Associates, worked on the planning of Harbourfront.) □

3 ISSUES ON THE CITY

— the urban crisis: how did it happen?
— citizens' movements: an answer?
OUR GENERATION has tackled these
and other questions in a series of
articles presented over a year's
period in three consecutive issues.

The Montreal Citizens' Movement
reviewed by the editors
The "Green Bans" of Sydney, Australia
by Jon Tinker
Review of Bookchin and Richardson
by Dimitri Roussopoulos
Vol. 10 No. 3 \$1.50

City Politics: some possibilities
by Henry Milner
Robert Moses
reviewed by W. Johnson
Vol. 10 No. 4 \$1.50

The City & Urban Socialism: a
revolutionary strategy
— between Social Democracy
and Bolshevism
by Stephen Schecter
Vol. 11 No. 1 \$1.75

OR all 3 for \$3.00 prepaid

OUR GENERATION
3934 St. Urbain, Montreal

103 Montréal, juin 1976.

Harbor plan ignores housing, claim city conservationists

A National Harbors Board scheme to develop the city's waterfront has been condemned by the Save Montreal conservation group which says community access to the river should come first.

In a policy statement published this week, the group objects to the creation of a "new city" between Old Montreal and the St. Lawrence River.

In its critique, published in the June issue of SOS Montreal magazine, the group specifies:

- The mixed medium-rise project to revitalize the disused section of the port is not compatible with architectural surroundings and should be scrapped;

- A planned 45-foot high structure to house elevated railway tracks would act as a barrier to effectively isolate the lower end of the city from the riverfront and would interrupt the view;

- Landfilling to make way for a container shipping complex should be stopped since this will increase the distance between Old Montreal and the water's edge by a quarter-mile;

- All planning for the future of the old port area should be carried out in public, with consultation;

- New schemes, possibly following the example of the harborfront scheme in Toronto, should focus on community-use projects rather than on commercial development.

The criticism was aimed at the Lincourt plan, named for designer Michel Lincourt, which would replace port functions with a mixture of commercial, light industrial and medium-rise apartment buildings stretching from Old Montreal to the mouth of the Lachine canal.

One of Save Montreal's main objections to Lincourt's

plans — shown for the first time in an accompanying sketch in the magazine — is the secrecy surrounding them.

Although a rough outline of the project was leaked to the media last fall, the harbors board has since kept all details under wraps.

Primary aim of the plan, said Save Montreal, appears

to be to create commercial revenue for the board.

In a companion article, planner Mark London noted that the NHB has begun demolition of waterfront buildings, although such structures have been recycled and integrated into successful port restoration projects in New York, San Fran-

cisco and Boston, he added.

Preservation of existing maritime buildings is essential, he said, to maintain the image of a "working harbor".

Using that concept seven waterfront blocks in Lower Manhattan will be restored "as a cherished neighborhood," he said, "rather than a period museum."

City port officials, Quebec mulling relocation of port

By RENE LAURENT
of The Gazette

Port officials are attempting to work a land swap with the provincial government that would permit relocation of the city's harbor facilities off the eastern tip of Montreal Island. The Gazette has learned.

Under the deal, sources say, the National Harbors Board would hand over rights to a series of islands, near the Lafontaine bridge-tunnel, now used as a bird sanctuary, for inclusion in the provincial government's St. Lawrence River park project.

In return, Ste. Therese, a larger island further downstream, opposite Pointe Aux Trembles and expropriated by Quebec last spring, would

become the new central harbor.

Officials have been hoping to shift the main part of the harbor away from the old, congested, basin to make the port more competitive.

Ste. Therese had been the main site considered for the new port location, but plans appeared blocked when Quebec ordered the island expropriated last April.

According to a port source, the National Harbors Board is using the argument that the island — almost twice the size of the combined Man and His World islands — has enough space to serve both as a port and park.

Harbor facilities would be built on the south side of the island, farthest from the city, leaving the rest of the

island undisturbed. A causeway or bridge would serve both the public and the port.

The NHB offer comes at an opportune time. Quebec hasn't decided what to do with the property and a study of the site's recreational potential and possible use as a port is to be ready in about a month.

In an interview, Jean-Marie Chabot, chairman of the port administrative council, would neither confirm nor deny that a property switch was being negotiated.

"All I can say is that we intend to move eastward," said Chabot.

He said such a move would be part of a long term plan shifting about one third of the port — roughly five of the 15 miles of docks — and freeing the water-

front for development or other civic-use projects.

Although at first sight construction of the new container loading dock at Victoria pier appeared to contradict such a plan, he said, the facility only had an expected life of about 10 years and could easily fit into a gradual phase-out plan.

Until now, stuck with the port's present location, authorities have tried to find ways to step up port business and revitalize the area while still satisfying citizens' environmental needs, Chabot said.

This led to the much-maligned Lincourt plan with its proposed mixture of residential and commercial development covering 105 acres, stretching from the mouth of the Lachine canal to the foot of Berri St.

Although the plan provided for 40 per cent green space, it has been heavily attacked by conservationists for a continuous four-storey arcade, designed to hide rail tracks, which would also block the view of the river.

Shifting the port eastward would give the city its much cherished "window" on the waterfront by removing the tracks and allowing modifications to the Lincourt plan. "We never considered this (Lincourt plan) as more than a concept, a starting point," Chabot noted.

Construction domiciliaire

Biron a un projet de \$500 millions

● Le chef de l'Union nationale, M. Rodrigue Biron, a promis qu'une fois "élu premier ministre" il veillerait à la mise en oeuvre d'un projet de construction domiciliaire de \$500 millions sur l'emplacement du vieux port de Montréal. Le projet serait financé conjointement par Ottawa, Québec et Montréal. Il compterait environ 3,000 logements où l'on pourrait accueillir une population de 10,000 âmes.

Cette réalisation d'envergure constitue le point culminant du programme de l'UN en matière d'habitation, dévoilé hier matin au cours d'une conférence de presse tenue à Montréal.

M. Biron a passé toute la journée dans la région métropolitaine. Il a notamment participé à trois émissions de télévision avant de prendre un bain de foule anglophone dans le train de banlieue du West-Island en fin de journée. Aujourd'hui, le chef de l'UN se rendra en Abitibi.

L'idée de construire un nouveau complexe domiciliaire sur l'emplace-

ment du vieux port de Montréal n'est pas nouvelle. La Société centrale d'hypothèque et de logements en avait dévoilé un il y a plusieurs mois, projet qui semble être resté lettre morte depuis ce temps.

Même s'il avoue n'en avoir jamais parlé à M. Drapeau, M. Biron croit que la mise sur pied d'un tel projet pourrait se faire assez rapidement et assez facilement. Il estime que la ville de Montréal et la province de Québec n'auraient qu'à effectuer des déboursés de \$25 à \$50 millions pour des investissements totaux d'un demi milliard de dollars et qu'Ottawa financerait le reste. "La ville de Montréal possède d'importants crédits à Ottawa tant auprès de la SCHL que d'autres organismes fédéraux, et il est temps

qu'elle s'en serve", a précisé M. Biron.

Selon le chef unioniste, le complexe domiciliaire de 3,000 logements pourrait accommoder au moins 1,500 familles défavorisées. Les autres logements seraient vraisemblablement octroyés à des gens mieux nantis.

"Ce quartier d'habitation, a-t-il précisé, aurait le double avantage de fournir de nouveaux logements et d'amener une nouvelle population dans le Vieux-Montréal, un quartier de 1,000 habitants seulement qui vit de plus en plus artificiellement à cause d'un manque de population".

Le programme

Les autres principaux points du programme de l'UN en matière

d'habitation énumérés par M. Biron sont:

- L'élimination en quatre ans de l'impôt foncier scolaire et un programme de revenu garanti;
- La mise en chantier d'un minimum de 60,000 unités de logement par année au Québec pendant cinq ans;
- Accélérer les programmes de rénovation;
- Réformer la Société d'habitation du Québec
- Plus d'autonomie et de fonds aux offices municipaux d'habitation;
- Priorité aux logements publics pour les personnes âgées et les handicapés et
- Une réforme de l'évaluation foncière.



Photo Montréal-Matin — Pierre VILLENEUVE

Rodrigue Biron a pris un bain de foule anglophone, hier, en prenant le train du West Island en fin de journée.

MONTREAL-MATIN, MERCREDI 10 NOVEMBRE 1976

Aux frais d'Ottawa

Ambitieux programme UN d'aide au logement

par Denis LORD

Si jamais l'Union nationale était portée au pouvoir, la crise du logement ne serait bientôt plus qu'un mauvais souvenir. Elle serait vite emportée par le véritable torrent de dollars fédéraux que l'UN parviendrait à détourner sur le Québec.

C'est du moins ce dont le chef de l'UN, M. Rodrigue Biron, paraissait convaincu, hier, alors qu'il dévoilait à la presse l'ambitieux programme d'habitation de son parti. Le programme en neuf points a ceci d'original qu'il serait très largement financé par le Trésor fédéral mais, en même temps, le gouvernement unioniste parviendrait à faire consacrer la compétence québécoise en matière d'habitation dans ses accords avec Ottawa.

Ainsi, le chef unioniste se fait fort de parvenir, en moins de quatre ans, à mettre sur pied un régime québécois de revenu minimum garanti qui remplacerait tous les autres programmes sociaux actuels. Fondé sur un système d'impôt négatif, le régime unioniste ne "coûterait rien du tout" puisqu'il s'alimenterait à même les budgets des programmes qu'il remplacerait, y compris le régime (fédéral) d'assurance-chômage.

Des résidences dans le port

Alliée à l'abolition de l'impôt foncier scolaire (qui serait récupéré en partie seulement par les municipalités), cette mesure, croit-il, réglerait le problème des classes défavorisées pour qui le coût du logement représente un fardeau excessif.

Mais l'élément vedette du programme unioniste, c'est la promesse de construire un vaste quartier

résidentiel, entièrement nouveau, sur un territoire de 105 acres occupé actuellement par le vieux port de Montréal. Au dire de M. Biron, cet espace urbain est sous-utilisé (20 p. cent cette année), sous-peuplé (seulement 1.000 habitants) et l'Union nationale se propose de lui insuffler une nouvelle vie en y faisant construire 3.000 unités d'habitations, dont la moitié seraient des logements dits sociaux. Au terme du projet, la population du quartier serait portée à 10.000 âmes.

Du propre aveu de M. Rodrigue Biron, il s'agit pour l'essentiel d'un projet qui avait été élaboré pour le ministère fédéral des Affaires urbaines et que l'Union nationale a repris tout bonnement à son compte pendant qu'il dort toujours sur les tablettes fédérales.

Utilisation judicieuse...

Mais le plus beau de l'affaire, c'est que ce projet générerait des investissements de l'ordre d'un demi-milliard de dollars, selon lui, tout en n'entraînant que \$25 à \$50 millions de déboursés directs de la part du gouvernement provincial et de la ville de Montréal. Et encore, ces dépenses seraient étalées sur 10 ans.

M. Biron explique ici que c'est "par une utilisation judicieuse du levier financier de la Société d'habitation du Québec auprès de la SCHL (l'agence fédérale) et de l'entreprise privée" qu'il réussirait ce tour de force.

Le leader unioniste se promet d'ailleurs de convaincre Ottawa que tout le secteur de l'habitation doit désormais relever de la compétence du Québec. Il entend même "faire comprendre" à la Société centrale d'hypothèques et de logement, qui relève d'Ottawa,

de réaménager ses programmes en fonction des priorités québécoises qui, elles, seraient définies par la Société d'habitation du Québec. Quand on lui demande s'il n'entrevoit pas certaines difficultés à faire entendre raison aux gens d'Ottawa, M. Biron se contente de sourire...

"Coup mortel à la spéculation"

L'Union nationale se promet aussi de porter un coup mortel à la spéculation foncière dans les villes en réformant l'imposition foncière. Il s'agirait d'élever les taux de taxe s'appliquant aux terrains tout en abaissant ceux qui s'appliquent aux édifices eux-mêmes.

Le "programme réaliste" de l'UN prévoit en outre:

- assurer la mise en chantier de 60.000 nouvelles unités d'habitation par année, "au minimum", comme le propose le rapport Legault;
- accélérer les programmes de restauration des logements, avec pour objectif d'élever la qualité des 360.000 logements qui laissent à désirer à l'heure actuelle;
- créer au niveau des conseils de comtés, pour les régions rurales, l'équivalent des offices municipaux d'habitation que connaissent les villes;
- réformer "de fond en comble" la Société d'habitation du Québec, pour en faire un "puissant levier" capable d'aspirer plus d'argent des sources fédérales mais aussi de l'entreprise privée, puisque, selon l'UN, la SHQ ne doit plus être le maître d'oeuvre de ses projets;
- accélérer la construction de logements publics en priorité pour les personnes âgées et les handicapés.

Political fireworks along the waterfront

KNOCKING DOWN the obsolete structures in the old Montreal harborfront to make way for a \$500 million park-like port development may take more than bulldozers and wrecking hammers.

It may require dynamite. And if there were such a thing as "political dynamite," it might come in even handier.

The project, as envisioned in a 1975 study, is in financial terms, a Mirabel-sized undertaking. But nothing substantial can be accomplished until the federal government gives the go-ahead.

A major blast of publicity might help, or a ground swell of local support for a "new city" between old Montreal and the port. The best incentive of all might be a federal election and the need to win votes.

First, everyone who counts would have to be convinced that the project would be a good thing. The impression gained from conversations with local port officials is that they are anxious to go ahead with the project, although they naturally shy away from any discussions about governments and their motives.

After all, the National Harbors Board (NHB), which owns the port, is a federal crown corporation, and the port authority — the body that oversees port budgets and sets port policy — has 14 board members from shipping firms, labor and several levels of government.

The \$100,000 futuristic port study by local architect Michel Lincourt impressed many port officials, but the report is gathering dust in the offices of officials of the port, city and province, and the two federal departments that paid for it — transport, and urban affairs.

Jean Marie Chabot, chairman of both the port authority and the port's executive committee, which runs the day-to-day port operation, insists that "I'm in no position to tell you what is going to happen."

When Ottawa feels it is time to do something, they will do it. They will say to the port: "Get the task force going."

The task force would be made up of top officials from the federal government's departments of transport and urban affairs, the National Harbors Board, the city and others with a direct interest in port development.

They would outline exactly what has to be done, and would set up a master plan, Mr. Chabot explained. The Lincourt assignment was to come up with "a concept" rather than a true plan.

The "concept" is interesting, even if it is not too specific. As Mr. Lincourt analyses it, the key area to be redeveloped is a one-mile and one quarter section of port — from the foot of McGill street to Berri Street.

When fully redeveloped, it would consist of about 40 per cent green space. The rest would be taken up with office and apartment buildings, perhaps a hotel, trade centre, conventional hall, bicycle paths and promenades. Best of all, the citizens of Montreal would have access to a view of a working waterfront.

Within the project itself, the existing passenger terminal would remain, as well as jetties for several liners. To the west of the redeveloped area would be an section set aside for intensive industrial development. It would be con-

tiguous to the city's Griffintown industrial area.

The Bickerdike pier would stay, as it would be in the actual working area of the port, rather than outside the park-like frontage zone. The Ogilvie Mills Ltd. grain elevator on Mill street would also remain for the same reason.

Some of the grain elevators facing old Montreal — Numbers one, two, and five — would likely be torn down. Number two elevator, which faces Bonsecours market, is already closed. The Lincourt Plan outlines the possibility of preserving number one, which is just below Place Royale, but it seems possible that it would also be demolished.

This is where the dynamite could come in. Estimates show that it might take up to \$2 million to tear each elevator down by conventional methods, — "unless we find a new process," explains Mr. Chabot.

Another port official said that dynamite techniques had been tried elsewhere, although they were not a success. Elevators are built out of concrete and thousands of reinforcing rods, and they tend to be as solid as the pyramids.

One idea being talked about is that of converting some of the elevators into apartments. It has been done in the U.S. The problem here, however, is that the structures tend to block off the view of the water.

The Lincourt outline calls for a 10-phase development, one which could continue for a decade or more. The last phase would involve removal of the Jacques Carter container terminal, a facility the port is now building at a cost of \$10 to \$12 million. (Existing container terminals are private; this one will be public.)

If Mr. Chabot has his way, there is little likelihood of any redevelopment projects getting started before the master plan is devised and approved by the proper authorities.

"I refuse to collaborate for any piecemeal development," he said. "I want a master plan first, and I want to stick to it."

Once the port gets the go-ahead, there will be no real money problems because the project will be "self-financ-

ing," he points out. Revenues will come from the leasing of land to developers and the city will profit from federal grants in lieu of taxes.

The city reaps about \$4 million now from the port in lieu of taxes, and when the project is finished they would collect some \$29 million, based on current estimates.

As for the city's reaction to the proposal, Mr. Chabot said that it was impossible to find out until the task force was set up and the matter studied in detail by city officials and other interested parties.

"The common sense will come out of the task force," said Mr. Chabot, "and the signal to go will come out of the politicians."

Some manoeuvrings are already underway between the port and the provincial government. They could end up with an exchange of island real estate downriver from Montreal.

The NHB owns a lot more land than the port actually uses; the port's operational section extends for 15 miles on the north side of the river, but the port has jurisdiction of everything on both sides of the river all the way down to Tracy.

If the old Montreal waterfront were cleared of most of its facilities, the port would replace them somewhere beyond the eastern portion of the 15-mile operational zone.

The port originally had its eye on a section of land owned by private interests, which was opposite Pointe Aux Trembles. However, the provincial government expropriated the island last spring.

The port owns several islands near the Lafontaine bridge-tunnel, which are now used as a bird sanctuary, and it may be willing to consider a tradeoff deal with the provincial government — perhaps part of the Boucherville Island archipelago for part of St. Therese Island.

While these negotiations are going on, and while port officials wait for a move by Ottawa, other private interests such as Kemp and Compeau have been getting in touch with port and Ottawa authorities about possible ventures in the proposed old Montreal re-development area of the port.

But little will really happen until the

task force starts its work. Once it does, Mr. Chabot predicts that it will only take "about six months to get the project moving."

Mr. Chabot insists that current projects in the port, chiefly the building of the Jacques Cartier container pier, do not conflict with the planned development. They are adding new acreage to the port — filled land that may be leased out later on.

The new cranes will be moved to the

east end when required, and the lost elevator capacity will be replaced by additions to other elevators downriver.

One major criticism of the Lincourt plan was that a proposed elevated railway running the length of the redeveloped downtown waterfront would block the public view of the old port.

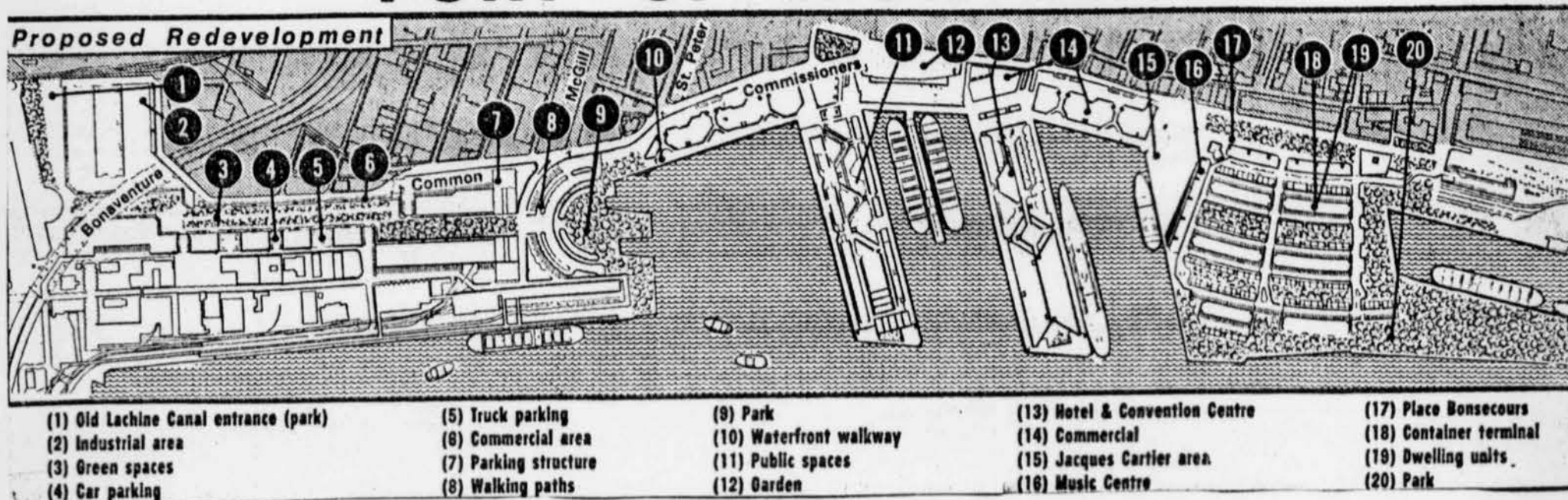
Mr. Chabot insists that there will be no railway in the area at all, and therefore no tracks or elevated sections. "We don't need a railway," he said.

Most port officials believe that the new Canadian ports policy, which was announced earlier this year by the federal government, might make a positive contribution towards a faster decision on Montreal port development.

The public really had access to the port in the late 1700s and early 1800s. It seems ironic that it may take \$500 million to "progress" to the stage that the port left behind 175 years ago.

Star Staff Reporter

PORT OF MONTREAL



Les députés PQ de la région préfèrent revaloriser le vieux port de Montréal

par Guy Deshaies

Tant qu'il n'aura pas droit de parole sur l'orientation des politiques portuaires au Québec, le gouvernement du Québec devrait s'abstenir comme il l'a toujours fait de participer financièrement à la promotion du port de Montréal et des autres ports du Québec.

En revanche, à Montréal, le gouvernement aurait intérêt à prendre part à un programme conjoint pour revaloriser le vieux port et entreprendre le plus tôt possible le projet soumis en 1975 au Conseil des ports nationaux par un groupe d'étude et qui consiste, dans une première étape, à "ouvrir une fenêtre" sur le fleuve dans le Vieux-Montréal et créer un nouvel environnement urbain autour du port entre les rues McGill et Berri.

Ce projet prévoit l'aménagement de parcs, de piétonnières, d'arcades, de complexes d'habitation et d'espaces verts autour des quais du vieux port, qui ne servirait plus qu'à l'arrivée des paquebots à la gare maritime et à la navigation de plaisance.

Telles sont, en résumé, les suggestions qu'un groupe de députés péquistes de la région de Montréal entendent faire au gouvernement en recommandant plus précisément que Québec convoque une réunion conjointe avec la ville de Montréal et les autorités portuaires pour mettre en marche une première phase d'aménagement entre la rue McGill et la Place Jacques-Cartier qui comprendrait la réfection d'édifices pour l'habitation, l'accès aux quais par des piétonnières et allées entre boutiques d'artisans, l'aménagement de parcs et la destruction de constructions inutilisées qui bouchent la vue et empêchent l'accès au fleuve.

M. Guy Bisillon, député de Sainte-Marie, a expliqué hier que le Québec avait là une vocation au chapitre de l'environnement et de l'habitation et qu'il importait de donner une dimension humaine et une vie nouvelle au port de Montréal.

Mais sur le plan de la "vie économique" du port, M. Bisillon, qui était accompagné des députés Charles Lefebvre et Patrice Laplante, respectivement de Vieux et de Bourassa, estime que le Québec doit se garder de contribuer financièrement à la promotion et à la mise en marché du port parce qu'il n'a aucune voix au

chapitre des décisions et que ces décisions prises au fédéral ont, selon M. Bisillon, été systématiquement défavorables au port de Montréal au profit du port d'Halifax, comme le montre le départ de la Cast North America.

D'autre part, suite aux engagements pris récemment par

les représentants fédéraux relativement à la construction d'un terminus de conteneurs, M. Bisillon a indiqué: "Nous laissons nos collègues fédéraux libres d'agir pour le moment et nous nous consacrons à la revalorisation du vieux port ainsi qu'à l'aménagement d'une piste cyclable dans le port".

Les provinces maritimes ont toujours contribué à la mise en marché de leurs ports même si ces derniers sont fédéraux, mais le Québec ne l'a pas fait et ces députés du PQ estiment qu'il ne doit pas commencer avant d'avoir des garanties qu'Ottawa veut vraiment aider à développer les ports du Saint-Laurent.

Le Devoir, Jeudi 7 avril 1977

\$4.5 millions pour le quai Jacques-Cartier

Les députés du PQ surveillent de près l'aménagement du port

Jean-Guy Martin

Les députés du Parti québécois de la région de Montréal ont annoncé hier leur ferme intention de continuer à surveiller de près la réalisation des engagements pris par leurs collègues fédéraux face à l'aménagement futur du port de Montréal.

En effet, suite à une rencontre des députés péquistes avec leurs collègues fédéraux, ces derniers avaient pris l'engagement de faire débloquer les fonds nécessaires à l'aménagement du quai Jacques-Cartier.

Hier, lors d'une conférence de presse, le porte-parole du caucus des députés montréalais du PQ, M. Guy Bisaillon, député de Ste-Marie, a annoncé que le ministre fédéral des Transports avait confirmé l'accréditation d'une somme de \$4.5 millions pour l'aménagement du quai Jacques-Cartier, ainsi que d'une somme de \$1.5 million pour l'installation d'une grue portique dès cette année, et d'une autre de \$1,5 million pour une deuxième grue en 1978.

Projets

M. Bisaillon a révélé que, lors de la prochaine rencontre avec les autorités portuaires et municipales de Montréal, les députés du PQ comptent soumettre un projet de piste cyclable dans la partie est du port de Montréal qui couvrent les comtés de St-Jacques, Ste-Marie, Maisonneuve et Bourget. Le porte-parole des députés péquistes s'est dit convaincu que ce projet pourrait être réalisé à court terme, vu les coûts minimes qu'il entraînerait.

Vieux port

D'autre part, la remise en valeur du Vieux Port est une des priorités des députés péquistes dans l'aménagement du port. Compris entre les rues McGill et Berri, cet

emplacement appartient au gouvernement fédéral. M. Bisaillon est d'avis que le fédéral devrait accepter de discuter de la mise en valeur de ce terrain.

Ce projet servirait à améliorer la qualité des services du port, à régler la question des espaces verts, à ouvrir la ville de Montréal au port et à améliorer la qualité de l'environnement. Il serait question dans l'immédiat d'y construire un complexe de logement, d'y installer un musée du port et, enfin, d'intéresser les artisans à s'y regrouper afin de créer une continuité avec les activités du Vieux-Montréal.

Recommandations

Parmi les principales recommandations du caucus des députés péquistes, M. Bisaillon a dit que son groupe s'opposait, pour le moment, à ce que le gouvernement du Québec participe au financement du marketing des ports québécois tant et aussi longtemps qu'il n'aura pas l'assurance que les politiques et les orientations fédérales à ce sujet ne soient à l'avantage du Québec.

M. Bisaillon devait ajouter que, jusqu'ici, toutes les décisions prises par les autorités fédérales n'ont fait que diminuer les activités du port de Montréal pour avantager celles des ports des autres provinces.

Enfin, le caucus recommande que le Québec soit consulté quant au développement futur du port de Montréal et des autres ports du Québec. Que le ministre d'état à l'aménagement négocie en priorité ce dossier. Que les ministres des Affaires municipales, du Transport, le ministre délégué à l'Environnement, les ministres d'état au Développement économique et à l'Aménagement participent étroitement à ce dossier.

On leur demande de s'attaquer de façon plus concrète à développer ce qui relève ou pourrait relever de leur juridiction et à suivre de près les modifications qui seront apportées à la loi fédérale de même qu'aux changements de structure.

Pas d'argent pour le port de Montréal

par Benoit AUBIN

Le gouvernement du Québec n'a pas l'intention de dépenser un sou pour faire la promotion des installations portuaires de Montréal tant et aussi longtemps qu'il ne sera pas équipé, politiquement et juridiquement, pour en contrôler le développement.

"Ce serait de l'argent jeté à l'eau" ironise le

député de Sainte-Marie, M. Guy Bisaillon, qui affirme que c'est l'attitude même du gouvernement fédéral qui est la principale cause de l'indigence du port de Montréal.

"Toutes les interventions d'Ottawa en matière de transport maritime, ces dernières années, ont eu pour effet de faire diminuer le volume transbordé à Montréal, au pro-

fit d'autres ports, celui de Halifax, notamment," affirme-t-il.

Dans ce débat, les adversaires de M. Bisaillon soutiennent que l'actuelle prospérité du port de Halifax — qui vient de rassembler les opérations du transporteur de conteneurs Cast Lines, jusque là basé à Montréal — est le résultat de l'importante campagne de promotion et de lobby menée par le

gouvernement de Nouvelle-Ecosse.

Bisaillon affirme que le gouvernement du Québec a cependant l'intention de multiplier le plus possible les contacts avec les autorités fédérales compétentes en matière de transport maritime.

Il tend cette perche au fédéral: si le gouvernement est prêt à consentir à la Ville de Montréal et au Gouvernement du

Québec un droit quelconque d'utilisation des terrains fédéraux dans le port de Montréal, on pourrait commencer immédiatement la préparation de projets de récréation, d'habitation et d'amélioration de l'environnement déjà proposés dans le schéma d'aménagement du vieux port de Montréal, en 1975.

Selon Bisaillon, on pourrait dès cette année,

ouvrir une piste cyclable, démolir les corridors aériens qui relient les deux élévateurs à grain, près de la Place Jacques Cartier, "ouvrir une fenêtre sur le fleuve", etc.

Mais les négociations, entre les autorités portuaires, et celles de Montréal, de Québec et d'Ottawa ne pourront s'entamer, sur ces projets "de bien public" avant qu'Ottawa ne consente.

Les députés péquistes retraitent

Pas un cent au port de Montréal si le gouvernement n'est pas consulté

par Guy PINARD

Les députés du Parti québécois de la région de Montréal ont décidé de ne pas recommander au gouvernement du Québec de s'impliquer financièrement dans le port de Montréal à moins qu'il n'ait l'assurance d'être consulté dans les décisions qui risqueraient d'influencer l'avenir du port de Montréal.

Telle est la communication faite par le porte-parole du groupe, M. Guy Bisaillon, lors d'une conférence de presse tenue pour faire le bilan de l'action du Parti québécois dans le port de Montréal.

D'aucuns s'attendaient à ce que le gouvernement du Québec, à l'instar des autres provinces, annonce sa décision de s'impliquer directement sous forme de financement d'une campagne de marketing, d'autant plus que les députés avaient eux-mêmes soulevé cette possibilité lors de leur visite du port, le 22 février dernier.

Nous ne demandons pas un partage de juridiction, dit M. Bisaillon. Nous demandons une garantie morale que le Québec serait consulté,

et qu'on nous soumettrait un plan quinquennal qui serait par la suite respecté."

Selon M. Bisaillon, cela suppose d'abord de mettre en application, et au plus vite, les points sur lesquels le consensus paraît s'établir et de tester par ricochet la volonté d'agir des députés fédéraux.

Le Parti québécois souhaite donc faire asséoir à la même table des représentants de l'administration portuaire, de la Ville de Montréal et des différents ministères, fédéraux et provinciaux, qui sont ou pourraient être impliqués dans le développement du port de Montréal.

Le parachèvement des travaux du poste de manutention des conteneurs est justement l'un de ces points. M. Bisaillon se dit heureux que ses collègues fédéraux aient enfin décidé de donner suite à un projet présenté il y a sept ans.

"Nous laissons le champ libre aux fédéraux, mais nous allons voir à ce qu'ils respectent leurs engagements", a dit M. Bisaillon à ce sujet.

L'ouverture d'une fenêtre sur le fleuve est un autre sujet sur lequel

le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial et l'administration portuaire paraissent d'accord, même si dans les modalités, les opinions peuvent varier.

Les députés péquistes de la région de Montréal préconisent que dans un premier temps, on libère la bande de terrain entre la rue McGill et la place Jacques-Cartier, quitte à réaliser la même chose jusqu'à la rue Berri plus tard.

Les équipements en place sont vieillots, rappelle M. Bisaillon, et le développement du port vers l'Est bénéficierait à toutes les parties concernées. Le port pourrait offrir un meilleur service, se moderniser, les Montréalais hériteraient d'espaces verts, ou on pourrait y construire des logements. Le Vieux Montréal reprendrait de la valeur.

Tout en reconnaissant comme le président de l'administration portuaire, M. Jean-Marie Chabot, que le port devra récupérer ailleurs les espaces perdus dans le Vieux Montréal, tout particulièrement en faisant l'acquisition de l'île Sainte-Thérèse, M. Bisaillon souligne que le Parti québécois n'aurait pas objection à ce que le

port y érige certaines installations sans avoir cependant à céder sa propriété.

"Le gouvernement du Québec n'est pas encore propriétaire de l'île Sainte-Thérèse, mais nous sommes convaincus qu'il le sera un jour", a dit M. Bisaillon à ce sujet.

Piste cyclable

En fait, la seule réalisation concrète que le Parti québécois préconise pour l'immédiat est une piste cyclable sur une route inutilisée, en bordure du fleuve, dans les circonscriptions de Saint-Jacques, Sainte-Marie, Maisonneuve et Bourget. Selon M. Bisaillon, l'administration portuaire serait d'ac-

cord avec le projet. C'est l'administration municipale qui s'y était opposée il y a quatre ans.

Au sujet de l'affaire Cast, M. Bisaillon, tout comme le président de l'administration portuaire, commence à se demander si la compagnie a joué franc jeu. Les interventions provinciales et fédérales, puis la médiation de l'administration portuaire, avaient réussi à réduire les obstacles à l'attribution d'une place au conseil d'administration. Cela n'aurait pas dû justifier un départ qui allait entraîner des pertes de \$3 millions par année à la compagnie Cast, selon le député de Sainte-Marie.

Plan unfolds

City port to become 'park'

The long-awaited plan for development of the Montreal harborfront is expected to make the old port a more park-like area that will combine clean commerce and recreation with easy public access.

Details of the plan, still under wraps, are expected to be unveiled by the federal cabinet after a meeting in Montreal next Friday.

The pattern for port development was established in Toronto following a program announced just before the last federal election.

While the Toronto harborfront development has not been completed, it has turned part of the port into a work-play area that is an asset to the city.

Plans for development of the downtown Montreal port area have been in the making for many years.

The major study to date was a \$100,000 one by architect Michel Lincourt.

It envisioned a Mirabel-sized undertaking costing \$500 million or more, and calling for redevelopment of a mile-and-a-quarter section of

port — from the foot of McGill Street to Berri Street.

When fully developed, it would consist of about 40-per-cent green space. The rest would be taken up with office and apartment buildings, perhaps a hotel, some bicycle paths and promenades.



By
Patrick
Finn

The goal would be to provide the citizens of this city with a view of a picturesque, but still functioning waterfront.

Clean shipping operations — the passenger terminal, for example — would remain where they are, but unsightly operations would have to shift to the eastern part of the port.

It is expected that the upcoming federal plan will be much more con-

servative than the original Lincourt plan — in keeping with the federal government's spending restraint program.

A smaller development area might be in order, or perhaps a program that will extend over many years. In any case, the final price is expected to be in the hundreds of millions of dollars.

One of the stumbling blocks to development of the downtown waterfront is the existence of three grain elevators which block the public's view of the river.

Most of the elevators in the older part of the port are not being used; port authorities have not torn them down, however, because of the expense. One estimate placed the cost of demolition of one elevator at \$2 million.

Architects have suggested that perhaps one of the elevators could be developed into an apartment building. This has already been done in some U.S. cities.

Another decision to be made is what to do with the Jacques Cartier

container terminal, a public facility near the Victoria basin that the port has been building for several years but has not completed.

Work to date has consisted of tearing down sheds and filling land to provide space for autos and containers. If the terminal is eventually going to be shifted to the east end, it may not be wise to put in loading cranes and other expensive moving devices at this time.

There has been a gradual shift of operations to the east end of the island over the past decade or more, and indications are that this trend will continue.

Park-like development of the downtown port in the light of this shift appears to be a logical idea. The initial impetus for mixed commercial-residential development came with the building of Habitat on the Mackay pier in 1967.

Another problem in the development of the downtown port is the positioning of the railway tracks. Several of them may have to be relocated or elevated, which could be expensive.

Remarks by
the Honourable
André Ouellet

Discours de
l'honorable
André Ouellet

Minister of State
for Urban Affairs

Ministre d'État
chargé des affaires urbaines

For Release: December 8, 1977

À publier

Please check against deliver

Veuillez vérifier avant de publier

La fenêtre sur le fleuve

Montreal, Quebec.

December 8, 1977



Central Montreal
and Housing
Corporation

Société centrale
d'hypothèques
et de logement

Ministry of State
Urban Affairs
Canada

Ministère d'État
Affaires urbaines
Canada

National
Capital
Commission

Commission
de la Capitale
Nationale

MUA 102-14

The federal cabinet today gave the green light to redevelop federal government properties situated in the "Old Port" and adjacent areas.

RESPONSIBILITIES:

I must say I'm particularly pleased with the decision of the National Harbours Board which the minister of Transport has already announced.

This gives me the opportunity to do something of value in the Old Port of Montreal. It will be my ministry's function to lead and coordinate the different aspects of the planning and implementation of this project.

A TASK THAT MUST BE DONE

Located in what was once, the heart of Montreal and considered an integral part of the historically designated area of "Old Montreal", the old port has been for a number of years a source of concern for not only all levels of government but for the public as well.

Today, at a cabinet meeting held in Montreal, the government has decided to take the "bull by the horns" and to proceed, in conjunction with local interests, with development of federal properties.

At this point the image of the "Old Port" is tarnished. There are some federal properties there which are in a deteriorating state. Not only are they deteriorating but for some years now they have no longer been in full use and they represent a senseless, unsightly obstacle to a clear view of the river. I'm referring now, to grain elevators numbers one and two, adjacent warehouses and sheds as well as the series of railway tracks which pass in front of these buildings.

WHAT CAN BE DONE:

Once these barriers, which I have just mentioned have been removed, the land will be used to compliment the already existing area called Old Montreal.

Included in the elements, which could contribute to the transformation of Old Port are:

1. Construction of housing on MacKay Pier.
2. Establishment of a link-up of the recreational areas of the Lachine Canal with the Old Port.
3. Installation of an industrial park on the land formally occupied by the autostade.

WHAT WE WANT:

We want to enhance the cultural heritage in Montreal, improve the quality of life, give public access to the river, contribute positively to the betterment of the economic picture of the city and create harbour facilities compatible to the human and historical environment.

The redevelopment of the Old Port should serve to stimulate further renovation of Old Montreal, work which will be carried out by both the public and private sectors and which will conform to the wishes of Montrealers. The general public will be invited to participate. I will ask for and take into consideration the views and suggestions made by such organizations as the Viger Commission, Historical Commission of Montreal, Save Montreal and all other interested groups.

In the past, both provincial and municipal authorities have urged the federal government to take the initiative that I'm presenting to you today. The federal government has the intention to obtain through

my ministry full cooperation from these authorities

REMOVAL OF EXISTING BARRIERS:

Blessed with a regal mountain and a majestic river, Montrealers will now have a window to the St. Lawrence in this historic part of their city.

For too long governments and associations have searched for ways to revitalize this segment of Old Montreal. Personally, I've been interested in this question since I entered politics. Keeping this in mind, I am happy to announce today that the obstacles which have up until now prevented Montrealers from giving a breath of life to this historical area will be removed.

The work will be financed by available funds already allocated in federal programs, as well as money from the private sector. The different aspects of the undertaking will cost approximately \$60 millions.

At last, Montrealers will have a window to the river. They'll have access to the old port, which will have been revitalized, thus enhancing the cultural, human and touristic value of Old Montreal.

Le vieux port de Montréal, coeur de la cité et centre du commerce et du transport au Canada pendant plusieurs siècles, est flanqué de tous côtés par des immeubles datant du XVII^e siècle, témoins éloquents du passé de la ville.

Les premières cargaisons commerciales transitées à Montréal consistaient en fourrures ramenées de l'intérieur des terres par les pionniers et les coureurs des bois. Une fois abandonné le commerce de la fourrure, des hommes d'affaires avertis eurent l'idée d'approfondir et d'élargir le canal reliant le fleuve Saint-Laurent aux Grands Lacs et d'aménager des installations portuaires. En 1871, le port de Montréal était enfin raccordé à une ligne de chemin de fer.

Au début du siècle, le port était devenu un important centre d'activité commerciale. Y étaient acheminées tour à tour des importations de charbon, de fer, d'acier, de denrées alimentaires, de laine et de coton, et des exportations de blé et de peaux des Prairies, alors en voie de colonisation.

En 1928, le volume du transit dans le port s'établissait à 12.5 millions de tonnes, l'un des plus élevés du continent. Montréal était alors le premier port de grain du monde. Mais la concurrence ne fut pas longue à naître et, vingt ans plus tard, la ville avait perdu le premier rang. Depuis lors, le port soutient l'activité industrielle de la région, son principal client, dont la croissance - le progrès démographique notamment-bénéficie en retour à l'industrie.

Le port, avec ses hangars, ses silos à grain, ses voies ferrées et autres installations, occupe l'emplacement de la première colonie européenne fondée sur l'île en 1642. Or, l'avènement de nouvelles techniques de transport a rendu désuets bon nombre de ses bâtiments et de ses opérations. En outre, l'extension des services portuaires a longtemps

empêché Montréalais et touristes de jouir des abords du fleuve.

Depuis quelques années, les propositions et plans de réaménagement du vieux port et de son quartier n'ont pas manqué. L'un entre eux, présenté il y a ans, prévoyait la construction d'un immense complexe -- appartements, immeubles commerciaux, parcs, port de plaisance, hotel, écoles et boutiques -- sur le territoire s'étendant du Vieux Montréal jusqu'à la Cité du Havre. La proposition fut rejetée par le Ministère d'Etat aux Affaires urbaines et la Ville de Montréal, tous deux soucieux de limiter le développement au profit des espaces verts.

Le projet fédéral dévoilé aujourd'hui n'a rien de commun avec le plan proposé il y a ans. Le réaménagement du port fait maintenant une large place aux parcs et joint l'utile à l'agréable en adjoignant aux espaces récréatifs de petits commerces faciles d'accès.

Certains services portuaires pourront demeurer sur place sans inconvénient, comme le terminus des passagers. D'autres seront déplacés du côté est. (Le port de Toronto offre un bon exemple des avantages que présente pour une ville et ses citoyens un réaménagement bien pensé.)

Vu l'importance de ce terrain fédéral pour tous les Montréalais, la suite de la planification gouvernementale tiendra compte des avis exprimés par tous les organismes publics et associations civiques intéressés. Par le biais de cette consultation populaire, le réaménagement du vieux port de Montréal servira à revitaliser tout le quartier; en effet, les besoins des citoyens y seront considérés dans toute leur importance et dans leurs aspects les plus divers: logement, bureaux, commerces, loisirs et culture, espaces verts, préservation du patrimoine.

On sollicitera la participation des citoyens dans tous ces domaines, car il est entendu que ce quartier doit devenir leur quartier. Le gouvernement fédéral entend consulter plus précisément: les responsables de la planification urbaine et du tourisme de Montréal, la Communauté urbaine de Montréal et le gouvernement provincial, ainsi que les associations telles que la Commission des sites historiques de Montréal, Sauvons Montréal, la Commission Viger, Espaces verts, la Chambre de commerce de Montréal, les armateurs, les marins, les employés du port et tous autres groupes intéressés.

Les recommandations ainsi recueillies seront soigneusement étudiées afin de donner satisfaction à tous les principaux intéressés.

BACKGROUNDER

The old port of Montreal, which for centuries has been a focal point in the city and the heart of commercial and shipping activity in Canada, is surrounded by mid-17th century historic buildings recalling the city's early beginnings.

The earliest commercial cargo through Montreal was fur pelts transported by canoe from Canada's interior by pioneer adventurers. When the fur trade died, far-sighted entrepreneurs, during the last half of the 19th century, took action to deepen and widen the channel connecting the St. Lawrence River to the Great Lakes and to provide port facilities. In 1871, the port of Montreal was, for the first time, connected with a rail service.

By the beginning of this century, the port was a major focus for commercial activity, including imports such as coal, iron, steel, food products, wool and cotton together with exports of wheat and hides from the Prairies, which had begun to colonize.

In 1928, the port tonnage had reached 12.5 million tons, one of the largest on the continent. At that time, Montreal was the chief grain port in the world. However, competitors emerged and when the Second World War broke out, Montreal had lost its supremacy. Since

then, the industries of the Montreal area have been largely responsible for the life of the port. Essentially, the port's activity is oriented towards the needs of Montreal industry which has, in turn, been stimulated by population growth and other factors.

Located on the site of the first European settlement on the island of Montreal dating back to 1642, the port now houses warehouses, grain elevators, rail lines and other related shipping facilities. In recent times, the introduction of new shipping methods has resulted in some of the functions of the old port and many of its structures becoming obsolete. In addition, the extensive development of the port has physically separated Montreal's citizens and visitors from achieving a true enjoyment of the waterfront area.

In past years, many ideas and proposals have been put forward on how to develop the old port area. One such plan submitted two years ago recommended that the region from Old Montreal to Cité du Havre would be turned into a huge complex of apartment buildings, parks, a marina, office buildings, a hotel, schools and a shopping mall. When submitted, both the Ministry of State for Urban Affairs and the city of Montreal rejected this report because more green space and less development was desired.

The federal plan unveiled today has nothing to do with the plan submitted two years ago. The redevelopment of the Montreal harbourfront will be park-like in appearance and combine recreation and small

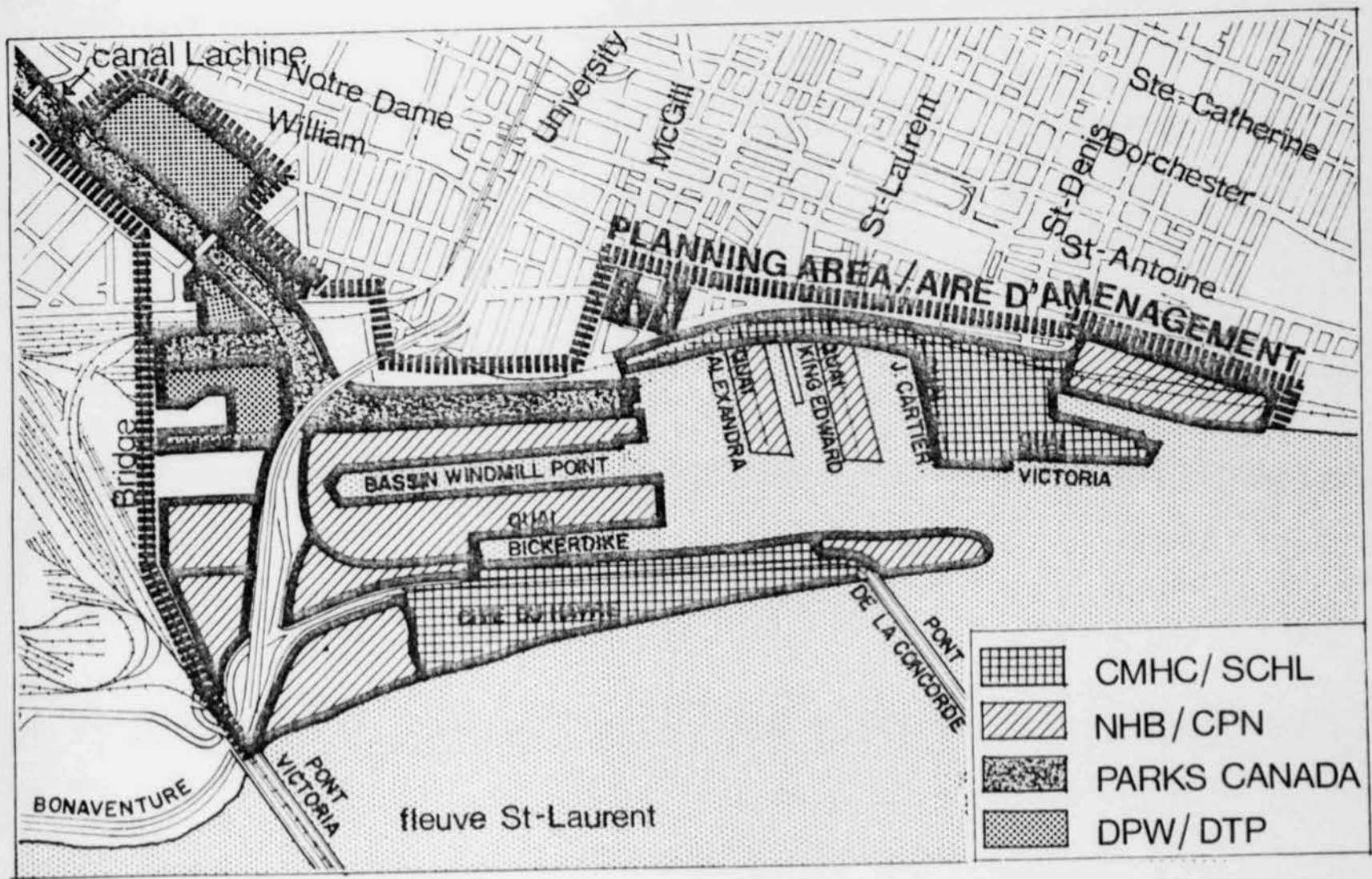
commercial establishments with easy public access. Certain clean shipping operations, like the passenger terminal, will remain in the old port area, but other facilities will shift to the eastern part of the port. A similar undertaking is Toronto's Harbourfront development, which has become an asset to the city and its citizens.

Because of the importance of this federal land to all the citizens of Montreal, future federal planning will be based on input from various public bodies and concerned citizens' groups. In this public participation process -- the redevelopment of the old port of Montreal will rejuvenate the area by fully accounting for the needs of people in such important areas as housing, offices, commercial, recreational and cultural facilities, public open-space and heritage conservation.

Citizen input will be solicited on all of these fronts so that the area serves as a "people place". Some of the sources from which the federal government wishes suggestions include: urban planning and tourism officials from the city of Montreal, the Montreal Urban Community and the Province of Quebec; and groups such as the Historical Commission of Montreal, Save Montreal, the Viger Commission, Green Spaces, la Chambre de Commerce, the Montreal Board of Trade, shipowners, sailors and port employees and other interested groups.

Recommendations for future action from such groups and individuals,

and any others wishing to participate, will be analyzed so that the redevelopment of the port area conforms with the needs of those most closely involved.



Remarks by the Honourable André Ouellet

Discours de l'honorable André Ouellet

Minister of State
for Urban Affairs

ministère d'État
chargé des Affaires urbaines

For Release:

À publier:

Le 8 décembre 1977

Please check against delivery

Prérez de vérifier avant de publier:

La fenêtre sur le fleuve

Montréal, Québec.

Le 8 décembre 1977



Central Mortgage
and Housing
Corporation

Société centrale
d'hypothèques
et de logement

Ministry of State
Urban Affairs
Canada

Ministère d'État
Affaires urbaines
Canada

National
Capital
Commission

Commission
de la Capitale
nationale

MIA/MAL 100

Projet de discours du ministre

Le Cabinet fédéral a aujourd'hui donné son accord à un ensemble d'actions coordonnées dont l'objet est le réaménagement des propriétés que le gouvernement fédéral possède dans le "Vieux Port" de Montréal et dans les aires adjacentes.

Les responsabilités

Je suis heureux des décisions prises par les Ports nationaux et annoncées aujourd'hui par le Ministre des Transports car ceci me donne l'occasion d'entrer en action par l'entremise de mon ministère dans cette partie du Vieux Montréal pour diriger et coordonner les actions qui seront entreprises pour planifier et mettre en oeuvre le réaménagement tant attendu.

Une entreprise qui s'impose

Située au centre de Montréal et considérée comme partie intégrante du quartier historique du "Vieux Montréal", la zone du "Vieux Port" est, depuis nombre d'années, une source d'inquiétude pour tous les paliers de gouvernement et pour le public.

Le gouvernement fédéral a décidé de prendre le taureau par les cornes, de procéder à un développement exemplaire de ses propriétés, en accord avec les objectifs et intérêts locaux.

L'image du "Vieux Port" est ternie. Il y a là des propriétés fédérales qui sont dans un état de détérioration. Il y a là des entraves à l'apport d'une vie nouvelle au "Vieux Montréal".

Il y a là notamment des barrières réelles. Il y a des barrières entre le "Vieux Port" et le "Vieux Montréal", soit les silos à grains 1 et 2, des hangars et entrepôts et des voies ferrées.

Ce qui peut être fait

Une fois disparues les barrières dont je viens de vous parler, les terrains sur lesquels elles se trouvent pourront servir à des fonctions urbaines complémentaires de celles qui s'installent graduellement dans des immeubles reconvertis du "Vieux Montréal".

Parmi les éléments qui peuvent contribuer à la transformation du "Vieux Port", il y a:

1. la construction d'habitations sur le quai MacKay;
2. l'établissement d'un lien entre les espaces récréatifs du canal Lachine et la zone du "Vieux Port";
3. la mise en place d'installations industrielles sur l'emplacement de l'autostade, pour renforcer les fonctions portuaires qui resteront dans le "Vieux Port".

Ce que nous voulons

Nous voulons mettre en valeur le patrimoine culturel canadien à Montréal, améliorer la qualité de la vie à Montréal, faire en sorte que le public ait accès au plan d'eau à l'intérieur des limites portuaires, apporter quelque chose de positif pour le relèvement économique de la métropole et créer des fonctions portuaires qui soient propres à un environnement humain et historique.

Le réaménagement du "Vieux Port" doit servir de stimulant à la rénovation du "Vieux Montréal", une rénovation qui sera l'oeuvre des autorités publiques et de l'industrie privée et qui sera faite conformément à la volonté populaire. Il y aura un programme efficace de participation du public. Je solliciterai

et tiendrai compte des vues et des idées des représentants d'organismes tels: La Commission Viger, L'Association du Vieux Montréal, Sauvons Montréal et tout autre groupe intéressé.

Les autorités provinciales et municipales ont montré dans le passé qu'elles voulaient vraiment que le gouvernement fédéral prenne une initiative comme celle dont je vous fais part aujourd'hui. Le gouvernement fédéral a l'intention d'obtenir, par l'intervention du ministère dont je suis le titulaire, l'entière coopération et collaboration de ces autorités.

L'abolition des barrières

Dotés d'un mont qui est royal et d'un fleuve qui est majestueux, les Montréalais, auront maintenant une fenêtre sur le fleuve dans cette vieille partie historique de Montréal. Pendant longtemps, des gouvernements, des associations et autres groupements ont cherché les moyens de revaloriser cette partie du Vieux Montréal. Personnellement je m'intéresse à cette question depuis mes débuts en politique. Aussi, suis-je très heureux d'annoncer aujourd'hui que vont disparaître les entraves qui ont jusqu'à maintenant empêché les Montréalais de donner une nouvelle vie à leurs emplacements historiques.

Le développement sera financé par des fonds publics disponibles dans les budgets actuels de programmes fédéraux et par des fonds privés. Les divers aspects de l'entreprise coûteront environ \$60 millions.

Enfin, les Montréalais auront une fenêtre sur le fleuve, ils auront accès au "Vieux Port", qui aura été revitalisé, et ils bénéficieront d'un "Vieux Montréal" dont les aspects historique, touristique, culturel et humain se seront enrichis.

A publier immédiatement

LA FENÊTRE SUR LE FLEUVE

A la suite d'une réunion du Cabinet fédéral qui a eu lieu à Montréal aujourd'hui, le ministre d'Etat chargé des Affaires urbaines, M. André Ouellet, a le plaisir d'annoncer une importante et nouvelle initiative du gouvernement fédéral qui consistera à transformer des terrains du vieux port de Montréal en un lotissement urbain à vocation mixte.

Comme ce fut le cas pour d'autres secteurs de valeur du centre-ville, le réaménagement du vieux port a, pendant de nombreuses années, fait l'objet de discussions et de débats quelquefois difficiles, relativement à la meilleure affectation que l'on pourrait en faire.

Un comité interministériel présidé par M. Ouellet s'est maintenant mis d'accord sur un projet commun. Le Cabinet fédéral a confié à M. Ouellet la responsabilité de diriger et de coordonner le programme de réaménagement du vieux port.

Un comité fédéral présidé par un représentant du Ministère d'Etat aux Affaires urbaines a été formé; il comprendra des représentants des Travaux publics, de Parcs Canada, de la Société centrale d'hypothèques et de logement et du Conseil des ports nationaux.

.../2

En faisant l'annonce de ce projet, M. Ouellet a déclaré que "le vieux port de Montréal a été depuis 300 ans le centre qui a soutenu le développement et les activités de la ville. En réalité, le secteur présentement occupé par les silos à grain et les entrepôts se trouve sur l'emplacement même des premiers établissements européens dans l'île de Montréal. Cependant, ces dernières années, des entrepôts, des remises et des voies ferrées ont empêché les Montréalais d'utiliser quotidiennement le secteur du port. Mais ce déplacement des services de transport constituera une merveilleuse occasion de voir le vieux port, qui a joué pendant si longtemps un rôle important dans la vie de la population et du monde des affaires de Montréal, devenir une fois de plus la fenêtre panoramique de la ville."

Les plans de réaménagement comprennent la démolition des silos à grain numéros 1 et 2, des remises adjacentes ainsi que l'enlèvement des voies ferrées devant ces bâtiments. L'autostade sera démantelé et offert à toute municipalité intéressée à s'en porter acquéreur.

Les déboursés immédiats comprennent 4 millions de dollars pour la démolition de divers bâtiments et 3.5 millions pour les transferts de terrains. Finalement, environ 60 millions de dollars seront déboursés pour le réaménagement proprement dit, qui sera effectué presque entièrement par l'entreprise privée.

La plupart des installations du Conseil des ports nationaux qui se trouvent présentement sur les terrains situés entre les rues Berri et McGill, seront déplacées au terminus pour conteneurs Racine. Deux quais resteront en usage comme terminus pour le départ et l'arrivée des passagers.

.../3

En communiquant cette nouvelle, M. Ouellet a souligné que les utilisations futures du vieux port ne feront pas uniquement l'objet d'une décision du gouvernement fédéral. On invitera tous les organismes publics et les associations civiques intéressés à soumettre des mémoires à cette fin. Des débats publics auront également lieu au sujet des affectations possibles de ce secteur. Certaines activités à caractère public seront organisées immédiatement, tel un centre d'exposition, afin d'expliquer l'évolution du secteur du vieux port depuis les premiers établissements européens jusqu'à nos jours. La construction d'une voie piétonnière et d'une piste cyclable, reliant les zones récréatives le long du Canal Lachine avec le secteur du vieux port, pourra commencer l'an prochain.

En vertu du plan fédéral, 48 acres de terrain en bordure du fleuve ainsi que 35 acres sur la Jetée MacKay deviendront la propriété de la Société centrale d'hypothèques et de logement qui détiendra ces terrains en attendant l'exécution du plan de réaménagement.

For Immediate Release

A WINDOW ON THE RIVER

MONTREAL, December 8 - Following a Federal Cabinet meeting which was held to-day in Montreal, the Minister of State for Urban Affairs, Mr. André Ouellet, is pleased to announce a major new federal initiative to transform government lands in the Old Port of Montreal into a mixed use urban development.

As with any valuable inner city site the redevelopment of the old port has been subject to many years of difficult discussion and debate concerning just how the site could be best used.

Under the chairmanship of Mr. Ouellet an interdepartmental committee has now reached agreement on a common proposal. The Federal Cabinet has given the responsibility to Mr. Ouellet to direct and co-ordinate the redevelopment scheme for the "old port".

A federal committee chaired by a representative of MSUA has been formed and will include representatives from Public Works, Park's Canada, Central Mortgage and Housing Corporation and National Harbours Board.

In announcing the project Mr. Ouellet said "The Old Port of Montreal has for 300 years been the hub around which the city has focused. In fact, the area now occupied by grain elevators and warehouses occupies the same site as the first European settlement on the island of Montreal. In recent years, though, storage facilities, sheds and rail lines have blocked the harbour from daily use by Montrealers. But this relocation of transportation facilities

.../2

will be a marvellous opportunity to see the "old port", which has played such a long and important role in the lives of people and businesses of Montreal, once more become the picture window of the city."

Redevelopment plans include the demolition of grain elevators, 1 and 2, adjacent sheds as well as the railway tracks which pass before these buildings. The autostade will be dismantled and offered to any interested municipality.

The immediate expenditures include \$4M for the demolition of the various buildings and \$3.5M to accomplish the land transfers. Eventually some \$60M will be spent on redevelopment efforts, virtually all by the private sector.

Most National Harbours Board facilities currently on the lands between Berri and McGill Streets will be transferred to the Racine Container Terminal. Two piers will remain in use for passenger terminal purposes.

In making the announcement, Mr. Ouellet emphasized "future uses of the "old port" will not be decided by federal fiat. Briefs will be requested from all interested public agencies and concerned citizens. Public discussions will also be held concerning possible future uses. Some public activities will begin immediately, such as an exhibit centre to explain how the "old port" area has evolved from the earliest settlement to the present day. A walkway and bicycle route linking the recreation areas along the Lachine Canal with the "old port" area can also be started next year."

.... /3

Under the Federal plan, 48 acres of waterfront land as well as 35 acres on MacKay Pier will become the property of Central Mortgage and Housing Corporation which will hold the lands awaiting the redevelopment plan.

Le Vieux Port sera rendu aux Montréalais

par Michel Vastel

Siégeant exceptionnellement dans la métropole, le cabinet Trudeau a sillonné les quatre coins de la région montréalaise et distribué, ça et là, un flot de bonnes paroles et quelques millions de subventions.

Le clou de ce grand blitz, soigneusement organisé par le cabinet du ministre des Relations fédérales-provinciales, M. Marc Lalonde, aura été la conférence de presse des ministres des Transports et des Affaires urbaines.

Après une semaine de suspense, MM. Otto Lang et André Ouellet ont finalement livré les détails d'un plan de réaménagement du port de Montréal, impliquant des investissements d'une centaine de millions de dollars.

Ces investissements s'effectueront dans deux secteurs du port, soit le "Vieux Port" lui-même, entre les rues Berri et McGill, et, dans l'est, aux quais 58 à 64 à hauteur de Lacordaire.

D'ouest en est, les travaux sur le port comporteront les aménagements suivants:

- L'autostade sera démolie et fera place à un parc industriel pour industries légères. Il n'est plus question de faire de cet emplacement un aéroport pour les avions à décollage et atterrissage courts (ADAC). L'autostade lui-même sera mis en vente pour les municipalités qui voudraient en acquérir des éléments.

- Le "Vieux-Port" sera rendu aux Montréalais. Il s'agira, entre les rues McGill et Berri, d'ouvrir une vaste "fenêtre sur le fleuve". Les deux élévateurs à grain et les voies ferrées, seront démolis. Parc Canada se chargera d'aménager cette vaste berge, en assurant un lien avec les espaces récréatifs du canal Lachine. Les Montréalais auront ainsi directement accès, du Vieux Montréal, aux rives. Des projets semblables ont déjà été entrepris à Vancouver et Toronto.

- Sur la jetée MacKay (cité du Havre), le gouvernement fédéral, via la SCHL, tentera d'attirer des promoteurs immobiliers pour développer d'autres complexes à côté d'Habitat 67.

- Dans l'est, sur une superficie de près de 30 acres, le Port de Montréal a été autorisé à construire un quai public pour conteneurs. Il s'agit d'un investissement de \$26 millions, attendu depuis plusieurs années et qui attirera à Montréal, outre CP Navigation, des affréteurs étrangers. On prévoit que, dès l'an prochain, le nouveau quai apportera un trafic de 30,000 conteneurs. Cela pourrait rapidement atteindre 100,000 conteneurs supplémentaires par année. Il y avait déjà deux quais privés, Cast et Manchester Liners, et un quai public appartenant à Logistec. Le gouvernement fédéral prévoit que ce quai entraînera des retombées économiques de \$24 à \$40 millions pour la région métropolitaine.

- Enfin, l'administration du port de Montréal modernisera les élévateurs à grain situés dans l'est de manière à absorber le transbordement actuellement effectué sur l'élévateur numéro 1, près de l'autoroute Bonaventure, et utilisé par les minoteries. La démolition de l'élévateur numéro 2, se fera dès l'an prochain puisqu'il n'est déjà plus utilisé.

La centaine de millions de dollars ainsi autorisée ne viendra pas, tant s'en faut, des coffres du gouvernement fédéral. Les \$37.5 millions d'améliorations aux installations portuaires seront pris à même une réserve de \$47 millions accumulée par le port de Montréal. Quant au projet de M. André Ouellet, dans le secteur du Vieux-Port, qui représente des investissements de \$60 millions, \$40 à \$45 millions seront fournis par l'entreprise privée.

On prévoit en effet que l'embellissement du Vieux Port, et l'ouverture directe du Vieux Montréal sur le fleuve, réactivera les projets de rénovation, pourra entraîner la création de petits

commerces et attirera les promoteurs immobiliers sur les terrains disponibles de la jetée MacKay.

Autant le projet de M. Otto Lang est précis, comme la maquette qu'il a présentée hier aux administrateurs du port, autant celui de M. André Ouellet demeure vague. A dessein: le ministre des affaires urbaines a promis hier de s'assurer de la collaboration de tous les organismes intéressés à la rénovation du Vieux Montréal et de son port: la commission Viger, l'Association du Vieux Montréal,

Sauvons Montréal, etc. M. Ouellet a aussi laissé entendre qu'en propriétaire discipliné il avait consulté l'administration de Montréal et son service d'urbanisme sera appelé à donner son point de vue.

Quant au gouvernement provincial, M. André Ouellet accueillerait avec enthousiasme la collaboration de Québec, mais à tout hasard, il rappelle que, sur le port, il est en territoire fédéral. Donc, si la bénédiction de la Ville de Montréal est importante à ses yeux, celle de Québec est moins indispensable. En tout état de cause, le ministre des Affaires urbaines se donne environ cinq ans pour percer sa fenêtre sur le fleuve. M. Ouellet est par ailleurs prêt à envisager des débats publics sur le projet.

Selon le plan fédéral adopté hier par le cabinet, la Société centrale d'hypothèque et de logement va devenir propriétaire de 48 acres de terrain en bordure du fleuve ainsi que de 35 acres sur la jetée MacKay.

Dès maintenant, il est acquis qu'on y construira un centre d'exposition pour expliquer l'évolution du secteur du Vieux Port depuis les premiers établissements européens jusqu'à nos jours. La construction d'une voie piétonnière et d'une piste cyclable reliant les zones récréatives le long du canal Lachine avec le secteur du Vieux Port, pourra commencer dès l'an prochain.

Hormis cette annonce, les autres ministres, qui se sont dispersés en six endroits différents de la métropole après une courte séance du cabinet, n'avaient rien de nouveau à annoncer. La cérémonie la plus imposante fut celle qui marqua le début des travaux de construction du complexe Guy-Favreau: deux immeubles à bureaux et quatre immeubles résidentiels pour un investissement de \$100 millions du ministère des Travaux Publics.

Le ministre des travaux publics, M. Judd Buchanan, a également annoncé la formation d'un comité consultatif — présidé par le psychologue industriel des HEC, M. Jean-Pierre Hogue, secondé par un spécialiste en aménagement, M. Alain Nantel et l'avocat Jacques Lamoureux. Ce comité devra "recevoir les représentations et les suggestions relatives au futur complexe et susceptibles d'en bonifier la réalisation".

D'ores et déjà, la Chambre de commerce de Montréal demande au gouvernement fédéral de reconsidérer sa décision de construire quatre immeubles résidentiels. En effet, ces logements seront littéralement coincés entre le centre administratif Guy Favreau et le futur palais des congrès que le gouvernement provincial, sans consulter Ottawa semble-t-il, a décidé d'installer au dessus de l'autoroute.

Outre M. Trudeau qui faisait face aux étudiants en droit de l'Université de Montréal, M. Jack Horner rencontrait les étudiants de la faculté d'administration de McGill, Mme Monique Bégin flattait des dirigeants de petites entreprises sur la Rive sud, M. Marcel Lessard, dans le bureau même du député libéral de Chambly, faisait le point sur la situation économique de la Rive sud et, hier soir, M. Norman Cafik, le ministre du Multiculturalisme clôturait cette tournée québécoise du cabinet Trudeau avec des professionnels et des hommes d'affaires ukrainiens.

Élimination des silos, des voies ferrées, etc.

ON VA REFAIRE UNE BEAUTÉ AU PORT ET AU VIEUX-MONTRÉAL

Jean-Pierre Bédard

La section ouest du port de Montréal, c'est-à-dire celle qui touche au Vieux-Montréal et qui contient la source du canal Lachine, subira bientôt des modifications monstres en vertu d'un imposant projet de réaménagement urbain et industriel mis de l'avant par le gouvernement fédéral.

Le ministre d'État aux Affaires urbaines, M. André Ouellet, et son collègue aux transports, M. Otto Lang ont en effet annoncé fièrement hier, lors d'une conférence de presse tenue à Montréal, qu'il devenait impérieux de transformer certains secteurs du port, de refaçonner le Vieux-Montréal et d'améliorer la qualité de vie pour la population vivant et travaillant dans ces parties de la ville.

Fenêtre sur le fleuve

M. Ouellet et son ministère coordonneront quant à eux la réalisation de projets comportant entre autres la création par Parcs Canada d'espaces de récréation et de conservation longeant le canal Lachine et s'étendant entre le «Vieux» et le secteur historique de Lachine.

Les plans de réaménagement comprennent la démolition des silos à grain numéros 1 et 2 et des remises adjacentes, ainsi que l'enlèvement des voies ferrées devant ces bâtiments. L'autostade sera démantelé et offert à toute municipalité intéressée de s'en porter acquéreur.

C'est ainsi qu'il sera maintenant possible, au moment où les silos seront démolis et les parcs aménagés, de faire une promenade à partir de la Place Jacques-Cartier et jusqu'au bord de l'eau, dont la vue de cet endroit vers le fleuve est actuellement bloquée.

Les déboursés immédiats comprennent \$4 millions pour la démolition des divers bâtiments et \$3.5 millions pour les transferts de terrains. Finalement, environ 60 millions de dollars seront déboursés pour le réaménagement proprement dit, qui sera effectué presque entièrement par l'entreprise privée.

La plupart des installations du Conseil des Ports Nationaux qui se trouvent présentement sur les terrains situés entre les rues Berri et McGill seront déplacées au terminus pour conteneur Racine. Deux quais resteront en usage comme terminus pour le départ et l'arrivée des passagers.

Des processus de consultation et de participation avec les organismes intéressés seront mis en marche avant même les débuts de la construction ou de la démolition, selon le cas; ces opérations devraient débiter cet hiver.

Terminal public

M. Lang a annoncé pour sa part et celle de son ministère que l'on dépensera sous peu \$37.5 millions pour la construction d'un nouveau terminal public de deux postes pour conteneurs et la modernisation des installations d'élévateurs à grain pour le port de Montréal.

Le nouveau projet de terminal, qui doit être terminé en 1981 au coût de \$26 millions, touche le réaménagement des secteurs 58 à 84, qui comprendra le terminal Racine pour conteneurs d'une superficie de 28 ½ acres, ainsi que des quais et des zones d'entreposage supplémentaires pour une superficie possible de 90 acres.

Le premier poste du projet sera en activité à l'automne 1978; 80 emplois permanents seront ainsi créés; le programme de modernisation coûtera quant à lui \$11.5 millions et assurera une amélioration des élévateurs à grain actuels.

Parc industriel

MM. Lang et Ouellet ont également précisé le sort qui est réservé à l'espace actuellement occupé par l'Autostade; une fois celui-ci démonté, on a en effet l'intention de transformer le site en parc industriel. Ce site, adjacent aux installations ferroviaires et portuaires sera en mesure d'attirer de nombreuses industries et de fournir de l'emploi supplémentaire dans le centre-ville; la ville et la province participeront à la planification et à l'aménagement du parc industriel.



Photo Le Journal — ALFRED LANCTÔT

Le ministre Otto Lang, flanqué de son collègue André Ouellet et de quelques personnes intéressées par les projets d'aménagement du port de Montréal, explique à la presse les divers détails de ces projets.

The harbor plan

PLANS to modernize the port of Montreal and, at the same time, to give back to Montrealers a share of their river, have been a dream for a long time. Drawings and models of splendid proposals have been gathering dust in the city planning department for years.

Montrealers ought to be able to believe that those dreams are a little closer to reality today. A big federal plan for the port area was a feature of the one-day cabinet spectacular which hit Montreal this week. Transport Minister Otto Lang and Urban Affairs Minister André Ouellet announced a five-year project which would spend about \$50 million on an east-end container terminal, the development of an industrial park and the transformation of the old port into a public recreation area with walkways and bicycle paths along the Lachine canal.

It all sounds splendid and, who knows, it may even come to pass. Canadians by now, however, have had too much experience with government announcements of spectacular programs which never quite come off to put absolute faith in the ministerial announcement. That fact that the project was presented as part of a vast, overblown and somewhat distasteful public relations exercise provides another reason for citizens to respond with some reserve.

Promises, of course, are the first step of every project. Action, if the government is serious, should begin in earnest in the coming year. If, five years from now, the whole project is in place as planned, we will have reason to rejoice and Mr. Ouellet and Mr. Lang will have grounds to expect applause.

Avez-vous des suggestions pour le réaménagement du vieux port?

Le Gouvernement fédéral a décidé de "faire un effort spécial" pour relever l'économie de Montréal. En plus d'annoncer un programme de dépenses de \$37,5 millions pour la construction d'un nouveau terminal public deux postes pour conteneurs et la modernisation des entrepôts à grain, le cabinet a confié la tâche au ministre André Ouellet de mettre en branle un programme de \$60 millions pour transformer les terrains du vieux port de Montréal en un lotissement urbain à vocation mixte. Une partie du vieux port sera donc démolie et l'autostade sera démantelé, étant donné qu'il ne sert plus à rien. En vertu du plan fédéral, 48 acres de terrains en bordure du fleuve ainsi que 35 acres sur la jetée MacKay deviendront la propriété de la Centrale d'hypothèque et de logement, en attendant l'exécution du plan de réaménagement.

Les organismes publics et les organisations civiques sont invités à soumettre des mémoires pour l'utilisation futur du vieux port.

Lang understates terminal's cost: Shipper

By KENDAL WINDEYER
of The Gazette

It may be a long time before the promised changes at the port of Montreal become a reality.

According to an announcement by Urban Affairs Minister Andre Ouellet and Transport Minister Otto Lang, a large federal initiative was to take place in the port, turning over the downtown area to public use and building a new container terminal in the east end of the city.

In fact, only half of the announcement had substance.

Otto Lang's part in last week's media event was the confirmation that a new container terminal would be built on the Racine wharf near Canadian Vickers.

Lang was able to appear with a model of the new facility, to say that it would cost \$26.5 million for a two-berth pier and that it would be in business at the start of the next decade.

The price-tag put on the new terminal left the local shipping community puzzled.

"The latest container terminal experience in Canada is in the port of Halifax where they are completing a one-berth pier," says the president of one Montreal shipping agency.

"In that case, it has cost \$40 million so far.

"It is hard to see how they are going to do twice as much in Montreal with only half the money."

CP Ships is the firm most likely to use the new facility. The company has been trying to leave its aging dock facility in Quebec City for several months now, although officially CP says it is still "studying" the move.

"Now the new Montreal terminal has been firmed up, the CP announcement should not be long in coming," says a senior ministry of transport official.

The reaction to Ouellet's announcement of renovation of the section of the port near Old Montreal was met with muffled chuckles of derision by the shipping community. Ouellet came armed with an impressive array of public relations talent, including his own staff and a high-powered local firm of consultants.

But the announcement didn't live up to the billing.

Parks Canada would take over the region, he said. It would tear down the existing buildings. But there is no clear idea as to what will go up in their place.

The first part of the announcement is not new at all.

It is two years since the same department received a report it commissioned from local urbanist Michel Lincourt saying that the jumble of old buildings and out-moded grain elevators would have to go.

Lincourt proposed an ambitious project for the empty site: Apartment buildings, offices, a large green space, marina and a convention hotel.

Ouellet had only a bicycle path and a walkway to announce. Further development would come from the private sector, he said.

But there was no sign of what that development would be. Local government, citizens groups and industry would be consulted as to what they wanted.

The Lincourt plan is dead, says one of Ouellet's aides.

But there is still no plan for what will be done with the central part of the port of Montreal.



Gazette, Michael Dugas

Montreal will have new container terminal in 1980.

La fenêtre sur le fleuve



A la suite d'une réunion du Cabinet fédéral qui a eu lieu à Montréal aujourd'hui, le ministre d'État chargé des Affaires urbaines, M. André Ouellet, a le plaisir d'annoncer une importante et nouvelle initiative du gouvernement fédéral qui consistera à transformer des terrains du vieux port de Montréal en un lotissement urbain à vocation mixte.

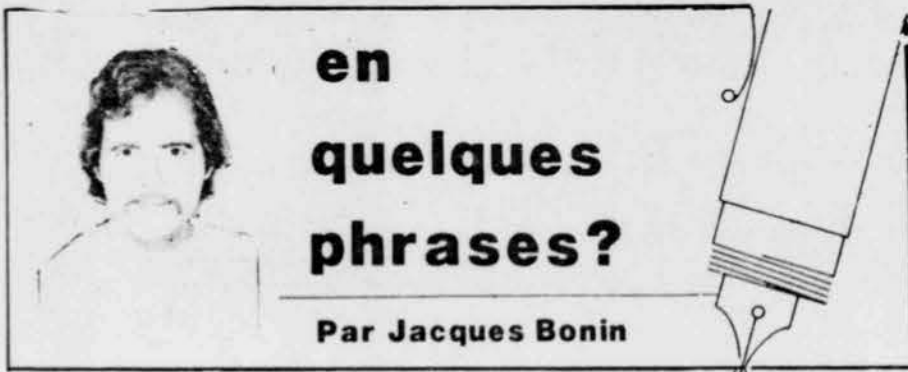
Comme ce fut le cas pour d'autres secteurs de valeur du centre-ville, le réaménagement du vieux port a, pendant de nombreuses années, fait l'objet de discussions et de débats quelquefois difficiles, relativement à la meilleure affectation que l'on pourrait en faire.

Un comité interministériel présidé par M. Ouellet s'est maintenant mis d'accord sur un projet commun. Le Cabinet fédéral a confié à M. Ouellet la responsabilité de diriger et de coordonner le programme de réaménagement du vieux port.

Un comité fédéral présidé par un représentant du Ministère d'État aux Affaires urbaines a été formé; il comprendra des représentants de Travaux publics, de Parc Canada, de la Société centrale d'hypothèques et de logement et du Conseil des ports nationaux.

En faisant l'annonce de ce projet, M. Ouellet a déclaré que "le vieux port de Montréal a été depuis 300 ans le centre qui a soutenu le développement et les activités de la ville. En réalité, le secteur présentement occupé par les silos à grain et les entrepôts se trouve sur l'emplacement même des premiers établissements européens dans l'île de Montréal. Cependant, ces dernières années, des entrepôts, des remises et des voies ferrées ont empêché les Montréalais d'utiliser quotidiennement le secteur du port. Mais ce déplacement des services de transport constituera une merveilleuse occasion de voir le vieux port, qui a joué pendant si longtemps un rôle important dans la vie de la population et du monde des affaires de Montréal, devenir une fois de plus la fenêtre panoramique de la ville".

Les plans de réaménagement comprennent la démolition des silos à grain numéros 1 et 2, des remises adjacentes ainsi que l'enlèvement des voies ferrées devant ces bâtiments. L'autostade sera démantelé et offert à toute municipalité intéressée à s'en porter acquéreur.



• Monsieur le maire Jean Drapeau nous visite

MONSIEUR LE MAIRE DRAPEAU PARMI NOUS

Une autre page historique s'est écrite en ce beau dimanche du 4 décembre 1977. En effet, grâce à messieurs Jacques Martineau et Claude Varin, nos deux conseillers municipaux, son honneur le maire de Montréal, M. Jean Drapeau, et sa charmante épouse nous ont rendu visite.

Au moins 400 personnes se sont rendus à la polyvalente Edouard - Montpetit pour entendre religieusement les bonnes paroles de notre maire. Soulignons la présence de plusieurs autres conseillers, ainsi que de quelques membres de l'Exécutif municipal. Pour commencer le bal nous avons vu un excellent film sur les grandes réalisations montréalaises. Par la suite, tel un grand maître, monsieur le maire est entré en scène. Il a charmé et envouté le public. En plus, M. Yvon Lamarre, vice-président du comité exécutif nous a donné de très bonnes nouvelles au sujet du projet "Accès au Fleuve". Nous y reviendrons dans un très proche avenir. Pour terminer, lors du goûter, nous avons constaté que M. le maire Jean Drapeau est un homme simple, gentil, pince-sans-rire quand il le faut, aimable et disponible pour discuter avec les citoyens, scribes et photographes. Il en a vu des éclairs de magnésium et il en a serré des mains. Notons que lors du grand tirage, on a fait des heureux. Une autre de ces belles et intéressantes journées que nous n'oublierons pas!



Lors de la visite de monsieur le maire Jean Drapeau, un souvenir inoubliable fixé sur la pellicule. De gauche à droite, votre humble serviteur, M. le maire Jean Drapeau, ainsi que M. et Mme Bonin, parents de Jacques.

The Feds' plan for the waterfront

Peter Lanken

On December 8, the federal cabinet rolled into Montreal, held a meeting, and then scattered around town to cut ribbons, kiss babies and hand out pre-election goodies. The biggest goody was the long-awaited announcement about the future of Montreal's old port area.

The announcement was made at a major reception at Cité du Havre to which Save Montreal was invited. After a fine lunch for two hundred people, Minister of Transport Otto Lang announced that the port's new public container terminal would not be built on the controversial site in front of Marché Bonsecours, but rather in Montreal's east end.

Then, Minister of State for Urban Affairs André Ouellet outlined the government's plan for the old central waterfront, the creation of a "fenêtre sur le fleuve". Housing will be built on MacKay Pier next to Habitat. An industrial park will be built on the site of the Autostade (which will be given away to any city that wants it). The eastern end of the Lachine Canal, which had been filled, will be developed as a park by Parks Canada. The Grey Nuns' St. Pierre Street warehouses (whose demolition Save Montreal has fought for years) will be renovated as mixed income housing.

On the most visible part of the waterfront, in front of Old Montreal, the intention is to demolish the grain elevators and sheds as soon as possible, although Ouellet said plans for the area have yet to be developed.

"Future uses of the old port will not be decided by federal fiat," Ouellet said. Rather, he said there would be public discussions "with interested public agencies and concerned citizens" including Save Montreal.

Many aspects of the project correspond to Save Montreal's long standing policy on the port (rejection of the NIIB's old scheme for high-rise development, opposition to the Marché Bonsecours location for the container port, and the demand for public participation in planning the area).

There remain, however, two major concerns. The first is that the grain elevators and sheds will be demolished before public participation and before a new use is found for the site. This proposal is especially curious in light of the fact that federal projects on the Toronto and Vancouver waterfronts call for recycling this type of building. Why the rush to demolish buildings

which may ultimately prove useful? (The answer, of course, is to show that something is happening before the election.)

The second concern is with the federal government's attitude with respect to public participation. There is a saying that "when they talk to you before the decision is made, it may be real consultation, but when they talk to you after the decision is made, you know it is merely PR." In this case virtually all the decisions seem to have been made: MacKay Pier housing, Autostade industrial park, Lachine Canal park, demolition of all buildings (except the passenger terminals) in the area next to Old Montreal. For the latter (supposedly undesignated) area, a reporter for Radio-Canada asked how the government arrived at the announced \$60 million price tag when the planning was only supposed to take place after public consultation. Ouellet

admitted that they already had a pretty good idea of what they would be doing.

Whether or not the consultation does turn out to be real, Save Montreal will press to have the demolition of the grain elevators and sheds postponed until a better use for the site has been found.

This problem aside, the general thrust of the project is excellent. The renovation of the St. Pierre Street warehouses, the provision of in-town housing in these warehouses and on MacKay Pier, the creation of park and recreational activities on the old location of the Lachine Canal and next to Old Montreal, the retention of at least some port activities in the area, all these are encouraging. We hope that with wide public participation, the project will become even better. Peter Lanken is a member of Save Montreal's executive committee.

Le silo fera place à une fenêtre sur le fleuve

par Jean-Pierre
BONHOMME

Les gouvernements ont enfin commencé d'ouvrir une perspective, une «fenêtre» sur le fleuve, dans le coeur historique de la ville, par la spectaculaire démolition du grand silo à céréales (élévateur no 2) situé juste devant la Place Jacques-Cartier et les bureaux municipaux de l'édifice Bonsecours, rue de la Commune.

Les démolisseurs ont commencé de s'attaquer, avec leurs grosses masses métalliques suspendues, à l'épais béton armé de la base des structures et, par l'échancrure ainsi faite, il est maintenant facile d'imaginer tout l'avantage esthétique et pratique que les citoyens vont pouvoir tirer de cette action rénovatrice tant attendue.

La réaffectation des lieux riverains privilégiés et historiques du Vieux-Montréal est entreprise par le ministère fédéral des Affaires urbaines (Société centrale d'hypothèques et de logement). Un contrat d'environ \$700,000 a été ac-

cordé aux démolisseurs privés pour enlever l'une des plus impressionnantes structures faisant partie du paysage métropolitain. Le silo no 2, haut de 100 pieds, est situé sur un emplacement acquis au prix de \$3 millions par le ministère des Affaires urbaines de la Société fédérale administrant le port de Montréal.

Le programme de réaménagement de ce territoire de plusieurs centaines d'acres se réalise sous l'autorité d'un comité intergouvernemental, le «Comité d'aménagement des installations portuaires», sur lequel on trouve, outre les instances fédérales, une représentation de la municipalité, de la Communauté urbaine et du gouvernement du Québec. Le maître d'oeuvre du programme de construction quinquennal est la SCHL et son groupe de recherches et de démonstration.

Montréal d'accord

Le vice-président du comité exécutif de la ville de Montréal, M. Yvon Lamarre, a dit hier que

la municipalité était en parfait accord avec la décision de démolir les silos. Il a fait valoir que ces constructions masquaient la façade principale de l'édifice de l'ancien marché Bonsecours et que leur présence empêchait la rapide réhabilitation de la rue de la Commune. Il s'est réjoui de constater, à cet égard, que le gouvernement fédéral a l'intention de faire de la rue de la Commune «une véritable rue du port de mer» et qu'il ait déjà, pour atteindre cette fin, acheté «plusieurs édifices» dans la partie ouest de la rue.

Le porte-parole municipal a de plus souligné que les copies des divers scénarios concernant la nature du réaménagement vont être présentées au nouveau directeur du service d'urbanisme de la ville, M. Aimé Desautels. Par la suite, les recommandations municipales seront présentées au gouvernement fédéral. De toutes manières, a précisé M. Lamarre, la ville n'admettra pas que le réaménagement ajoute une nouvelle trame urbaine. Elle consen-

tira par contre à ce que certaines résidences soient construites dans le but de créer un lien avec le complexe Habitat situé de l'autre côté de la baie portuaire.

Les consultants

Par ailleurs, le porte-parole du Comité d'aménagement, M. Gilles Bertrand, de la SCHL, a annoncé hier que les noms des divers consultants, qui auront la tâche de formuler les recommandations et de concevoir les immeubles, seront rendus publics ces jours prochains. Ils seront connus au cours d'une conférence de presse devant avoir lieu avant le 24 juin, date de l'ouverture, par les propriétaires du territoire portuaire,

d'un kiosque d'information au pied de la Place Jacques-Cartier.

M. Demers a expliqué à ce sujet les citoyens seront invités à donner leur opinion au sujet du réaménagement. Même si la formule de participation n'a pas été fixée, il a dit que les personnes pourront prendre rendez-vous avec l'administration pour exprimer leur avis.

Le silo no 2 a été construit au début du siècle. Les architectes Le Corbusier et Gropius ont décrit cet immeuble comme un chef-d'oeuvre incomparable de l'architecture moderne. Plusieurs architectes contemporains auraient aimé que son recyclage fasse l'objet d'un débat public. C'est maintenant trop tard.

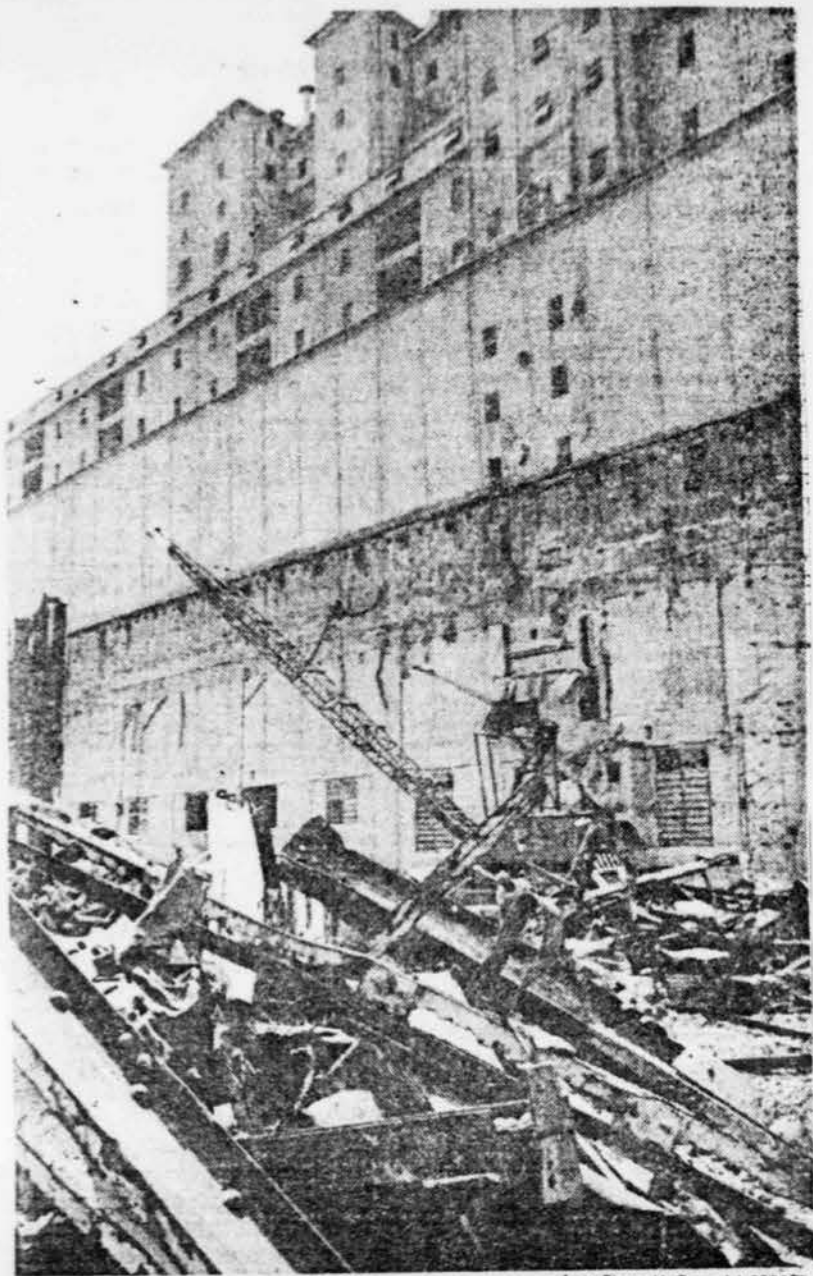


photo Pierre McCann, LA PRESSE

Le silo à grains no 2, devant la place Jacques-Cartier, avait été décrit par Le Corbusier et Gropius comme un chef-d'oeuvre de l'architecture moderne.

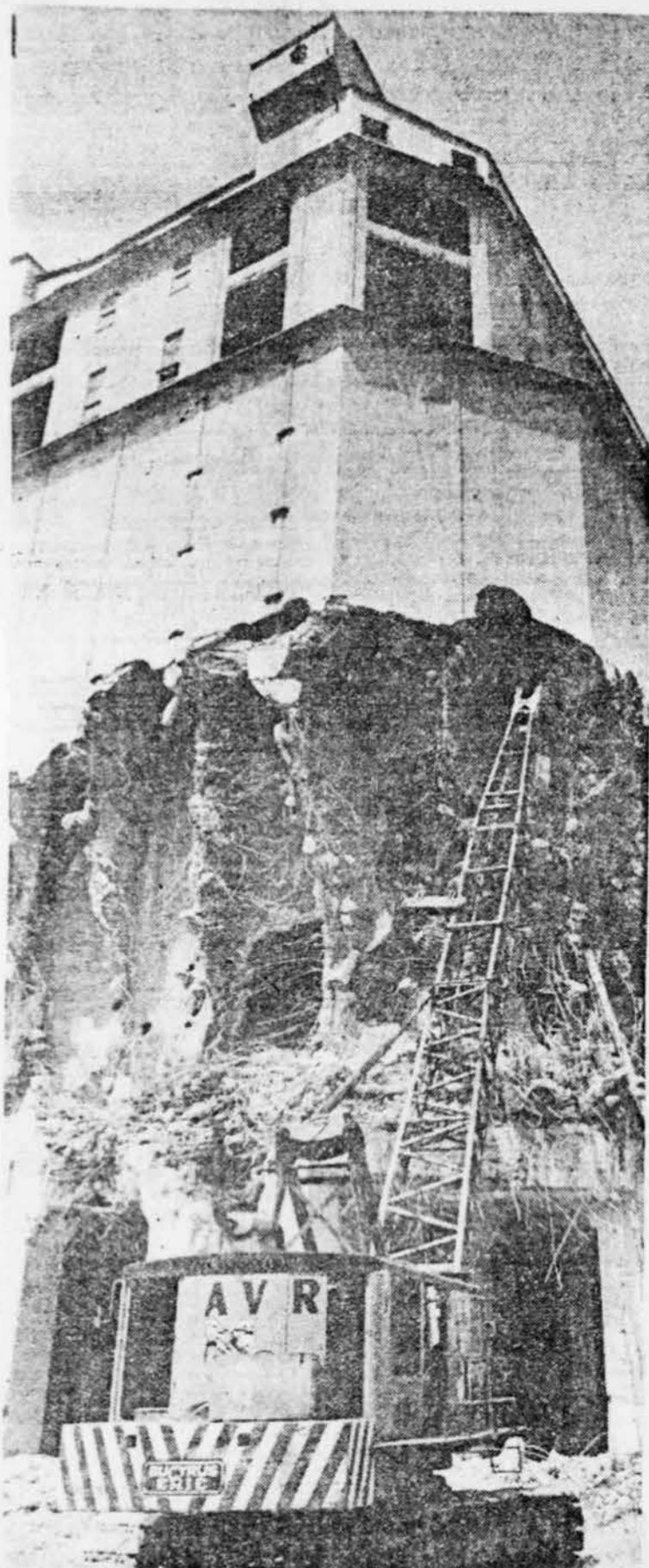


photo Pierre McCann, LA PRESSE

Vue sur le fleuve

Enfin s'ouvre une fenêtre sur le fleuve, avec le début de la démolition du grand silo à céréales situé devant la Place Jacques-Cartier et les bureaux municipaux de l'édifice Bonsecours, rue de la Commune. C'est le ministère fédéral des Affaires urbaines qui fournit les \$700,000 nécessaires à la démolition.

LA PRESSE, MONTRÉAL, MERCREDI 31 MAI 1978

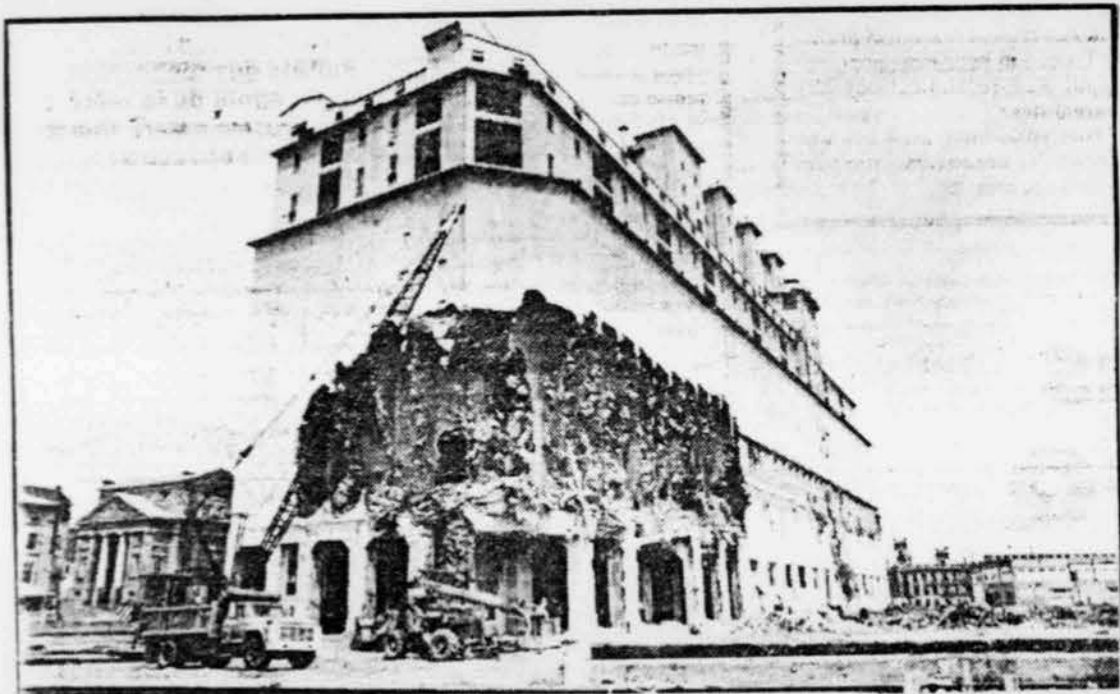


photo MM—Villeneuve

ADIEU!

C'est ce matin, à 6 heures, qu'a été porté le grand coup — de dynamite — contre l'immense silo à céréales situé dans le port de Montréal, au pied de la place Jacques-Cartier. Construit en 1912, il avait une capacité de 2.4 millions de boisseaux. Les travaux de démolition sont effectués par la firme Beaver pour une somme d'environ \$700,000. Sa disparition permettra d'ouvrir une fenêtre sur le fleuve.

MONTREAL-MATIN, SAMEDI 3 JUIN 1978



Un des entrepôts sur le point de s'écrouler.

Presque sans bruit

Vieux silo et entrepôts dynamités

Peu après 5 heures, samedi matin, des experts de Beaver Construction Ltd ont fait sauter à la dynamite le silo No 2 et des édifices voisins au port de Montréal, dans le Vieux-Montréal, soit au pied de la rue Bonsecours. L'incident s'est produit presque sans bruit, certains échos se répandant sur la rive sud. Cette opération-dynamitage a fait partie des projets du gouvernement fédéral de "nettoyer cette place" pour permettre aux Montréalais de mieux voir leur fleuve. Ce silo est le plus ancien du port local.

Fait à noter, les autorités fédérales ne sont pas encore décidées du prochain caractère qu'elles vont donner à cet endroit, une fois que tout le terrain aura

été nettoyé des débris qui le jonchent. Toutes les opérations de démolition et de nettoyage vont se terminer pour la fête du Travail. Dans certains milieux, on espère qu'Ottawa en sera arrivé à une décision finale sur ses projets d'embellissement du port de Montréal. L'explosion d'hier matin s'est produite à un endroit historique. Il s'agit de celui qui a vu naître le port de Montréal en 1750. C'était en effet un petit quai où le gouverneur français de l'époque amarrait sa barque."

La ville de Montréal est fort intéressée par ce site, car elle veut en faire un autre terrain vert à l'usage de ses contribuables.



Journalistes, experts et curieux n'en sont pas revenus: un dynamitage presque sans bruit.



La rénovation du port ne va pas vite.

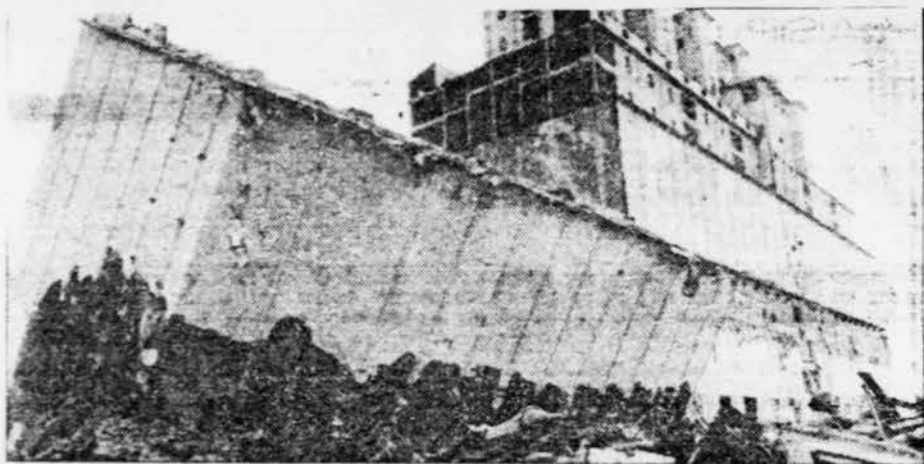
Photo Le Journal - Yves FABE

Au rythme où les explosions se succèdent et de la façon dont elles produisent des résultats peu encourageants, la rénovation du port de Montréal semble remise à plus tard.

Pour une deuxième fois en l'espace de quelques semaines, l'opération démolition des vieux élévateurs à grain n'a pas donné les résultats espérés alors que l'explosion qui avait été préparée avec tout de même les plus grands soins, n'a pas réussi à faire tomber la gigantesque structure de béton.

L'élévateur qu'on essaie de démolir est l'un des plus vieux du port de Montréal et il est situé dans la section 16.

Il va sans dire que les policiers et les pompiers des Ports nationaux avaient pris toutes les précautions pour protéger la population des retombées de cette explosion qui avait une puissance de 1,200 livres de TNT. La circulation avait été interrompue dans tout le secteur ouest.



Le résultat final du premier dynamitage n'a pas satisfait les experts... une seconde phase suivra bientôt.

Le plus vieux silo du port a été dynamité

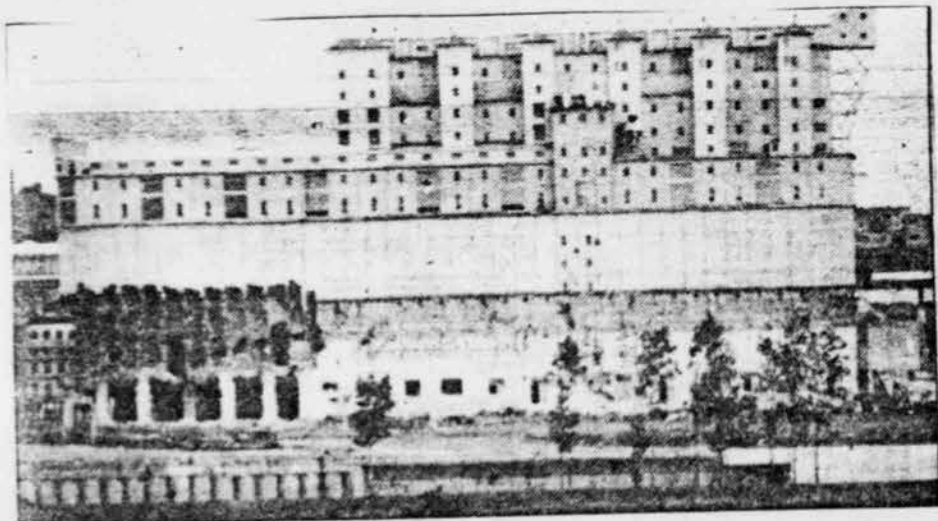
Le photographe Robert Bertrand du Montréal-Matin a «immortalisé» sur pellicule une partie de l'histoire du port de Montréal.

Samedi matin, dans le cadre du projet fédéral permettant aux citoyens de Montréal d'avoir accès au fleuve, une première opération dynamitage s'est déroulée vers cinq heures. Menée par les experts de la compagnie Beaver Construction Ltd, l'opération avait pour but de détruire le plus ancien silo local.

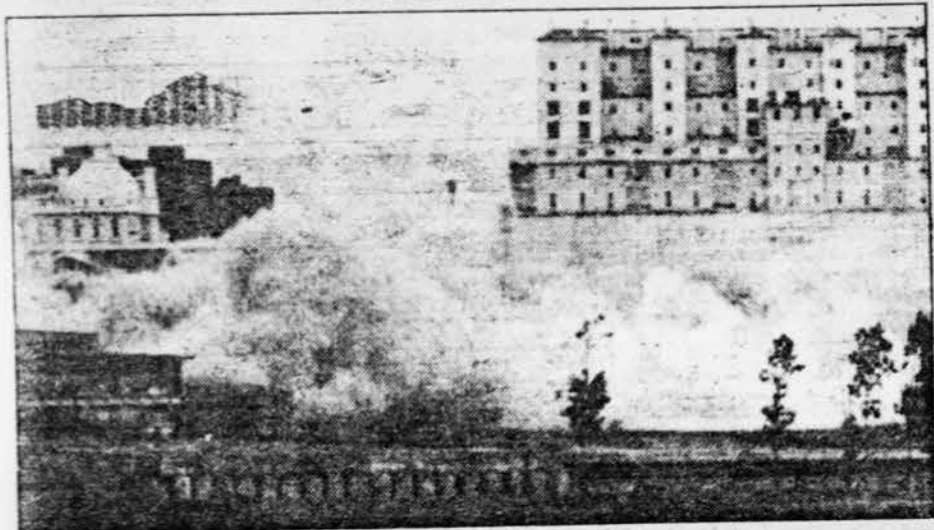
Cependant, les experts ont rencontré quelques difficultés et devront reprendre l'opération qui n'a pas donné les résultats escomptés. On prévoit que les opérations de démolition et de nettoyage devraient être terminées pour la fête du Travail. Le gouvernement fédéral qui a entrepris ces opérations n'a cependant pas encore arrêté sa décision quant à savoir

comment serait utilisé ce quai historique par la suite. Rappelons que c'est à cet

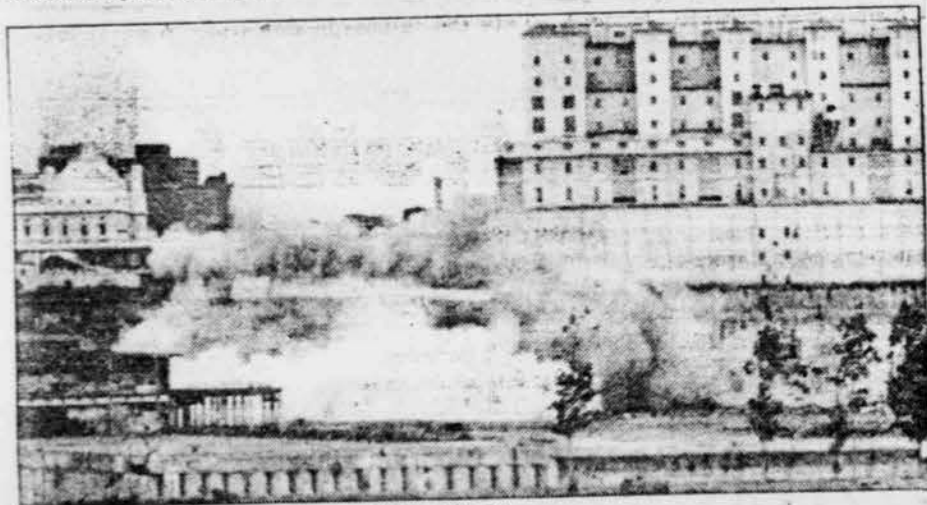
endroit en 1750 que le premier quai du Port de Montréal a été érigé.



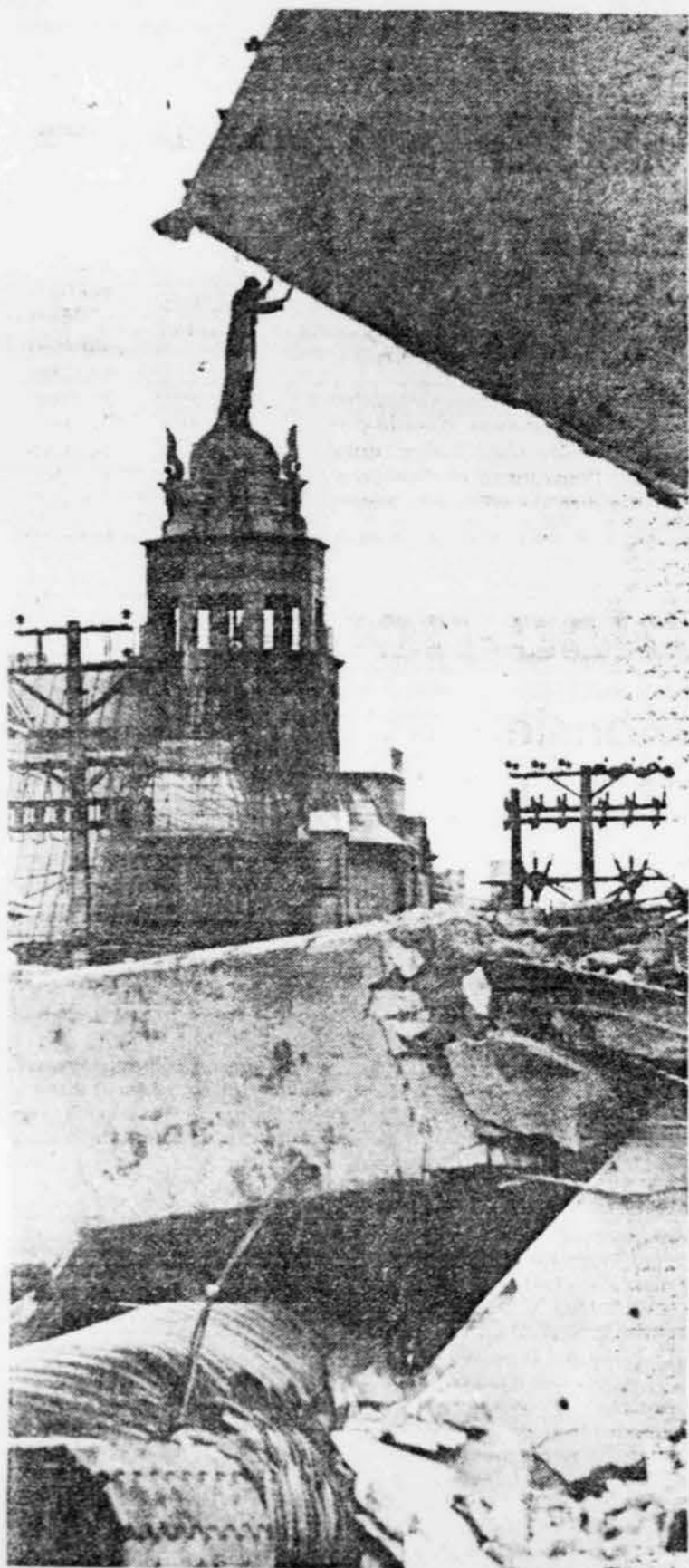
Le silo avant le dynamitage.



C'est le dynamitage... le bâtiment s'écroule.



Il ne reste que la poussière... et les débris.



Un échec

photo Armand Trottier, LA PRESSE

On ne saura jamais si Notre-Dame-de-Bonsecours y fut pour quelque chose, mais la démolition du silo no 2 dans le Port de Montréal par la compagnie Beaver, samedi, s'est soldée par un échec. En effet, bien qu'on ait bourré la structure de l'édifice de 1,200 livres de TNT, la charge ne fut pas suffisante pour renverser le bâtiment. Le hangar à grain qu'on voulait détruire pour ouvrir la Place Jacques-Cartier à la vue du fleuve a simplement penché comme sa soeur de Pise.

LE RÉAMÉNAGEMENT DU VIEUX PORT DE MONTRÉAL: OTTAWA LANCE UN PROGRAMME DE CONSULTATION

OTTAWA (PC) — Le gouvernement fédéral a annoncé hier un vaste programme de consultation afin d'impliquer les citoyens de Montréal dans le réaménagement des 437 acres de terrain entourant le vieux port de la métropole.

Le ministre des Affaires urbaines, André Ouellet a expliqué, hier à Ottawa qu'il y aura plusieurs réunions publiques au cours de l'été afin de permettre à la population de se prononcer sur les propositions des urbanistes.

Depuis le 1er mai, une équipe d'architectes et d'urbanistes ont commencé à élaborer un plan pour ces terrains fédéraux qui s'étendent de l'autostade et du canal Lachine, à l'ouest, jusqu'à la rue Berri, à l'Est. Ce territoire vise aussi les quais en face du Vieux Montréal, la pointe à Callières et la Cité du Havre.

Interrogé à savoir si la période estivale était le moment propice pour ce

genre de consultation, alors que plusieurs sont en vacances, M. Ouellet a dit que «les gens ne disparaissent pas en été».

M. Ouellet a dit qu'il n'y avait pas un échéancier précis pour ce programme mais que les citoyens auraient un mot à dire tout au long de la planification des 437 acres, qui se veulent «une fenêtre sur le fleuve».

Parc

Jusqu'ici le gouvernement fédéral se propose de construire des logements à la Cité du Havre, à proximité d'Habitat 67, de prolonger l'autostade. Les urbanistes doivent aussi mettre de l'avant un projet pour l'aménagement d'aires de récréation.

Les travaux préliminaires sont déjà commencés. Un hangar, qui ne pouvait être conservé a été rasé tandis que le silo, situé entre la Place Jacques-Cartier et le fleuve sera complètement démoli, d'ici peu.

Consultation pour le réaménagement du vieux port de Montréal

de notre bureau
d'Ottawa

Le gouvernement fédéral n'a pas l'intention de procéder de façon unilatérale au réaménagement du vieux port de Montréal, et sollicite au contraire les opinions des gouvernements et citoyens concernés.

C'est ce qu'a déclaré hier le ministre des Affaires urbaines, M. André Ouellet, en dévoilant les grandes lignes d'un programme de consultation populaire concernant le projet «une fenêtre sur le fleuve».

Ottawa entend en effet réaménager 437 acres de terrain dans le vieux port de Montréal, entre l'aurostade et le canal Lachine à l'ouest, et la rue Berri à l'est. Cette région englobe notam-

ment les quais faisant face à la Place Jacques Cartier, de même que Pointe-à-Callières et la Cité du Havre.

Les démolisseurs sont déjà entrés en action, et ont dynamité le tiers de la structure du silo à grain numéro 2, et mis la hache au hangar numéro 13. Ces deux édifices, abandonnés depuis longtemps, étaient dans un tel état de délabrement qu'il était impossible de recycler leurs structures.

Par ailleurs, une étude d'architectures confectionne dès maintenant des plans, dont quatre ou cinq esquisses seront soumises à la population mardi prochain. Une assemblée publique aura en effet lieu dans la soirée du 27 juin, afin de

lancer le programme de consultation dans le public.

De plus, une exposition sera aménagée au pied de la Place Jacques Cartier à compter du 5 juillet. Trois remorques seront alors ouvertes aux citoyens de Montréal, dont une servira spécifiquement à recueillir les remarques des visiteurs sur l'avenir du vieux port.

Au cours de l'été, le public pourra aussi assister à des projections de films de l'ONF, dans un amphithéâtre en plein air situé près du Marché Bonsecours. Enfin, une campagne d'information tiendra la population au courant du processus de planification, afin qu'elle puisse intervenir aux étapes importantes.

«Une fenêtre sur le fleuve»

Ouellet veut consulter les citoyens

OTTAWA (PC) — Le gouvernement fédéral a annoncé hier un vaste programme de consultations afin d'impliquer les citoyens de Montréal dans le réaménagement des 437 acres de terrain entourant le vieux port de la métropole.

Le ministre des Affaires urbaines, André Ouellet, a expliqué, hier à Ottawa qu'il y aura plusieurs réunions publiques au cours de l'été afin de permettre à la population de se prononcer sur les propositions des urbanistes.

Depuis le 1er mai, une équipe d'architectes et d'urbanistes ont commencé à élaborer un plan pour ces terrains fédéraux qui s'étendent de l'Autostade et du canal Lachine, à l'ouest, jusqu'à la rue Berri, à l'est. Ce territoire vise aussi les

quais en face du Vieux Montréal, la Pointe à Callières et la Cité du Havre.

Interrogé à savoir si la période estivale était le moment propice pour ce genre de consultations, alors que plusieurs sont en vacances, M. Ouellet a dit que

«les gens ne disparaissent pas en été».

M. Ouellet a dit qu'il n'y avait pas un échéancier précis pour ce programme mais que les citoyens auraient un mot à dire tout au long de la planification des 437 acres,

qui se veulent «une fenêtre sur le fleuve».

Jusqu'ici le gouvernement fédéral se propose de construire des logements à la Cité du Havre, à proximité d'Habitat 67, de prolonger la Place Jacques-Cartier et d'aménager un parc industriel à l'Autostade. Les urbanistes doivent aussi mettre de l'avant un projet pour l'aménagement d'aires de récréation.

Les travaux préliminaires sont déjà commencés. Un hangar, qui ne pouvait être conservé a été rasé tandis que le silo, situé entre la Place Jacques-Cartier et le fleuve sera complètement démoli, d'ici peu.

Réunions publiques durant l'été

Ottawa consulte au sujet du Vieux port

OTTAWA (PC) — Le gouvernement fédéral a annoncé hier un vaste programme de consultation afin d'impliquer les citoyens de Montréal dans le réaménagement des 437 acres de terrain entourant le Vieux port de la métropole.

Le ministre des Affaires urbaines, M. André Ouellet, a expliqué, hier à Ottawa, qu'il y aura plusieurs réunions publiques au cours de l'été afin de permettre à la population de se prononcer sur les propositions des urbanistes.

Depuis le 1er mai, une équipe d'architectes et d'urbanistes ont commencé à élaborer un plan pour ces terrains fédéraux qui s'étendent de l'autostade et du canal Lachine, à l'ouest, jusqu'à la rue Berri, à l'Est. Ce territoire vise aussi les quais en face du

Vieux Montréal, la pointe à Callières et la Cité du Havre.

Interrogé à savoir si la période estivale était le moment propice pour ce genre de consultation, alors que plusieurs sont en vacances, M. Ouellet a dit que "les gens ne disparaissent pas en été".

M. Ouellet a dit qu'il n'y avait pas un échéancier précis pour ce programme mais que les citoyens auraient un mot à dire tout au long de la planification des 437 acres qui se veulent "une fenêtre sur le fleuve".

Jusqu'ici le gouvernement fédéral se propose de construire des logements à la Cité du Havre, à proximité d'Habitat 67, de prolonger la Place Jacques-Cartier et d'aménager un parc industriel à l'autostade. Les urbanistes doivent aussi mettre de l'avant un projet pour l'aménagement d'aires de récréation.

Les travaux préliminaires sont déjà commencés. Un hangar, qui ne pouvait être conservé, a été rasé tandis que le silo, situé entre la Place Jacques Cartier et le fleuve sera complètement démoli, d'ici peu.

Le réaménagement des berges du Saint-Laurent

Le fédéral entreprend la consultation dès lundi

par Jean-Pierre BONHOMME

Le gouvernement fédéral ouvre des bureaux d'un genre tout à fait particulier sur la rue portuaire de la Commune, cette semaine, où se fera la consultation populaire relative au réaménagement des berges du fleuve.

Les fonctionnaires du ministère des Affaires urbaines s'installent actuellement dans l'ancien édifice du Seamen's Association, près de la rue Saint-Pierre, et ils espèrent, sans être d'une confiance absolue, que le nouveau processus original d'intégration des avis populaires donnera des résultats positifs.

Le coordonnateur de la participation populaire du projet du Vieux Port, pour le développement duquel le gouvernement fédéral a annoncé son intention de verser quelque \$10 millions à long terme, M. Mark London, a exprimé la crainte que les Mon-

tréalais, jusqu'ici frustrés dans leur désir d'intervenir directement dans les affaires de leurs quartiers, saisissent l'occasion de la consultation sur le port pour se défouler collectivement. Il a fait valoir que dans le cas du réaménagement des berges du lac Ontario, pour lequel le gouvernement fédéral a accordé d'énormes moyens financiers, le problème ne s'est pas posé, les Torontois étant selon lui habitués à se prononcer sur la moindre décision à caractère municipal.

Processus original

Le processus de consultation populaire, dit de «participation populaire», a souligné M. London, un architecte ancien militant du groupe Sauvons Montréal, est original dans ce cas-ci, puisqu'il va se dérouler, à compter de lundi prochain, avant même que les concepts d'aména-

gement du grand espace urbain de 437 acres aient été élaborés.

On se souviendra qu'un premier projet de réaménagement comprenant l'intégration de logements nouveaux en très forte densité, conçu pour le compte des Ports nationaux, avait été rejeté par l'opinion publique il y a plus d'un an. On avait généralement estimé, à cette époque, que ce projet ne laissait pas la «fenêtre» suffisamment ouverte sur le fleuve, devant la Place Jacques Cartier.

Dans un document préparé à l'intention des participants à un colloque devant avoir lieu dans l'agora des nouveaux locaux de l'organisme consultatif, mardi prochain, les organisateurs promettent que les citoyens seront écoutés. «Si le public approuve une approche à l'unanimité, lit-on, et si cette approche est réaliste et n'entre pas en con-

tradition avec les objectifs du gouvernement, les recommandations des citoyens devront être reflétées dans l'élaboration du plan».

Plan préliminaire

Pour l'heure, le plan préliminaire et les diverses possibilités d'action immédiate sont élaborées par l'architecte Moshe Safdie, le concepteur d'Habitat 67, dont les services viennent d'être retenus pour six mois par le gouvernement fédéral.

Il travaillera en collaboration avec la firme d'architectes-conseils Desnoyers, Mercure, Gagnon et Sheppard spécialisée dans le recyclage des immeubles anciens.

L'originalité de la formule de consultation du gouvernement fédéral réside dans l'initiative qu'il prend de créer une Association nommée «Le Vieux Port» et

d'un groupe de travail qui en sera issu. Cette structure, souhaite-t-on, devrait grouper toutes les personnes désireuses de se prononcer sur les grandes lignes du projet de réaménagement gouvernemental. Les Associations protectionnistes ou commerciales reconnues d'intérêt public, elles, seront appelées à nommer des porte-parole directement au groupe de travail.

En somme, l'Association Le Vieux Port «chapeautera toutes les activités» de la consultation multiforme. Les fonctionnaires du ministère des Affaires urbaines s'attendent à ce que l'Association compte mille membres. Son siège sera situé au 329 ouest rue de la Commune.

Nombreuses contraintes

Les contraintes de la planification de ce secteur central de la ville de Montréal sont nombreuses et difficiles. La principale

concerne la visibilité de l'eau, la condition des rives et la variation du niveau de l'eau. A ce sujet, les porte-parole n'ont pas rejeté la possibilité que le gouvernement fédéral soit appelé à retirer du quai Jacques-Cartier les matériaux de remblayage qu'il a utilisés pour gagner du terrain et aménager ses installations portuaires pour containers. Ce port de containers sera construit plus en aval.

Les Montréalais ne peuvent s'attendre de profiter de leurs espaces riverains centraux avant l'été 1979. Il faudra tout ce temps pour nettoyer le site où l'on démolit actuellement le silo devant l'édifice municipal Bonsecours. Ce n'est pas avant ce temps-là non plus que les clôtures de métal seront enlevées et que les voies des Chemins de fer nationaux seront déplacées.

Entrevue avec l'architecte du réaménagement portuaire

Moshe Safdie: créer la ville nouvelle en ville

par Jean-Pierre BONHOMME

Il est extrêmement urgent, pour des raisons d'équilibre vital, de stricte survie sociale même — et cela vaut pour Montréal — que les citoyens d'Amérique du Nord réapprennent à vivre dans des milieux urbains centraux de bonne densité et dans un environnement de bon goût.

Sans présumer des avis que les citoyens de Montréal vont exprimer, à l'égard du projet de réaménagement du vieux port de la métropole, travail qui s'amorce actuellement devant la Place Jacques-Cartier avec l'aide du gouvernement fédéral, c'est en tenant compte de cette nécessité immédiate de renouveau urbain que l'architecte Moshe Safdie, le créateur d'Habitat 67, a commencé à dessiner les premières esquisses du grand projet de restauration des berges.

La renommée

L'architecte Safdie, engagé par le gouvernement fédéral à titre de consultant, a atteint cette semaine les plus hauts sommets de sa renommée. Le New York Times faisait l'éloge, hier, en première page, du quartier nouveau pour classes moyennes qu'il a conçu pour la ville de Baltimore (le quartier Coldspring), et l'université Harvard, elle, le nommait directeur de sa faculté de design urbain, l'un des postes les plus prestigieux dans le domaine de l'enseignement de l'architecture.

Au cours d'une entrevue qu'il a accordée à LA PRESSE hier, dans ses nouveaux bureaux, au douzième étage d'un édifice très ordinaire du boulevard de Maisonneuve (il en possède trois autres à travers le monde), le grand architecte a donné des indications sur sa manière de concevoir le réaménagement des quelque 450 acres de la zone portuaire.

Le marché public

Avec tout le tact qu'il faut dans les circonstances, M. Safdie a exprimé l'avis qu'il y aurait peut-être lieu, pour commencer, de réaménager le marché public devant l'édifice municipal Bonsecours, lui-même abritant jadis un ancien marché. Il a expliqué que les Québécois, comme beaucoup d'autres Nord-Américains, aiment profiter de cette institution d'échange des biens de la ferme. Il a cité, à titre d'exemple, le cas de la ville de Boston où le centre de la ville a été réanimé par l'instauration d'un marché municipal.

Le nouveau marché Bonsecours, a-t-il fait valoir, serait un aménagement qui ne briserait pas l'harmonie du Vieux-Montréal. Il se situerait dans le prolongement du quartier. Du reste, l'architecte ne peut imaginer que les structures devant être érigées dans la zone portuaire soient verticales et ne respectent pas l'échelle horizontale de trois ou quatre étages.

De nouvelles habitations

Il n'est pas difficile d'imaginer que M. Safdie s'intéresse à l'intégration, sur ces lieux, d'habitations nouvelles adaptées aux conditions culturelles et climatiques



Moshe SAFDIE, créateur d'Habitat 67.

d'ici. L'architecte construit actuellement trois noyaux de villes à travers le monde.

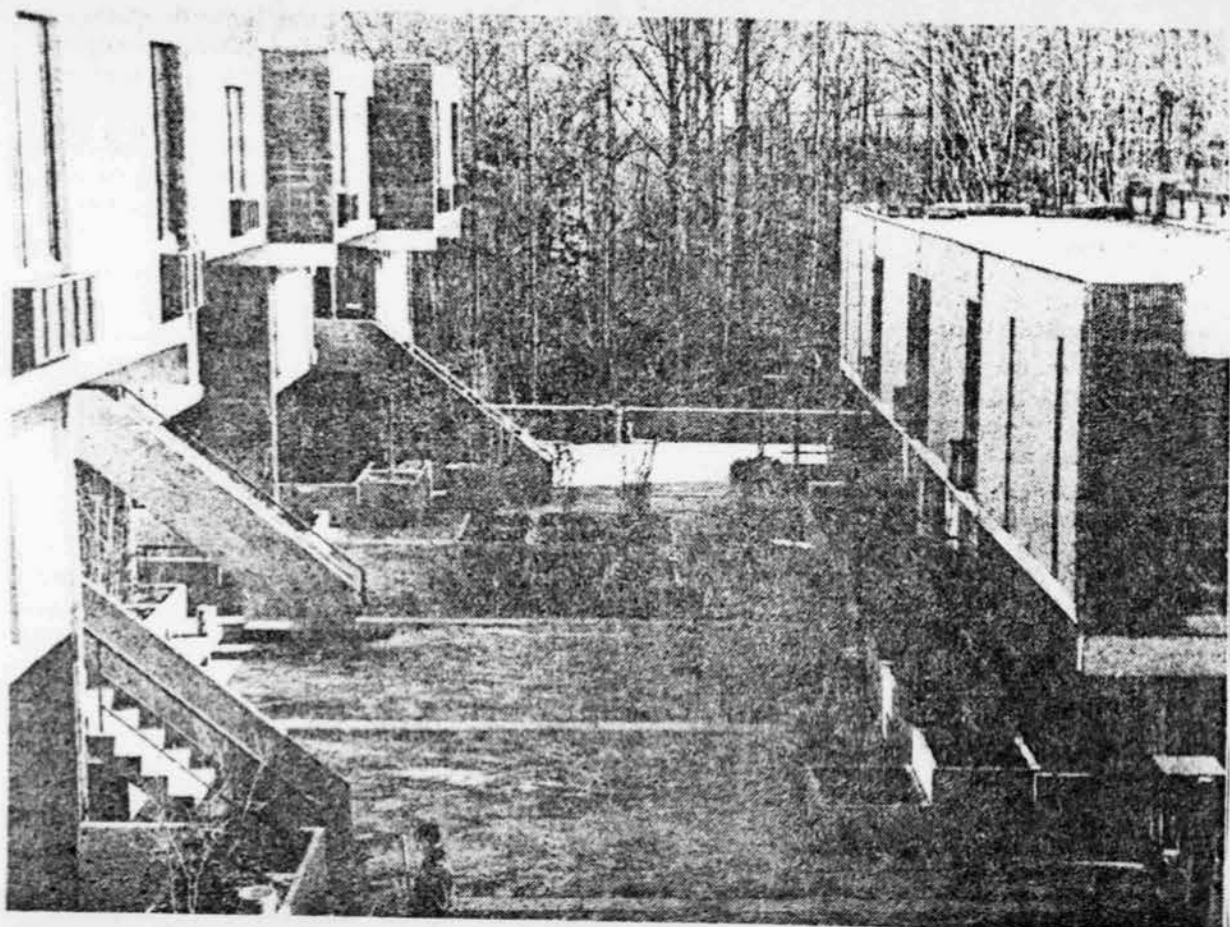
Outre Coldspring, destinée à recevoir quelque 12,000 résidents des classes moyennes et moyennes inférieures, il a entrepris l'aménagement complet, en collaboration avec les architectes montrealais Desnoyers, Mercure, Gagnon et Sheppard, eux-mêmes coconsultants pour le Vieux-Port, d'un quartier de la ville nouvelle de Keur Farah Pahlavi, au nord de Dakar, au Sénégal. Il a également terminé la construction d'un complexe de 160 appartements en Iran qui constitue un raffinement d'Habitat 67. Il faut ajouter à cela, bien entendu, plusieurs travaux en Israël, dont les plans de réaménagement de la Place des lamentations, sur les murs de Jérusalem comprenant eux aussi un complexe d'habitations.

Si Habitat était à refaire

Aussi surprenant que cela paraisse, le projet du Vieux-Port est la première expérience que l'architecte entreprend au Canada depuis Habitat 67, de l'Exposition universelle. On peut deviner que le concepteur portera une attention particulière aux immeubles d'habitation qu'on pourra suggérer dans le prolongement d'Habitat.

Du reste si Habitat était à refaire, a-t-il expliqué, des modifications au design seraient apportées. Les terrasses, notamment, ces prolongements des habitations qu'il affectionne, seraient conçues en verre, de telle manière qu'elles puissent être fermées l'hiver et devenir des serres. De même, certains corridors seraient eux aussi construits de matériaux transparents de manière à protéger les marcheurs et leur donner un sentiment de dégagement.

Il estime, dans une perspective plus large, que les moyens de communication (passages, métro, pistes, et le reste) pourraient avantageusement être suspendus, dans un climat froid comme celui



Photos Réal St-Jean, LA PRESSE

L'architecte Moshe Safdie, a réussi a créer un cadre de vie tout à fait agréable pour classes moyennes dans les quartiers centraux de la ville de Baltimore. Il a l'intention de poursuivre ses travaux en ce sens en collaboration avec les citoyens de Montréal.

du Canada. Cela aurait l'avantage, outre de protéger les utilisateurs contre les éléments, sans toutefois les en séparer, de leur donner un sentiment de bien-être supérieur aux installations souterraines.

Peut-être l'architecte voudra-t-il faire des suggestions en ce sens dans le prolongement d'Habitat. Les commanditaires du renouveau conviennent qu'il faudra permettre une certaine circulation du port vers la Cité du Havre.

«La ville nouvelle en ville»

«Si l'université Harvard m'a choisi pour diriger son importante école de design urbain, a dit M. Safdie, c'est justement à cause de mon intérêt et de mes capacités

d'implanter de l'habitation en milieu urbain, de construire la ville nouvelle en ville («to build new towns in town») et de ma volonté d'assumer l'environnement urbain.» Il a expliqué qu'il a à ce sujet lui-même inventé de nouvelles techniques qui permettent à différents architectes, travaillant indépendamment les uns des autres, de créer des ensembles urbains dont les composantes s'accordent les unes aux autres.

Pour créer la ville nouvelle en ville, a conclu M. Safdie, il faut absolument que les autorités municipales et gouvernementales s'entendent avec les constructeurs pour inventer des formules d'aide permettant l'accès à la propriété pour les classes moyen-

nes désireuses de rester en ville. C'est du reste seulement à cette condition, a-t-il dit, que le quartier Coldspring a pu être réalisé. Dans ce cas, les administrations ont accordé des prêts hypothécaires à 7.50 pour cent sur trente ans («le résultat d'une volonté explicite de subventionner les classes moyennes») et elles ont accordé une aide indirecte en utilisant les fonds fédéraux pour l'aménagement des infrastructures.

À Baltimore, en somme, a dit M. Safdie, les administrateurs ont la volonté ferme d'empêcher que les citoyens s'exilent en banlieue. Pour cela ils leur ont donné le choix de rester en créant un environnement urbain tout à fait agréable.

Campagne de consultation sur l'aménagement du Vieux Port

par Michel HOTTE

Son de cloche fédéral en pleine Semaine québécoise du patrimoine, le groupe de travail coordonnant le projet de réaménagement du port de Montréal lançait hier une opération de consultation populaire en invitant individus et organismes intéressés à s'engager dans l'Association du Vieux Port qu'il a mise sur pied.

Quelque 250 personnes sont venues prendre connaissance tant du projet lui-même que des buts et modalités de cette consultation que l'équipe constituée autour d'un noyau de fonctionnaires du groupe de recherches et de démonstration de la Société centrale d'hypothèques et de logement, lequel coordonne le projet au nom du ministère fédéral des Affaires urbaines, veut aussi large et variée que possible. La plupart d'entre eux se présentaient à titre individuel même si bon nombre sont liés plus ou moins directement à des organismes intéressés tant au «patrimoine culturel canadien» qu'à l'environnement urbain, quitte à signifier plus tard une adhésion officielle de leur mouvement.

Une visite de la zone du Vieux Port, en bateau ou en autobus, de brefs exposés tant sur le projet que sur le cadre et les modalités de participation populaire, enfin des ateliers destinés à recueillir les premières impressions des participants et vérifier le degré de convergence ou de divergence entre leurs objectifs et ceux du gouvernement fédéral, tel était le programme de cette

première journée. Il est encore trop tôt pour dire quelle sera la réponse des groupes populaires à cette offre de participation.

La consultation

En gros, individus et organismes sont invités à faire valoir au nom de la population montréalaise leurs vues et leurs projets à l'égard du Vieux Port au sein des divers sous-comités de la nouvelle association, de même qu'en soumettant des mémoires.

Les coordonnateurs de la consultation prévoient également s'adresser directement au public montréalais au moyen de sondages par questionnaires et entrevues, via le kiosque d'information et ses trois remorques installées rue de la Commune, enfin par un programme estival de courts métrages sur le port, rue du Marché-Bonsecours (qui sera incidemment fermée à la circulation), une initiative conjointe de l'Office national du film, du Service des loisirs de la Ville de Montréal et du ministère des Affaires urbaines.

Cette consultation vise à dresser de la façon la plus complète et la plus précise possible l'inventaire des besoins et désirs de la population montréalaise touchant l'avenir du Vieux Port, dont Ottawa veut faire «une fenêtre sur le fleuve.»

Le groupe de travail coordonnant la réalisation du projet verra ensuite à transmettre les expressions de la volonté populaire à l'équipe des architectes et experts-conseils. Le gouvernement québécois, la Communauté urbaine et Montréal et la Ville de

Montréal feront également entendre leurs voix par «liaison», et surtout les cinq instances fédérales directement intéressées au projet et qui constituent le «comité directeur», soit le ministère d'Etat aux Affaires urbaines, la Société centrale d'hypothèques et de logements, Parcs Canada, le Conseil des ports nationaux et le ministère des Travaux publics.

D'autre part, le temps est court. Le groupe de travail prévoit que la récolte des différentes options proposées devra se faire avant la fin août, de sorte qu'une «option finale» issue d'un consensus le plus large possible puisse être élaborée avant la fin octobre. Suivent dans le cheminement critique le plan général d'aménagement puis le plan de développement, au printemps de 1979, et le début des travaux à l'automne.

Les fruits de cette consultation populaire plutôt rapide ont-ils une chance de se retrouver dans le plan de développement à travers le labyrinthe bureaucratique et les contraintes physiques, économiques et politiques de ce vaste projet? Le premier bulletin de l'association encore à naître y répond de la façon suivante:

«Oui! Si le public approuve une approche à l'unanimité, et que cette approche est réaliste et n'entre pas en contradiction avec les objectifs du gouvernement, les recommandations des citoyens devront être reflétées dans l'élaboration du plan.»

Le public aura son mot à dire sur la rénovation du port

par Alain Duhamel

Le gouvernement canadien a lancé hier avec quelques centaines de personnes sa campagne de consultation au sujet de son projet de réaménagement du vieux port de Montréal.

À la première assemblée publique, le comité directeur du projet, avec l'aide d'un groupe de recherche et de démonstration, a annoncé la création de l'Association "Le vieux port" par laquelle des citoyens et des organismes communautaires participeront aux travaux de planification engagés depuis le début du mois de mai.

Par une adhésion à cette association, les participants seront tenus informés de la progression des études et ils pourront aussi préparer les mémoires, choisir des représentants au sein des groupes de travail et assister à leurs travaux.

Les communiqués du gouvernement canadien laissent entendre que le fruit de cette campagne de consultation paraîtra dans les conclusions des professionnels chargés des plans. "Si le public approuve une approche à l'unanimité, et que cette approche réaliste et n'entre pas en contradiction avec les objectifs du gouvernement, les recommandations des citoyens devront être reflétées dans l'élaboration du plan".

Le vieux port se situe dans une bande fragmentée de terrain d'environ 437 acres comprise entre l'autostade et le canal Lachine, à l'ouest, et la rue Berri, à l'est, et entre le fleuve Saint-Laurent et l'arrondissement historique de Montréal. Presque tout le territoire, propriété du gouvernement fédéral, a été gagné sur le fleuve par des travaux de remplissage effectués au cours des 150 dernières années.

Les objectifs généraux du gouvernement canadien pour cette oeuvre consistent à sauvegarder et mettre en valeur les éléments culturels et historiques, améliorer les conditions de vie urbaine en s'assurant, entre autres, que ce développement profitera aux quartiers adjacents, assurer à la population une fenêtre sur le fleuve et maintenir certaines fonctions portuaires compatibles avec un environnement urbain et historique.

Le consultant principal du gouvernement canadien dans ce projet, M. Desnoyers de la firme Desnoyers, Mercure, Gagnon et Sheppard, a indiqué hier que les planificateurs s'engageaient dans ce projet sans idée préconçue. En ce moment, des équipes techniques font l'analyse de plusieurs données afin de dresser un portrait complet de la situation physique et économique de toute la zone.

"Nous souhaitons vivement que les travaux de réaménagement soient entrepris au plus tôt" peut-on lire dans un document du gouvernement comme disant "Pour en faire, les responsables de planification visent à définir un concept général pour l'automne. L'échelle des priorités suivra au printemps prochain et les plans définitifs des travaux à l'été. Ainsi, les travaux comme tels pourront débuter vers la fin de 1979".

Déjà, quelques décisions importantes ont été prises: la démolition de l'élevateur à grain no 2 (le hangar no 13 suivra) devant la place Jacques Cartier a commencé afin de créer le plus tôt possible un accès public au fleuve Saint-Laurent; il est déjà résolu de déplacer l'autostade et de vendre ses composantes à des muni-

cipalités; certaines voies portuaires encore actives conserveront leurs fonctions actuelles. Quant aux autres équipements et bâtiments du vieux port, un rapport est attendu sur leur valeur et les possibilités de les recycler.

La campagne de consultation d'hier se distingue du processus habituel de consultation où une autorité quelconque tient des audiences publiques, entend des mémoires et dispose des recommandations elles-mêmes. Dans la campagne lancée hier, il est demandé aux participants "d'embarquer dans le jeu" en s'associant entre eux dans un cadre déterminé à l'origine par les auteurs du projet.

Dans le projet du vieux port, trois principaux acteurs interviennent: un comité directeur, l'association ou une équipe multidisciplinaire de professionnels.

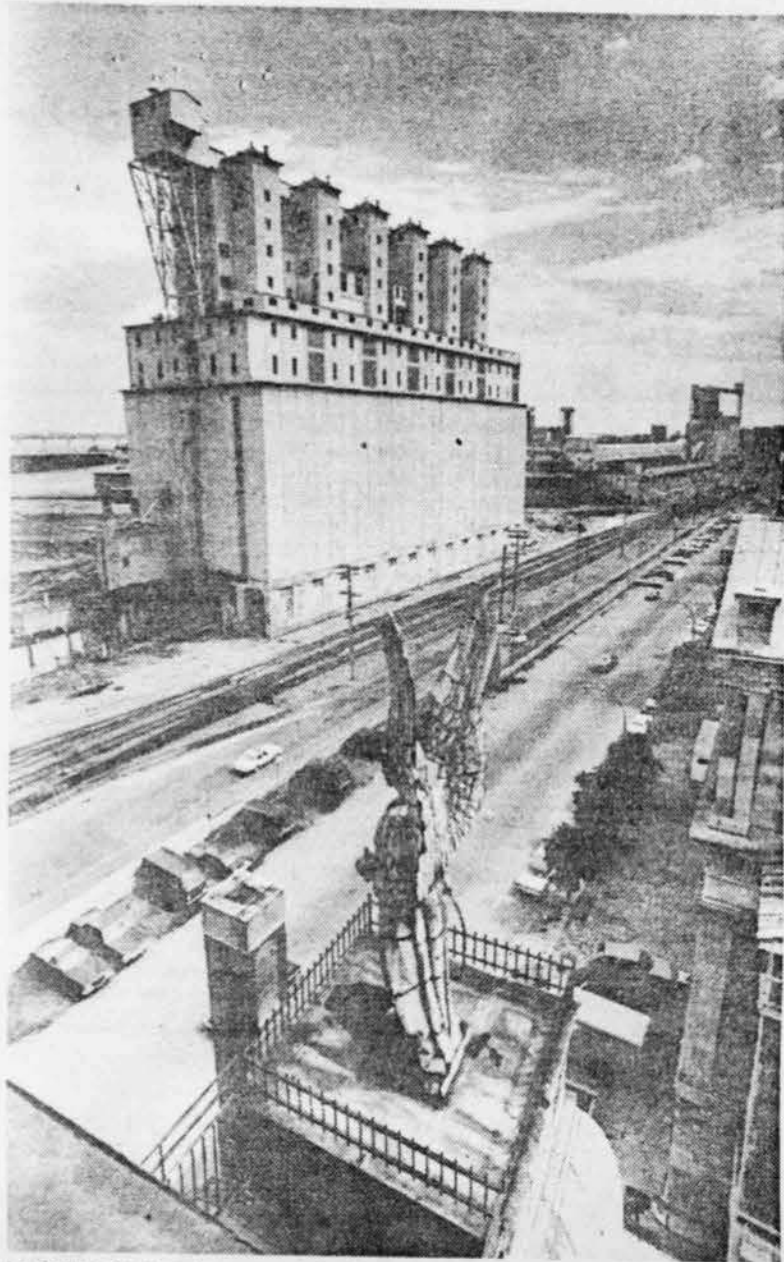
Le comité directeur, composé du ministre d'Etat aux Affaires urbaines, de la Société centrale d'hypothèques et de logement, de Parcs Canada, du Conseil des ports nationaux et du ministère des Travaux publics, aura la haute main sur tout le projet. Les intervenants fédéraux ont déjà défini entre eux le partage de leurs responsabilités de telle sorte qu'ils sont tous engagés "dans un processus irréversible". Le comité directeur se compose aussi d'observateurs: la ville de Montréal, la Communauté urbaine et le gouvernement québécois. C'est à ce comité directeur et à l'équipe des professionnels que l'Association "Le vieux port" livrera ses conclusions.

Un comité de travail, considéré comme porte-parole officiel de l'Association, réunira une vingtaine de représentants de groupes communautaires, trois personnes représentant les individus membres de l'Association et deux personnes chargées de faire valoir les points de vue exprimés par les visiteurs et le grand public dans des sondages, des questionnaires, des lettres et des interventions dans les médias. Il est prévu que ce comité de travail rencontrera environ une fois par deux semaines les autres acteurs. L'Association elle-même se réunira au moins trois fois, c'est-à-dire à la fin des principales étapes du processus de planification.

Ce comité de travail disposera d'un certain nombre de sous-groupes de travail ayant pour tâche d'approfondir des aspects spécifiques du projet. Les sous-groupes se composent de personnes ayant exprimé leur intention d'intervenir au-delà d'une simple présence dans l'Association.

Dès cet été, le stand public peut déjà commencer à exprimer son point de vue. En effet, au pied de la place Jacques-Cartier, les animateurs offrent un programme d'information et de sensibilisation en fonction du port, à son histoire et à son importance dans la ville. A compter du 5 juillet du jeudi au dimanche, de midi à 20 heures, ces animateurs accueilleront les visiteurs, les initieront aux exercices de design urbain et recueilleront leur point de vue par des panels de réunion, des visites guidées, etc.

L'Association "Le vieux port", à peine lancée, a déjà un local situé au 329 ouest, rue de la Commune. Il s'agit de l'immeuble qui appartenait autrefois au Catholic Seaman Club. On peut communiquer avec le groupe de recherche et de démonstration, chargé d'assurer les liens entre les divers acteurs, en composant le numéro 283-3971.



Le projet de réaménagement du vieux port de Montréal prévoit entre autres la disparition du silo no 2, ci-dessus, situé à proximité de la place Jacques-Cartier dans le Vieux Montréal. Les travaux de démolition ont d'ailleurs déjà commencé.

(photo Jacques Grenier)

LES MONTRÉALAIS INVITÉS À REPRENDRE POSSESSION DU VIEUX PORT

André Beauvais

Le projet d'aménagement du vieux port de Montréal a été officiellement lancé, mardi soir, en présence de quelques centaines de personnes, sous le signe de la consultation et de la participation des Montréalais.

Annoncé vers la fin de 1977 par le ministre fédéral André Ouellet (Affaires urbaines), le projet «Le Vieux Port» veut donner aux citoyens une sorte de porte patio sur le fleuve.

Le territoire visé couvre 437 acres. Il s'étend, vers l'ouest, jusqu'à l'Autostade et le canal Lachine, à l'est, jusqu'à la rue Berri; il couvre la bande de terre comprise entre le fleuve Saint-Laurent et l'arrondissement historique du Vieux Montréal.

La consultation

Bien que les objectifs généraux du gouvernement aient été confiés à la firme de consultants Desnoyers, Mercure, Ga-

gnon et Sheppard, un mécanisme de consultation du public a été prévu afin que l'entreprise tienne compte de la volonté populaire.

Ainsi, tout Montréalais qui le desire pourra devenir membre de l'Association «Le Vieux Port» et pourra ainsi faire connaître ses idées et même déposer un mémoire si le cœur lui en dit.

Il en est de même, à plus forte raison, pour tous les groupes de citoyens qui ont à cœur l'aménagement du site.

Le comité directeur du projet loge au 329, rue de la Commune, en bordure du fleuve, et les portes sont ouvertes aux visiteurs. Toutes les personnes qui le désireront pourront suivre de près les progrès de l'étude par le biais de bulletins d'information que publiera l'association. (Pour devenir membre de l'association ou pour recevoir les brochures, on appelle à 283-3971).

Les démolitions: c'est commencé

Pour bien indiquer au pu-

blic qu'on n'a pas l'intention de lambiner avec ce projet, le fédéral a déjà donné le signal de départ en entreprenant la démolition de l'élevateur à grain no 2, au pied de la place Jacques-Cartier, qui constitue le principal

obstacle à la une sur le Saint-Laurent. Le grand hangar no 13, situé à côté, suivra dès que possible.

Dans le processus de la consultation, les citoyens participants seront appelés à se prononcer sur la nouvelle vocation de cet emplacement: habitation, parc public, édifices à bureaux, etc... Selon le ministre André Ouellet, il sera évidemment impossible de satisfaire tout le monde mais l'objectif est de répondre au vœu de la majorité des personnes qui exprimeront leurs idées.

Le comité directeur du projet souhaite entreprendre les véritables travaux d'aménagement vers la fin de 1979. Pour ce faire, un concept général d'aménagement sera arrêté cet autom-

ne. Les priorités seront déterminées au printemps de 1979 et les plans définitifs des travaux seront présentés l'été prochain.

L'Association «Le Vieux Port» remettra ses conclusions (le fruit de la consultation populaire) au comité directeur formé de fonctionnaires du ministère fédéral des Affaires urbaines, de la SCHL, de Parcs Canada, du Conseil des Ports Nationaux et du ministère des Travaux publics. La Ville de Montréal, la CUM et le gouvernement du Québec agiront comme observateurs au comité directeur.

Les Montréalais sont donc invités à «reprendre» possession du vieux port, à l'aménager à leur façon. Voilà une occasion de faire connaître ses opinions. Sautez dessus!

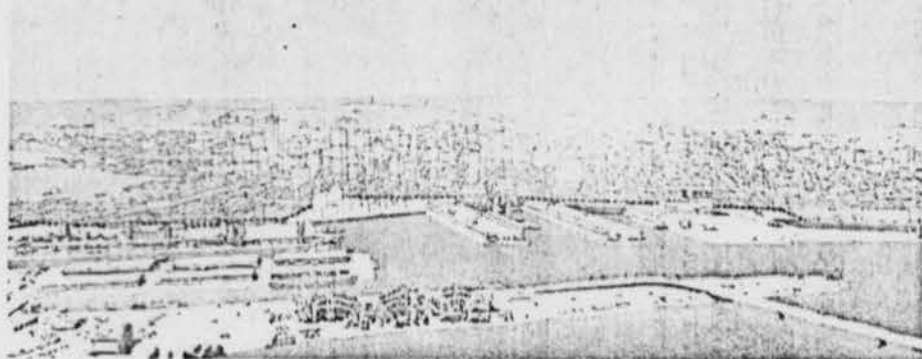


Photo Le Journal — Luc BÉLISLE

Le plan de ce que sera le vieux port au terme de l'aménagement.

Room at the top: Here are the best city apartments

By DONNA GABELINE
of The Gazette

Montreal is a city of tenants. Traditionally, about 80 per cent of Montrealers rent, rather than own a home.

But now that figure may be changing. Recent statistics show a declining population in the city centre and a flight to the suburbs. Apartment buildings which couldn't meet the demand for living space a few years ago now try to lure tenants with gimmicks ranging from free TV cable to a few months of free rent.

But there are a few other apartment buildings which are in a class apart. They have waiting lists instead of vacancies.

No jerry-built structures of ticky tacky concrete, these. Their solid walls speak of comfort and ease.

Flower-bordered driveways embrace Mercedes, Cadillacs and even Rolls-Royces. The cars' owners enjoy amenities such as wine cellars and walk-in cedar closets.

Working fireplaces, high ceilings and maids' quarters are *de rigueur* in Montreal's very best buildings, the ones which make apartment living.

Montreal's first apartment building was The Sherbrooke, at the corner of Crescent and Sherbrooke Sts.

Built in 1890 by Roswell Fisher, it was considered a novel place to live. Recently, the building suffered the third in a series of mysterious fires. The arson squad is still investigating.

The grand apartment block came into its heyday during the late 1920s, before the Depression, militant construction unions and prefabrication. Only a few recent buildings fall into the luxury category.

Rents in Montreal's top apartments start around \$400 and run into the thousands. Often the figures are kept secret from outsiders. But as they say about yachts, if you have to ask the price, you can't afford it.

Here, then, is a list, in geographical order from West to East, of the cream of the Montreal apartment crop.

Westmount Square (One and Two) occupies a square block bounded by Greene and Wood Aves., de Maisonneuve Blvd. and St. Catherine St.

Its stark, smoked glass towers were designed by Ludwig Mies van der Rohe and opened in 1968.

There's a futuristic feel to the sparsely furnished white marble lobbies. Upstairs are 216 apartments, many of them home to young, affluent types.

The top floors of both towers hold two-storey penthouses and the ground floor shopping concourse is pure chic, offering Paris frocks and other imported goodies.

There's also one of those necessities of life, a supermarket, which prompted one tenant to remark, "In 40 years I went from living over a grocery store on The Main to living over a grocery store in Westmount Square."

Chequers Court, 3055 Sherbrooke St. W., is a red and cream brick Elizabethan-style whimsy built in 1929.

It was designed by David R. Brown, a prominent architect who also designed the Acadia apartments and buildings for McGill University and the Montreal Board of Trade.

Chequers Court has only 20 apartments, ranging in size from five to seven rooms. They feature leaded windows and marble fireplaces and are served by a beautiful little elevator.

One resident moved in when the building opened. "I was in college then," she recalls, "and my mother moved us in here. It was only supposed to be temporary but I'm still here. This place has character and individuality."

The land on which the building stands was once part of the Sulpicians' farms. When neighboring highrise Chequers Place was built a few years ago, the developers had a hard task draining the priests' fishing stream.

Brown's original plans called for another side to the structure but the stock market crash intervened and it was finished as is.

Run by Westmount Realities for many years, Chequers Court changed hands two years ago and is now owned by Montfit Investments, a foreign-owned company.

1700 McGregor, 1700 McGregor Ave. Discreetly climbing vines camouflage this stately dark brick building with a Tuscan tower and the sort of red tile roof common in Mediterranean countries.

Considering the strong English influence in Montreal at the time it was built in 1927, the Italian-Spanish flavor borders on the exotic. But it's known affectionately as "the grain elevator" because of a resemblance in shape.

Homer Adams was the architect and his sister still lives in the building. The Adams family owned the property until it was sold about five years ago to Xamobil, a Liechtenstein company.

Superintendent George Rudolph has been taking care of the building for 44 years, starting at the age of 12 with his father.

"It was built as an exclusive building and still is," he says. Several bank president have lived in the building, and it's common to see a rolls-Royce or two parked out front.

Intricate brass gates open into a vaulted stone lobby with crests around the ceiling. Thick Oriental rugs carpet the floor and a grandfather clock ticks quietly in one corner.

There are 26 apartments, some of which seem to go on forever, but no penthouses. Tenants are allowed to install panelling, etc. and redecorate as they wish.

One former tenant who did so was Lady Meredith, a member of the Allan family, who brought along a marble mantelpiece from her home at Peel St. and Pine Ave.

Gleneagles, 3940 Cote des Neiges Rd. was inspired by a castle of the same name near Edinburgh, Scotland.

Built by the prominent firm of Ross, Fish, Duschenes and Barrett and owned by a family trust, it has a solid, baronial air and is the only apartment building in Montreal with its own putting green.

It has a solarium, too, and until recently, there was a dining room popular with bachelor residents.

The property on which the building stands was a seignory belonging to the Gentlemen of St. Sulpice until 1927, when it was sold and construction of the Gleneagles began. The first tenants moved in in 1929.

The majority of the 81 apartments have seven and eight rooms. For those who prefer life at the top, however, there are two-storey penthouses varying in size from 10 to 16 rooms, with private terraces.

World-famous neurosurgeon Dr. Wilder Penfield lived in the Gleneagles and a retired president of Westmount Realities called it "the most outstanding building in Montreal."

Trafalgar Apartments, 3980 Cote des Neiges Rd. were built in 1931 by a family named Gersovitz. They owned it until May, 1974 when it was bought by Maison Mauriott, a development firm which has converted the 58 apartments into condominiums. All but six have been sold.

Architects Hutchison and Wood put Art Deco touches into their design. The brass doorknobs were custom made. Like the neighboring Gleneagles, it was built in blocks with a centre courtyard.

The black and white marble-floored lobby and generous supply of windows give the building a light, airy feeling, like a French chateau.

There's a 13-room duplex apartment on each corner of the six storey building and a smaller one in the 10-storey tower. Several apartments have round rooms.

Both The Trafalgar and Gleneagles have spectacular views of the city from their perch on the side of the mountain.

Port Royal, 1455 Sherbrooke St. W. Italian money and design went into this 33-storey highrise.

It was built in 1966 by Societa Generale Immobiliere, the real estate arm of the Vatican. Rumors floated around town for years that half the money came from the Mafia, but the administration says they aren't true.

The 225 apartments include two penthouses, one of which is occupied by Holt Renfrew's fashionable Carolyn Weiner.

Tenants have an option to rent or buy their apartments and can redecorate any way they like, installing special doors, panelling, cupboards, etc.

The building has a vast white Italian marble lobby, the largest living rooms in Montreal (27 by 52 feet) and individual loggias or sunrooms.

But it doesn't have a swimming pool. "The tenants don't want one," says the building manager.

The Linton, 1509 Sherbrooke St. W. was built in 1906-07 and still has its tall porte cochere for the carriage trade.

Reminiscent of one of the stately homes of England, it is "veddy British" in atmosphere and was built in the gardens of the Linton family estate by the Smith Construction Co.

A solid building of greystone and brick, it boasts an antique-furnished reception room on the ground floor and patios on the roof.

The 96 apartments range in size from three to eight rooms. The fireplaces, unfortunately, were fueled by gas and cut off in 1948.

A co-operative since 1953, The Linton is popular with retired couples and widows.

The Chateau, 1321 Sherbrooke St. W., aptly described by its name, is a bit of Camelot in downtown Montreal. It's not hard to imagine princes and fair maidens living beneath its copper-roofed turrets or frolicking in the courtyard.

The Chateau was built in 1925 by Sen. Pamphile du Tremblay on the ruins of A.F. Gault's Victorian mansion, Rokeby. The chief architect had the delightful name of H.L. Fetherstonhaugh and evidently an equally delightful imagination.

It cost just under \$2 million to build, a figure that today would be at least 12 times greater.

Privacy is a key word here. The 134 apartments are divided into six blocks. When the wood panelled elevator opens at a floor, there are only two apartment doors to choose from.

There are a few three-room apartments, only one with 14 rooms. In between are eight, 10 and 12-rooms.

The building is managed by the owners of The Trafalgar. It was bought several years ago by Manufacturers Life Insurance Co., which has made some major renovations.

About the only thing lacking is a garage. But if you live in a castle, who needs it?

Acadia Apartments, 1227 Sherbrooke St. W. Brilliantly polished brass and a royal blue awning set this building apart from others in Montreal.

Built about 1926, it was named Acadia because the property was owned by Sen. Nathaniel Curry, a native of Nova Scotia.

Architect David R. Brown liked his own building enough to live there.

Intricate stone carvings decorate the dark brick exterior, which is undistinguished in style but topped by marble columns and the crest of Nova Scotia.

The 56 apartments are eight and nine rooms in the front, five and six rooms in the back. There is one duplex.

A co-operative since 1950, the building has an air of "peace and tranquility," says one tenant. Through its stately marble lobby have passed some of the more prominent names in Montreal.

The late John Bassett was a resident and used to awe and delight onlookers by being chauffeured across the street to the Ritz.

Habitat '67, Cité du Havre. Thousands of words have been written about Moshe Safdie's experiment on the St. Lawrence.

When the "pile of building blocks" was first opened for public occupancy after Expo '67, there weren't many takers.

Critics cited rats, distance from the city centre and high rents.

Now there just aren't enough apartments to go around. Central Mortgage and Housing Corporation manages the 158-apartment complex and the waiting list is a long one.

The private terraces and magnificent setting are two main reasons why Montrealers want to live there.

Where do you go after Habitat? asks one resident.

These places aren't so bad either . . .

Your building didn't make the top ten? Here are a few runner-up apartments around Montreal.

Atwater Apartments, 3493 Atwater Ave. Elegant red and cream brick with a terraced courtyard, this 1928 structure overlooks the Sulpician grounds.

Sixteen large apartments, 16 one and two-room furnished ones.

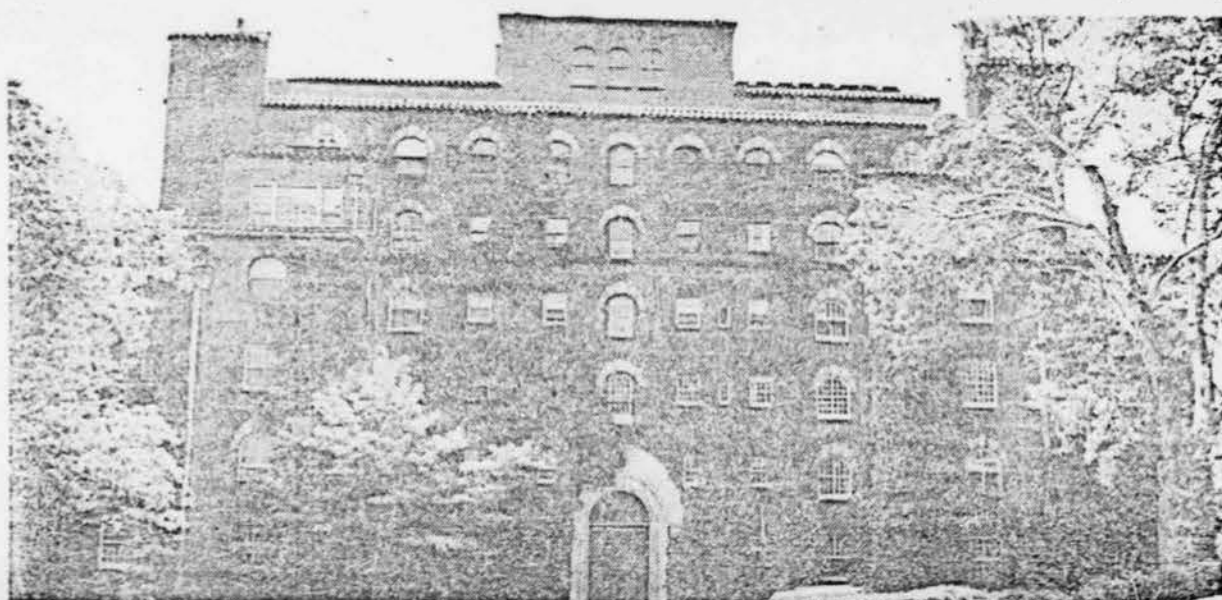
Haddon Hall, 2150-2174 Sherbrooke St. W. A 1926 grey stone classic in the English mode. The 206 units were threatened with demolition a few years ago when former owner Gerald Bronfman sold to Italian interests.

All's clear now, however. Large apartments here have sunrooms. Smaller ones tend to be dark.

—Donna Gabeline



Chequers Court: Elizabethan-style whimsy

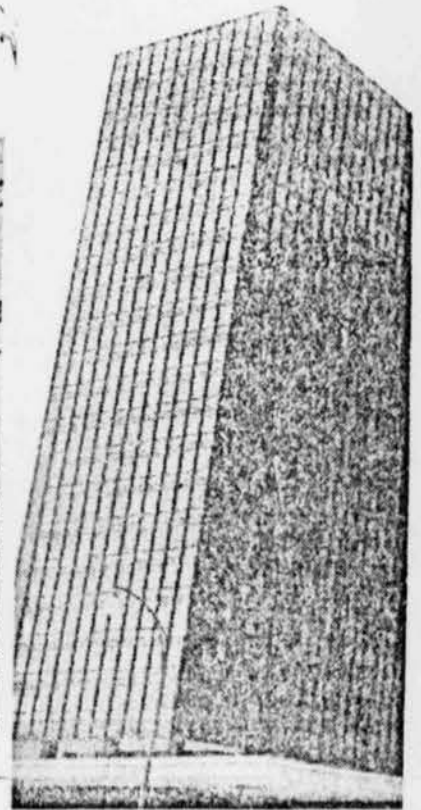


1700 McGregor: Bank presidents

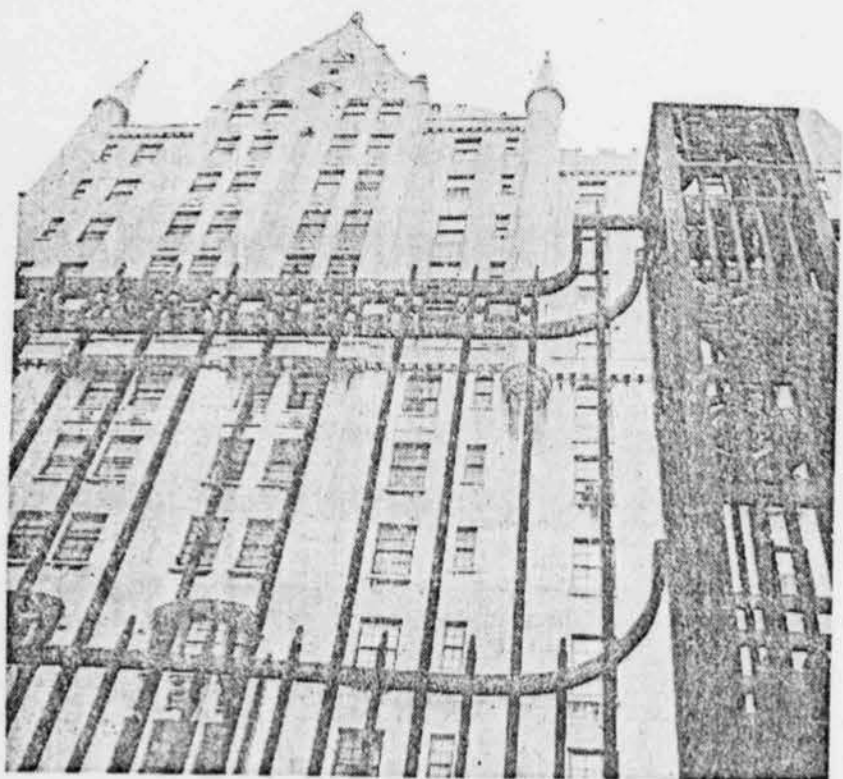
Gazette, Len Sidaway



Habitat: Where else is there to live?



WESTMOUNT SQUARE
Over a grocery



The Chateau: Downtown money



The Gleneagles: Traffic goes around

Gazette, Len Sidaway

THE PUBLIC IS GETTING ITS SAY ON WHAT TO DO WITH THE WATERFRONT

Opening up the port

By DONNA GABELINE
of The Gazette

Montreal's "window on the river" has been opened another crack.

More than 250 Montrealers last week turned out for the first in a series of public discussions on the Vieux Port Redevelopment Project.

Old Montreal residents and restaurateurs, civic officials and urban conservationists were in the group that took bus and boat tours of the 437-acre waterfront area marked for rejuvenation by the federal government, then were invited to contribute their ideas during two hours of discussion.

"I think we should turn it all into a gambling resort," joked one woman. "After all, it's almost the size of Monaco."

The Mediterranean principality, site last week of Princess Caroline's marriage to playboy Philippe Junot, covers only 453 acres.

Turning Montreal's old harbor into a tax free playground is not what the federal government has in mind for the port.

Joint plan

The redevelopment of Montreal's original harbor was announced last Dec. 8 by Urban Affairs Minister Andre Ouellet.

Cost of the project has yet to be determined. Plans for the area will be developed jointly by the Ministry of Urban Affairs, Central Mortgage and Housing Corp., Parks Canada, the Department of Public Works and the National Harbors Board. Construction is expected to start in late 1979.

But first, the public is being asked what it wants.

"It's probably the first time a government project in Montreal is being handled so openly," says Mark London, public participation coordinator, employed by the federal government.

London, an architect, has worked on waterfront redevelopment plans for Halifax and Toronto and is active in Save Montreal, an urban environment citizen's group.

He is in charge of Association Le Vieux Port, a group, now being formed, of individuals and community groups interested in the project. The association will study specific aspects of

the project in detail (parks, housing, transportation, relation to Old Montreal) and representatives will work directly with the planners.

The team of architects and planners hired to do the final plans include Moshe Safdie, architect for Habitat '67, and the firm of Desnoyers, Mercure, Gagnon and Sheppard, which is renovating Old Montreal warehouses into luxury condominiums, called Cours Le Royer. Premier Levesque is owner of one of these condominiums.

The area under discussion is bounded by Old Montreal and Lachine Canal on the north, Canadian National Railways shunting yards and Bridge Street on the west, Berri Street on the east and the St. Lawrence River on the south.

It includes Cite du Havre, the entrance to the Lachine Canal, and the collection of piers, grain elevators and terminals between McGill and Berri Streets along rue de la Commune.

The redevelopment area also covers an historic district of Montreal known as Pointe a Calliere, which contains several historic buildings.

"One of the objectives of the project is to enhance the historic aspect of the waterfront area and to bring in amenities it now lacks, such as green space," says London.

The port's redevelopment has been a controversial issue for several years. Facilities once in demand, such as grain elevators and passenger terminals, are no longer used and the National Harbors Board is building a containerized port further east.

Montrealers, with one of the largest waterfronts of any city in the world, have been prohibited from using or even seeing it by high fences and concrete structures.

The possibility of creating a "window on the river" for Montrealers has been a subject of frequent study. Planner Michel Lincourt proposed a new city to be built on the waterfront.

The plan was rejected. City Hall officials favored parkland, with grass and bicycle paths.

The current project must strike a happy medium between the two ideas.

Two steps have already been taken: Demolition of part of grain elevator No. 2 and a start on dismantling of the Autostade.

"Now we're asking the public what they want," says Mark London. "Anyone who wants to submit a brief on the harbor redevelopment may do so."

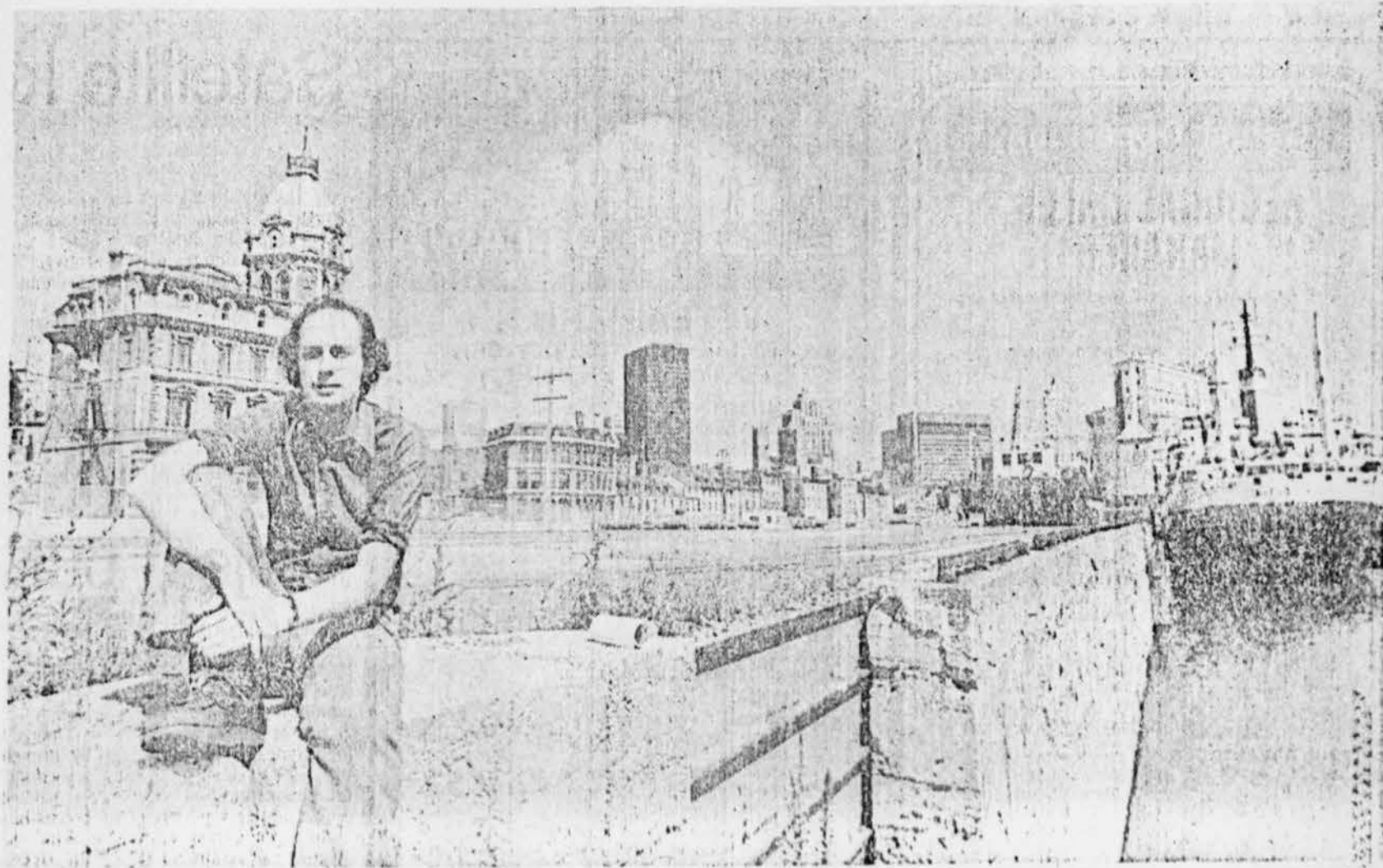
Subjects to be covered in such a brief include: Land use, urban context (relation to downtown, Old Montreal, etc.), physical constraints (shape of site, soil condition, existing buildings), environment, transportation, history, economic and development policies, social factors, urban design.

A bilingual bulletin and more public meetings, starting in Sept., are also part of the public consultation process.

And from July 5 to Sept. 8, a public exhibition on the waterfront and its redevelopment will take place in three display trailers on rue de la Commune, facing Jacques Cartier Square.

The public may also take tours of the area starting at this point and will be invited to leave written comments and suggestions on the port project.

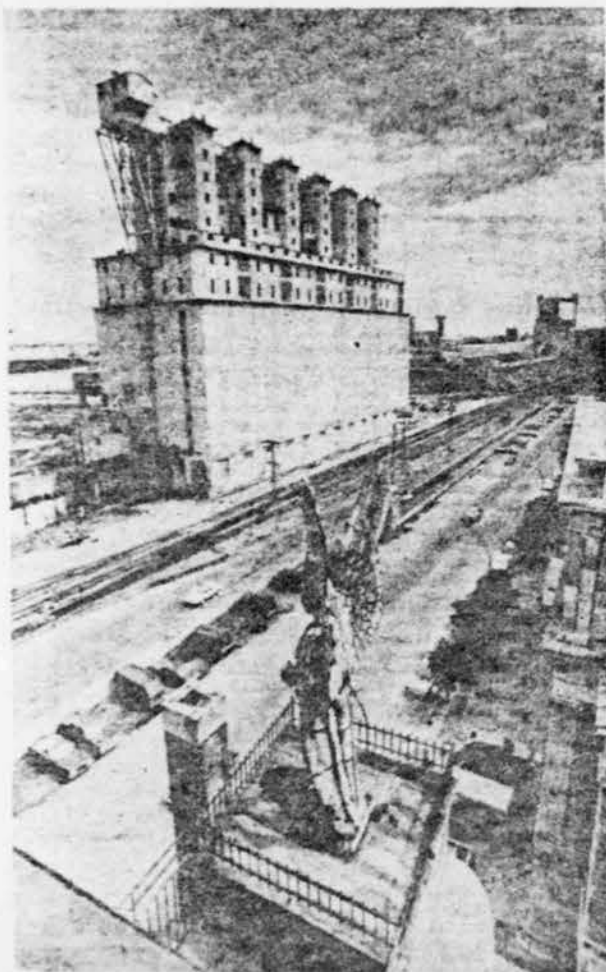
For more information on the project and participation in it, phone 283-3971.



Gazette, Tedd Church

Mark London, coordinator of public participation: "It's probably first time a government project is being handled so openly."

Il porto cambia volto



Il progetto di ristrutturazione del vecchio porto di Montreal prevede, tra gli altri cambiamenti, lo smantellamento del "Silo n.2" (nella foto), che sorge vicino alla Place Cartier, nella vecchia Montreal. I lavori di demolizione della costruzione, decisamente brutta, hanno già avuto inizio. Chi ne guadagnerà, sarà il panorama.

Speak up, Montrealers

Now's your chance, Montreal.

It is a rare occurrence in the life of a major city that it should be able to decide what it wants to do with nearly 450 acres of downtown land. Yet that is what Montrealers are being asked to do this summer.

The whole area of the port of Montreal opposite the Bonsecours market is being razed. The grain elevators and storage sheds will come down and the city is now deciding what to put in their place.

Partly from a sense of community responsibility, and partly, one fears, because it lacks the funds to go ahead with construction immediately, the federal government, which owns the land, is asking Montrealers to give their opinions about the best role for our "window on the river."

To get some idea of the magnitude of the project, one should realize that the area is about the same size as the entire state of Monaco. It is more than half as big as the area of Mount Royal, an immense region to be developed in the centre of any city. (The port itself will continue to occupy another 12 miles of property along the waterfront.)

So far, one planner, Michel Lincourt, has

proposed that the former harbor property be turned into a complex of green spaces, a marina, a hotel and some apartment buildings. The city has rejected that concept, asking instead for a park with ski trails and trees, but no buildings.

A total of six different studies have been presented at one time or another on the future of the port property and it is curious that at this late date, the planners should ask for our opinions. But whatever the reason, this is a golden chance to see that the new development truly answers our needs.

It is less than ten years since the federal government turned over land in the east end of Montreal to the city for use as a park. The municipal government promptly turned over Bellerive park to an auto importer for use as a parking lot.

One way to make sure that this doesn't happen again is to speak out loudly and clearly about what we want in one of the last areas of the city available for redevelopment.

You can make your views known by getting in touch with the Association Le Vieux Port at 329 Common St. (telephone 283-3971). Do so.

EXPOSITION ESTIVALE AU VIEUX PORT

Le ministre d'État chargé des Affaires urbaines, M. André Ouellet, a inauguré hier l'Exposition estivale du Vieux Port de Montréal, dont les éléments ont été disposés dans trois grandes remorques situées angle place Jacques-Cartier et rue de la Commune. Cette exposition a pour objectif de renseigner le public et de favoriser sa participation au projet de renaissance de la partie historique du Vieux Port.

Par cette exposition, a déclaré M. Ouellet, nous voulons attirer l'attention du public sur le Vieux Port, l'intéresser à sa remise en valeur et le renseigner sur la vo-

lonté du gouvernement fédéral de rendre le fleuve accessible, dans ses limites portuaires aux Montréalais et aux visiteurs».

Dans les remorques les visiteurs peuvent revivre l'histoire du Port se familiariser avec son activité actuelle et jeter un coup d'oeil sur les perspectives d'avenir.

La question de l'aménagement du territoire, d'une superficie de 177 hectares (437 acres) fera l'objet d'une vaste consultation populaire; la première séance publique a attiré environ 250 personnes. L'exposition qui se tient près de la place Jacques-Cartier, est ouverte au public du jeudi au dimanche.

MONTREAL-MATIN, JEUDI 6 JUILLET 1978

E.0842



M. Jacques Guilbeault député fédéral, a inauguré hier, au pied de la Place Jacques-Cartier, l'exposition estivale du Vieux port de Montréal. L'exposition, installée dans des roulottes, permet au public de prendre connaissance de l'histoire du port et de contribuer à son avenir en proposant des idées d'aménagement. Elle est ouverte du jeudi au dimanche jusqu'au 8 septembre. Ci-dessus, M. Guilbeault examine des photographies en compagnie d'une des hôtesses des roulottes. (Photo Jacques Grenier)



Une construction trop solide?

(Photo R. Meloche—M.M.)

Pour la troisième fois en quelques semaines, une charge de plus de 2,000 livres d'explosifs n'a pu qu'ébranler, hier matin, la solide structure en béton armé de l'élevateur à grain qu'on veut démolir pour donner une fenêtre sur le fleuve à la place Jacques-Cartier et au Vieux-Montréal. Deux tentatives précédentes n'avaient pas réussi à faire basculer l'édifice dans le fleuve. Réussira-t-on à la prochaine tentative?

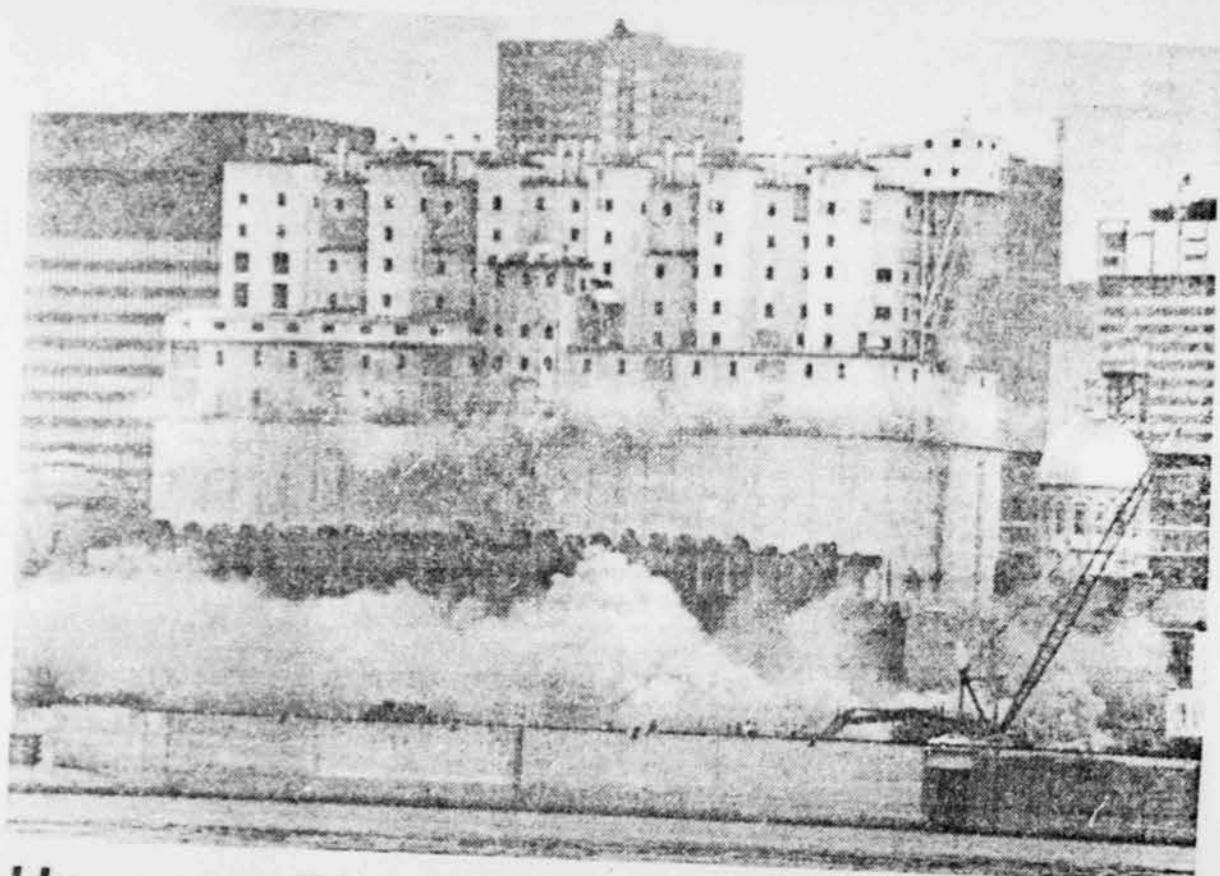


photo Denis Courville, LA PRESSE

Un autre élévateur résiste à la dynamite

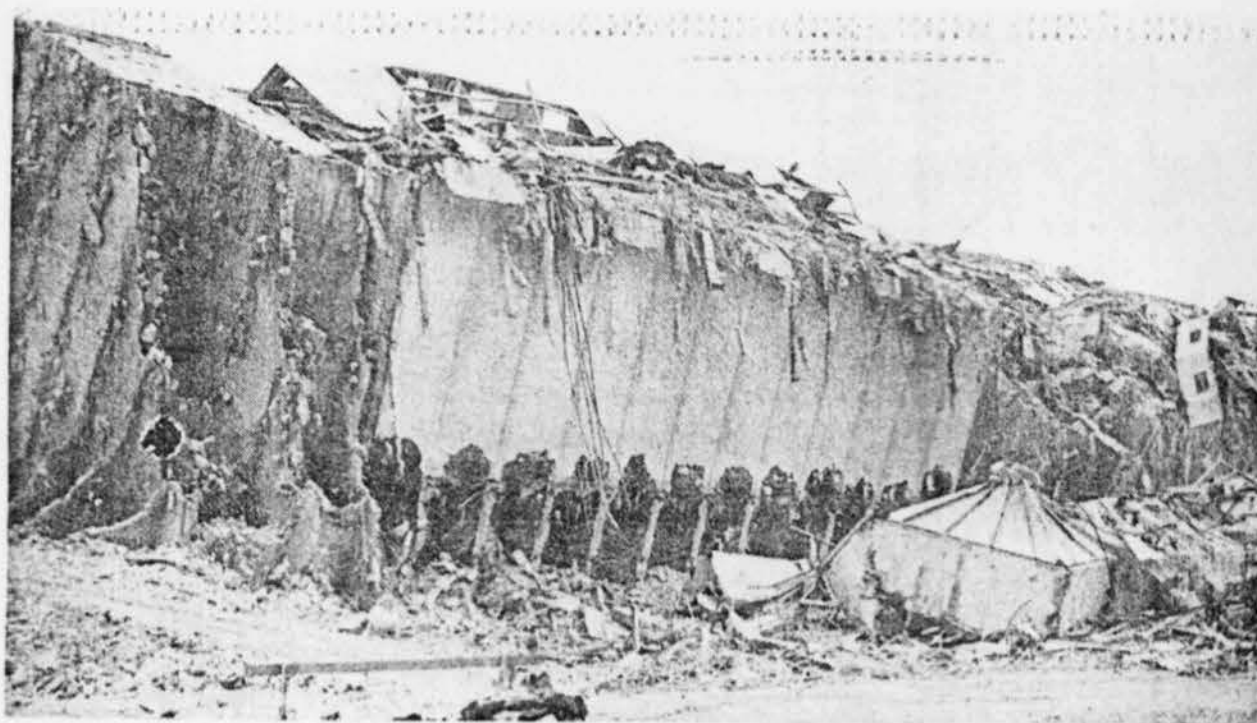
L'énorme élévateur à grains qui obstrue toujours la vue du fleuve de la Place Jacques-Cartier a subi vendredi matin une violente charge de dynamite destinée à le détruire. Malheureusement, la compagnie Beaver Demolition n'est pas parvenue à le raser, l'édifice malgré des plaies géantes tenant toujours debout. Ce n'est pas la première fois que la compagnie éprouve des difficultés à démolir de tels bâtiments. En effet, elle avait dû se reprendre par trois fois récemment pour démolir un élévateur adjacent à celui-ci.



Photo Le Journal - Claude RIVEST

C'est encore raté!

Les dynamiteurs ont semble-t-il du fil à retordre avec les vieux silos à grains du port de Montréal. En effet vers six heures hier matin ils tentaient sans succès de faire sauter un de ces silos avec une forte charge de dynamite. La base de l'édifice a à peine bougé. Comme quoi on construisait bien dans le temps!



Ils ont fini par l'abattre!

C'est finalement samedi matin que les démolisseurs ont eu raison de ce vieux silo à grains du port de Montréal, qui résistait depuis deux jours aux plus intenses dynamitages. La base de l'édifice, qui reposait sur d'énormes piliers de béton (construits du temps où on construisait solide) a finalement cédé à une dernière charge, samedi matin, ce qui va permettre d'aller de l'avant dans la réalisation du "projet vieux port de Montréal" élaboré par le gouvernement fédéral.

Le RCM veut prolonger la consultation populaire sur l'aménagement du port

par François BERGER

Le Rassemblement des citoyens de Montréal (RCM) réclame la poursuite jusqu'à l'automne de la consultation populaire menée par le gouvernement fédéral sur le projet d'aménagement du vieux port de Montréal.

Commencée au début de juillet, la consultation du public doit se terminer le 6 août. Les mémoires provenant du public et des groupes communautaires doivent être présentés avant le 7 août parce que les firmes de consultants engagées par Ottawa doivent arrêter à ce moment-là les hypothèses d'aménagement du vieux port, qui s'étend sur 430 acres en face du Vieux Montréal.

Faisant remarquer que la consultation est tenue au pire moment de l'année (beaucoup de Montréalais ont quitté la ville pour la période estivale), le RCM considère également que la forme elle-même de cette consultation laisse à désirer.

«Il faudrait un processus continu de consultation, afin que la population montréalaise puisse participer au développement du projet à toutes les étapes, y compris l'étape finale», a dit, au cours d'une conférence de presse, M. Guy Duquette, candidat probable du RCM à la mairie aux élections municipales de novembre.

D'autre part, le RCM déplore que l'administration municipale n'ait pas rendu publiques les options qu'elle peut avoir envisa-

gées pour le développement du vieux port, qui appartient au gouvernement canadien.

Silence inquiétant

Dans un document, faisant en même temps office de mémoire sur le projet et de manifeste électoral, le RCM dit trouver inquiétant le silence de l'administration Drapeau au sujet de ce projet qui intéresse l'ensemble de la collectivité montréalaise.

«L'importance économique et sociale de ce projet, qui pourrait donner l'accès au fleuve à la population, justifie un débat public, que le RCM veut engager», a dit en substance M. Abe Limonchik, président du parti d'opposition à l'hôtel de ville.

Il faut noter que les parties politiques sont exclus du processus de consultation, n'ayant droit à aucun représentant au sein du «comité de travail» qui doit regrouper citoyens et groupes communautaires (ce comité, animé par un fonctionnaire fédéral, doit faire le point des opinions du public sur le projet). Le RCM en est donc exclu.

Assez d'études

Fustigeant l'attitude du ministre des Affaires urbaines qui est responsable du projet d'aménagement, le RCM considère que l'on peut immédiatement passer à des travaux concrets, notamment dans le secteur de la Cité du Havre (qui couvre une centaine d'acres).

Des études ont déjà été effec-

tuées pour ce secteur. Il faudrait donc que la présente étude soit la dernière et qu'elle soit suivie tout de suite d'actions concrètes, dit le document du RCM.

Ce document énonce les principes d'utilisation du vieux port, tels que les voit le RCM:

- Aucune fonction impliquant un usage privé de l'espace;
- Choix d'équipement et de fonctions accessibles à toutes les catégories de population;
- Eloignement important de tout nouveau bâtiment par rapport au Vieux-Montréal;
- Pas d'érection de nouvelle barrière entre la ville et le fleuve (le gouvernement a déjà commencé la démolition de deux silos à grain en face de la place Jacques-Cartier: le RCM craint qu'on construise d'autres immeubles susceptibles de bloquer la vue du fleuve).

Sur le plan du logement, le RCM croit qu'on pourrait construire 1,200 nouveaux logements (à loyer modique) sur les terrains vacants du Vieux Montréal, dans le cadre du projet fédéral.

Par ailleurs, sur le plan administratif, le RCM souligne que: «... au fur et à mesure de l'affectation de nouveaux espaces à des fins urbaines, ceux-ci devront tomber sous la pleine juridiction municipale.» Cependant, le ministre des Affaires urbaines a déjà laissé clairement entendre que le gouvernement est chez lui et qu'il y ferait ce qu'il entend.

Le vieux port réaménagé

par Marcel CHOUINARD

Le Rassemblement des citoyens de Montréal demande au gouvernement fédéral de prolonger jusqu'à l'automne la période de consultation qu'il a entreprise il y a quelques semaines en vue de connaître le point de vue des Montréalais sur la façon dont devrait être réaménagé le vieux port de Montréal.

Tout en se réjouissant de cette initiative prise par le ministère fédéral des Affaires urbaines, le RCM est d'avis que la période de consultation actuellement prévue est trop courte, qu'elle n'a pas été entourée de suffisamment de publicité et qu'elle survient à un moment où nombre de Montréalais se trouvent en vacances à l'extérieur. Aussi, le parti demande-t-il que cette consultation se poursuive jusqu'à la fin du mois de septembre.

D'autre part, l'opposition

à l'hôtel de ville de Montréal a fait connaître hier, au cours d'une conférence de presse, les principes directeurs qui, selon elle, devraient guider l'aménagement de ce vieux port et des environs qui couvrent une superficie de 437 acres.

La Cité du havre, où l'on retrouve notamment Habitat 67, devrait constituer, selon le RCM, un véritable quartier résidentiel en introduisant plus particulièrement des habitations à loyer modique afin de diversifier les catégories de population

tout en répondant aux graves besoins en logements ressentis par une part grandissante de Montréalais.

Cité du havre

A propos de ce domaine d'une centaine d'acres que constitue la Cité du havre, l'un des membres du comité sur le développement économique du RCM, M. Guy Duquette, a invité le gouvernement fédéral à cesser les études et à se mettre au travail.

Quant à la partie du vieux port lui-même située au pied de la place Jacques-Cartier, le RCM estime qu'il serait peut-être sage de surseoir à toute prédétermination de son avenir. «Dégagez-nous tout cela d'abord, on verra mieux ensuite», déclare-t-on. En effet, encore à l'heure actuelle, s'élèvent à cet endroit des hangars, des silos de même que des convoyeurs. Mais, estime-t-on,

il est également difficile pour tout Montréalais, y compris l'homme de l'art, de concevoir à l'avance cette nouvelle relation avec un fleuve dont il est coupé depuis toujours et en toutes parts.

Néanmoins, le RCM croit que la priorité devrait être accordée à l'aménagement d'espaces libres et verts pour compenser l'absence du monde végétal du Vieux Montréal.

Toujours selon l'opposition, il est important qu'au fur et à mesure de l'affectation de nouveaux espaces de ce secteur à des fins urbaines, ceux-ci tombent sous la pleine juridiction municipale. A l'heure actuelle, c'est le gouvernement fédéral qui est propriétaire de la majorité des terrains compris dans le projet de réaménagement du vieux port.

L'aménagement du vieux port

Le RCM invite Ottawa à prolonger la consultation

par Alain Duhamel

Le processus de consultation engagé cet été par le ministère d'État aux affaires urbaines au sujet du réaménagement de la zone du vieux port de Montréal devra se poursuivre à l'automne s'il veut atteindre le plus de Montréalais possible.

Le Rassemblement des citoyens de Montréal (RCM) en fait l'invitation pressante au gouvernement fédéral afin que cette consultation, à laquelle les Montréalais ne sont pas habitués, ait un poids réel dans les décisions sur la création d'une fenêtre sur le fleuve.

"Le RCM insiste vivement pour que le gouvernement fédéral ne se démette pas de ses responsabilités vis-à-vis de la population montréalaise, ni ne cherche à se dédouaner à son égard en pratiquant une consultation qui pourrait devenir une fausse représentation. Au-delà des enjeux importants pour l'avenir de Montréal que comportent les changements futurs dans le Vieux-Port, il y a aussi la pratique d'un processus démocratique dont les Montréalais ont trop longtemps été privés", peut-on lire dans un document du RCM.

Le ministère d'État aux affaires urbaines a lancé à la fin de juin une véritable campagne de consultation en créant une Association du Vieux-Port par laquelle des citoyens et des groupes peuvent participer au processus de planification. Au pied de la place Jacques-Cartier, une exposition installée dans trois roulottes permet au public en général de prendre connaissance de la zone de réaménagement et d'y aller de ses propositions.

Le RCM estime que l'échéancier proposé à l'étape de la consultation demeure trop court et se déroule dans une période de l'année où les Montréalais désertent leur île. Les responsables du projet se proposent de définir un concept de réaménagement pour l'automne, de dresser une échelle des priorités d'intervention pour le printemps et, avec des plans complétés pour l'été, mettre en chantier à l'automne 1979.

Aux yeux du RCM, il importe que le gouvernement fédéral franchisse une étape supplémentaire dans son processus de consultation et délaisse en quelque sorte une démarche apparente à "une grosse boîte à suggestions mise à la porte de l'entreprise", pour un certain temps encore.

Le RCM s'inquiète du silence de l'administration municipale jusqu'à ce jour alors que le processus de consultation paraît fort engagé. La zone d'aménagement d'une superficie d'environ 437 acres, propriété quasi exclusive du gouvernement fédéral, a été gagnée entièrement sur le fleuve Saint-Laurent. Ce territoire se trouve hors de la juridiction de la ville de Montréal mais, de l'avis du RCM, il demeure nettement dans le champ des préoccupations de l'administration municipale.

"Il nous apparaît important qu'au fur et à mesure de l'affectation de nouveaux espaces à des fins urbaines, ceux-ci devront tomber sous la pleine juridiction municipale (fiscalité, zonage, circulation, etc.) et être intégrés aux services que dispense normalement la ville ou la CUM".

Pour la fenêtre sur le fleuve proprement dite, face au marché Bonsecours, le RCM croit plus sage de surseoir à toute affectation irréversible jusqu'à ce que les Montréalais aient eux-mêmes pris l'habitude de se rendre au fleuve. "Le fait est qu'il est difficile pour tout Montréalais de concevoir à l'avance cette nouvelle relation avec un fleuve dont il est coupé depuis toujours et en toutes parts".

Mis à part la cité du Havre où il serait souhaitable de récupérer tout l'espace pour un aménagement résidentiel à haute densité, le RCM ne croit pas utile d'affecter systématiquement à l'habitation les espaces retrouvés dans le port. Dans l'arrondissement du Vieux-Montréal, simplement en utilisant les terrains vacants, on pourrait aisément construire 1.200 logements dans des volumes compatibles avec son caractère actuel.

"Il y aurait probablement lieu de mettre à profit les espaces reconquis sur le vieux port dans une préoccupation de complémentarité avec le Vieux-Montréal. À ce titre, la priorité devrait être tournée vers la constitution d'espaces libres et... verts pour compenser l'absence du monde végétal et la dominance du minéral dans le Vieux-Montréal".

Le RCM note que le projet de réaménagement du gouvernement fédéral ne touche en rien la zone de l'autoparc Victoria, transformé en aéroport pendant un temps, et actuellement utilisé comme "un vaste terrain de jeux ou d'expérimentation en milieu urbain aux mains de la section aéronautique de Transport Canada" et dont l'apport à la vie économique montréalaise demeure faible.

«Habitat 67: un isolat socio-économique mal raccordé à la ville»

— Le RCM

Le Rassemblement des citoyens de Montréal (RCM) a fait connaître, hier, les options qu'il a retenues relativement à l'aménagement du secteur du Vieux Port de Montréal et pour lequel le ministère d'État aux Affaires urbaines lançait dernièrement une grande opération de consultation.

En ce qui concerne Habitat 67, le RCM croit que ce complexe d'habitation constitue un isolat socio-économique très mal raccordé au reste de la ville et que son faible niveau de population ne permet la viabilité que d'un nombre très limité de services municipaux. Le RCM suggère, dans cette partie du Vieux Port, l'aménagement d'un quartier résidentiel en introduisant plus particulièrement des habitations à loyer modique.

Quant au bassin ouest, cette section du port qui demeure très active, on suggère de déplacer ailleurs les activités liées au transbordement de certains matériaux peu esthétiques. «Une opération cosmétique serait très appréciable», souligne le document du RCM.

Autostade

Pour le RCM, la vocation industrielle que le gouvernement fédéral veut donner au terrain de l'Autostade pose quelques doutes. Cette notion serait acceptable aux yeux du RCM à la condition qu'on y accueille des industries de faible nuisance, non polluantes, du genre laboratoires, centres de recherche et autres de même type.

Le parti d'opposition à

l'hôtel de ville rappelle par ailleurs que le gouvernement fédéral se doit de retenu la possibilité de la réouverture éventuelle du Canal Lachine à des fins de navigation de plaisance.

Vieux Port et Vieux-Montréal

Quant à la partie du Vieux Port, face au Vieux-Montréal, qui constitue une barrière visuelle historique sur le fleuve Saint-Laurent, le RCM avance comme jugement qu'il est difficile de proposer un projet précis puisqu'il est impossible à quiconque d'imaginer une vue sur le fleuve à partir du Vieux-Montréal.

Il demande donc au gouvernement de surseoir à toute prédétermination de l'avenir du Vieux Port. «Nous sommes tentés de formuler cette réserve par cette phrase: Dégagez-nous tout ça d'abord, on verra mieux ensuite!», précise-t-on dans le document. Mais le RCM tient à un principe d'utilisation future du Vieux Port, celui d'un espace vert.

Trop vite

Enfin, le parti d'Abe Limonchick croit que la période de consultation (cinq semaines) n'est pas assez longue, qu'elle arrive à un moment où des dizaines de milliers de Montréalais sont en vacances, et qu'elle devrait être prolongée jusqu'à l'automne.

«Le gouvernement ne doit pas se démettre de ses responsabilités en pratiquent une consultation qui pourrait devenir de la fausse représentation», a déclaré M. Guy Duquette, en conféren-

ce de presse, au nom du RCM.

Tout en s'affichant très surpris que l'administration du maire Jean Drapeau n'ait présenté aucune proposition au ministère des

Affaires urbaines, M. Duquette a par ailleurs reconnu que le projet du gouvernement fédéral pourrait bien être un ballon politique à l'approche des élections générales au pays.

PROJET "LE VIEUX PORT"

Le 8 décembre 1977, le Ministre d'Etat aux Affaires Urbaines, l'Honorable André Ouellet, dévoilait les grandes lignes d'un important projet de réaménagement du site du Vieux Port de Montréal.

A la même occasion, le Ministre des Transports, l'Honorable Otto Lang, annonçait la construction par le Conseil des Ports nationaux d'un nouveau terminal pour conteneurs dans la partie est du Port de Montréal, plutôt que dans le Vieux Montréal.

Selon l'énoncé du ministre, le projet vise à atteindre un certain nombre d'objectifs: la mise en valeur du patrimoine culturel canadien à Montréal, l'amélioration de la qualité de vie du milieu, permettre l'accès du public au plan d'eau (le fleuve Saint-Laurent) à l'intérieur des limites portuaires, contribuer d'une manière positive à l'essor économique de Montréal et créer des fonctions portuaires en harmonie avec un environnement historique et humain. En outre, le projet d'aménagement vise également à stimuler la rénovation du Vieux Montréal.

Le public sera appelé à participer étroitement au projet par le truchement d'une association qui formulera des recommandations précises concernant les hypothèses d'aménagement de ce territoire, qu'il est convenu d'appeler désormais "le Vieux Port".

L'arrondissement visé, d'une superficie de 177 hectares (437 acres), s'étend de l'emplacement de l'Autostade et du Canal-Lachine à l'ouest, jusqu'à la rue Berri à l'est et englobe le site de l'Autostade et la Cité du Havre, les quais Victoria, King Edward et Alexandra en face du Vieux Montréal et le site historique de Pointe-à-Callière. A l'exception de ce dernier, ces emplacements sont la propriété du gouvernement fédéral.

En plus du public et des divers organismes du gouvernement fédéral (ministère d'Etat aux Affaires urbaines; la Société centrale d'hypothèques et de logement, Parcs Canada, le ministère des Travaux publics et le Conseil des Ports nationaux) impliqués dans le projet, les représentants des autres paliers de gouvernement, soit le Gouvernement du Québec, la Communauté Urbaine de Montréal et la Ville de Montréal, prendront part à la planification du projet.

Depuis le dévoilement du projet en décembre dernier, une organisation a été mise en place et déjà, depuis le 1er mai, les équipes de spécialistes chargés de la planification sont à l'oeuvre. Les travaux de démolition de certaines installations (le silo no 2 et le hangar no 13) vont bon train.

Le silo et le hangar

Le silo à grain numéro 2,

qui constituait la principale barrière entre Montréal et le fleuve Saint-Laurent est en voie de démolition. Les opérations de démolition sont en marche depuis le mois d'avril et se poursuivront jusqu'à la fête du Travail. En effet, au début de juin, on a procédé au premier dynamitage de ce vieux silo, situé au pied de la Place Jacques-Cartier. Le tiers du silo fut démolé et l'opération sera complétée au milieu de l'été. L'emplacement sera nettoyé à l'automne et le public aura vraisemblablement accès à cette partie du port dès l'an prochain.

Le hangar no 13, voisin du silo no 2, a également été démolé. Abandonnés depuis longtemps, ces deux immeubles se trouvaient en très mauvais état. Des études ont permis de constater qu'il était extrêmement difficile d'envisager une quelconque utilisation de ces structures, qui plus est, constituaient la principale barrière entre la Place Jacques-Cartier et le marché Bonsecours et le Saint-Laurent. Le gouvernement fédéral, de concert avec les autres paliers de gouvernement, a donc décidé d'éliminer cet obstacle au fleuve. Cette barrière étant disparue, le public aura donc accès au fleuve et l'apparence de la Place et du marché sera rehaussée.

Quant aux autres silos et structures du port touchés par le projet, une étude sera entreprise pour savoir lesquels pourront être recyclés ou déménagés.

L'Autostade

Depuis l'avènement du Stade Olympique, l'Autostade, situé dans le territoire du projet d'aménagement du Vieux Port, se voyait à toute fin pratique abandonné et son avenir était devenu tout à fait incertain. Les autorités gouvernementales ont donc décidé de procéder à son démantèlement et d'étudier diverses hypothèses de recyclage.

Ainsi, le démantèlement expérimental d'une des sections du stade, entrepris en février dernier, s'est avéré un succès.

Il est prévu que le projet de démantèlement et de déménagement des sections de l'Autostade durera environ 6 mois. Le site du stade pourrait être transformé en un parc industriel. Ce site, adjacent aux installations ferroviaires et portuaires, sera en mesure d'attirer de nombreuses industries et de fournir des emplois supplémentaires dans le centre-ville, un objectif de premier ordre pour la ville de Montréal.

Le plan d'aménagement

Le "train" de mesures à venir vise à redonner aux quartiers portuaires de Montréal leur ancienne importance sur les plans culturel, économique et récréatif.

Pour mener à bien ce pro-

jet d'envergure, une première ébauche de plan va être esquissée, en même temps que les diverses possibilités d'action immédiate seront établies. Ce travail préparatoire sera suivi de l'élaboration d'un plan d'aménagement détaillé et des normes, le tout destiné à fournir un format de réaménagement de tout le secteur sur une certaine période de temps par des organismes privés ou publics.

Cette étude de design urbain sera préparée par une équipe multidisciplinaire, formée pour les besoins du projet, sous la direction et la coordination de l'expert-conseil principal. En plus des concepteurs et architectes, l'équipe comprendra aussi économistes, statisticiens, experts des transports, ingénieurs municipaux, écologistes et estimateurs. L'équipe de concepteurs sera responsable devant un comité de direction composé de représentants des différentes agences fédérales et d'observateurs du gouvernement provincial, de la Communauté urbaine de Montréal et de la Ville de Montréal. Le public sera consulté et pourra faire connaître ses opinions directement à l'équipe grâce à un programme de participation du public instauré à cette fin.

Le plan d'aménagement se fera en trois étapes en faisant appel au maximum à tous les membres de l'équipe:

1. Rassemblement et analyse des données: Cette étape consiste à enquêter sur le projet, rassembler des renseignements de fond et à faire l'analyse et la synthèse des études existantes. On procédera à l'analyse et à la compilation des caractéristiques et des exigences du site. Les informations recueillies nécessaires à l'élaboration d'un concept général seront alors présentées sous forme de cartes et de tableaux destinés à faire partie du rapport final. Parallèlement à ce travail, les objectifs de diverses agences gouvernementales seront recueillis et regroupés afin de formuler les objectifs de l'expertise.

2. Préparation de plans de rechange: La deuxième étape consiste à prévoir des plans de rechange satisfaisant aux objectifs fixés par l'étude. Ces solutions seront soumises à l'appréciation du public pour qu'il donne son avis. Elles seront analysées et évaluées. Les modifications nécessaires y seront introduites et le plan qui fera l'unanimité sera retenu.

3. Concept de projet urbain: A partir de l'analyse du terrain, des conclusions et des recommandations des experts, des résultats obtenus auprès du public et de l'approbation du Conseil de direction, la solution retenue correspondant le mieux aux objectifs fixés pourra prendre sa forme définitive.

On aura alors un concept général. Des critères généraux de mise en valeur du terrain seront instaurés pour s'assurer que les différents éléments du plan s'accordent et qu'ils s'harmonisent aux quartiers avoisinants. Une fois le concept général approuvé, on procédera à l'élaboration d'un plan détaillé de travail.

Les contraintes de planification

Avant de formuler un concept de design urbain pour la région à l'étude, il faut établir les exigences et les particularités du terrain, les analyser et en tenir compte de façon que le plan général d'aménagement réponde aux réalités physique, historique et économique de la région, tout en reflétant les besoins et les attitudes contemporaines.

Les contraintes inhérentes à cet emplacement ont été identifiées et groupées sous les six catégories suivantes:

1. Milieu physique: L'emplacement est une large parcelle de terre de plus de 172 hectares (430 acres). Il est fragmenté en zones distinctes, ayant chacune leurs caractéristiques et leur forme. La plus grande partie a été progressivement prise sur le fleuve par le remplissage, au cours des 150 dernières années. La visibilité de l'eau, la condition des rives et la variation du niveau hydrostatique constituent les limitations et les problèmes majeurs de ce secteur.

2. Environnement: Le terrain se rattache directement au port de Montréal. Les activités portuaires sont intenses dans certaines zones et resteront telles dans l'avenir immédiat. La qualité éventuelle de l'eau, sa vie marine et ses courants orienteront fortement l'usage futur du terrain. Le climat est rude en hiver. Les activités portuaires et industrielles sont cause de pollution de l'air et de l'eau en plus d'être bruyantes.

3. Situation urbaine: Le terrain est de nature unique. C'est le principal maillon entre le cœur de la ville et le port. Il se trouve à 20 minutes de marche du centre ville et avoisine le quartier historique. A son extrémité ouest, on trouve des secteurs industriels et résidentiels. Le canal Lachine qui le traverse se terminait jadis dans la zone du Vieux Port à l'étude. Les industries vitales sont concentrées entre le canal Lachine et l'Autostade et les édifices permanents de l'Expo 67 sont en activité à la Cité du Havre.

4. Accès et transports: L'accès à certaines parties du terrain est difficile et la communication de l'une à l'autre est quelquefois faible. Le Vieux Montréal, avec ses rues étroites, s'étend entre la ligne du port et le centre ville. La Cité du Havre est iso-

lée, l'autoroute Bonaventure étant son seul lien avec la ville. Le secteur de l'Autostade, limité par le canal Lachine, les chantiers de triage du CN et l'autoroute, a peu de points d'entrée et la voirie est surchargée par le trafic du pont Victoria. Il n'existe aucun transport public dans cet endroit et le stationnement dans le Vieux Montréal est problématique.

5. Historique: La région étudiée comprend l'emplacement du plus ancien établissement colonial de Montréal. Pointe-à-Callière a une importance unique dans l'histoire de la ville. La rue de la Commune, bordant autrefois le fleuve, et le port ont contribué au développement, à la croissance et à la solidité de Montréal. Le canal Lachine fut la première voie navigable vers l'ouest de l'île et les autres établissements en amont.

Le type de développement possible dépendra fortement de la présence du Vieux Montréal. Les commodités qui manquent dans cet arrondissement devront être aménagées pour encourager le réaménagement de ce quartier historique.

6. Politique économique et développement: La présence d'installations industrielles et portuaires destinées à durer plus ou moins longtemps et la taille du terrain à mettre en valeur exigent que l'on planifie les travaux de rajeunissement du secteur sur une longue période de temps. Les demandes du marché, les priorités de la croissance montréalaise et le niveau des investissements publics et privés dicteront le temps qu'il faudra attendre avant de voir ce quartier redevenir le lieu de distractions de la population de Montréal.

La planification est en marche

C'était le 1er mai dernier que débuta le processus de planification du projet d'aménagement du Vieux Port.

En effet, l'équipe d'architectes et d'urbanistes est à l'œuvre depuis cette date. Elle se compose de la maison Desnoyers, Mercure, Gagnon, Sheppard, responsable de plusieurs projets de rénovation à Montréal, notamment le projet d'habitation du Cours Le Royer dans le Vieux Montréal et de Moshe Safdie, l'architecte d'Habitat 67 à la Cité du Havre et auteur de plusieurs importants projets d'architecture dans le monde.

Outre l'équipe d'architectes, plusieurs maisons de spécialistes ont été chargées de divers aspects particuliers du projet. Il s'agit des firmes Gaucher, Pringle Inc., responsable de l'analyse économique; Gendron, Lefebvre Inc., l'étude du sol, du transport et de l'infrastructure; Lemieux, Morin, Bourdages, Doucet, Simard & Associés, l'étude sociologique; et enfin Sorès Inc., chargée de l'étude du marché.

Les responsables de la planification travaillent présentement à l'analyse du site. Une fois le processus de consultation populaire amorcé, ils précéderont à l'identification et à l'évaluation des diverses hypothèses de réaménagement.

De plus, l'équipe de fonctionnaires reliés à la Société centrale d'hypothèques et de logement est au travail. Il s'agit de M. Gilles Bertrand, directeur général du projet; M. Mark London, coordonnateur de la participation populaire; M. Jacques Carrière, responsable des activités d'été; et M. Marcel Anggrignon, chargé des communications.

Un concept général devrait être défini pour l'automne. L'échelle des priorités suivra au printemps prochain et les plans définitifs des travaux, à l'été. Ainsi les travaux comme tels pouront débuter vers la fin de 1979.

Le projet Vieux-Port marque le pas

par Jean-Pierre BONHOMME

Le projet de réaménagement du port de Montréal, le projet du Vieux-Port, risque de marquer le pas à cause d'une absence de stratégie commune des corps publics, particulièrement de la ville de Montréal et des Chemins de fer nationaux et, en conséquence de cela, le système de consultation populaire amorcé et été par le gouvernement fédéral devra être momentanément mis en veilleuse.

C'est la conclusion à laquelle la direction du projet du ministère fédéral des Affaires urbaines est arrivée après quelques mois d'activités. On sait que le gouvernement fédéral a ouvert ses bureaux rue de la Commune, le 1^{er} juin dernier, pour coordonner les interventions publiques dans la région portuaire, particulièrement au pied de la Place Jacques-Cartier et de la rue Saint-Laurent.

Le principal obstacle au réaménagement du terrain même de la zone portuaire réside dans la lenteur des négociations entreprises avec les Chemins de fer nationaux et leur concurrent, le réseau Canadien Pacifique, relativement au sort devant être fait aux rails qui bloquent le passage des piétons devant toute la région du Vieux-Montréal.

«Fenêtre»

L'ouverture d'une véritable «fenêtre» sur le fleuve, comme le veut l'expression courante, dépend en effet de l'élimination des rails d'approvisionnement aux silos à grain, ainsi que de ceux qui relient les boucles de passage, et les dirigeants des deux réseaux de transport ferroviaire n'arrivent pas à se décider à libérer la voie. Or sans une prise de décision ferme à cet égard il devient impossible de demander à l'Association Le

Vieux-Port, l'organisme de consultation populaire constitué par le gouvernement fédéral, d'exprimer des avis formels sur la manière de concevoir la réhabilitation de la zone centrale récemment libérée.

La réhabilitation de la rue de la Commune elle-même, une artère clef dont l'avenir devrait, à plus ou moins long terme, être particulièrement brillant — sa situation privilégiée et son gabarit idéal la destine à accueillir des résidents, — par ailleurs, est entravée par des incursions municipales et provinciales.

Etat des négociations

Le chef du projet Le Vieux-Port, M. Guy Malépart, a souligné hier que les négociations avec les chemins de fer sont «extrêmement lentes» et que la municipalité de Montréal, — pas plus que le ministère québécois des Affaires culturelles, du res-

te, — n'a pas de stratégie de développement avouée relativement au curetage des secteurs historiques et particulièrement du précieux pâté de maisons central de la Pointe-à-Callière.

L'extrémité est de cette zone, près de la Place Royale, est actuellement réservée à du stationnement automobile désordonné; le fonctionnaire fédéral a précisé qu'en cette affaire le gouvernement fédéral ne veut pas prendre le leadership du développement mais contribuer à la renaissance du secteur jusqu'à maintenant oublié.

Pour le moment l'activité du bureau du Vieux-Port se borne à utiliser un fonds de \$500,000 pour informer le public, recevoir les esquisses des architectes Desnoyers-Safdie — ces derniers sont co-consultants pour le réaménagement portuaire — et à coordonner l'activité de quatre ministères fédéraux: Parcs

Canada, Travaux publics, Transports et Affaires urbaines (Société centrale d'hypothèques et de logement).

La démolition du silo no 2 devant l'hôtel de ville, terminée cet été, a été entreprise sous la responsabilité du ministère des Affaires urbaines dont dépend le bureau du Vieux-Port.

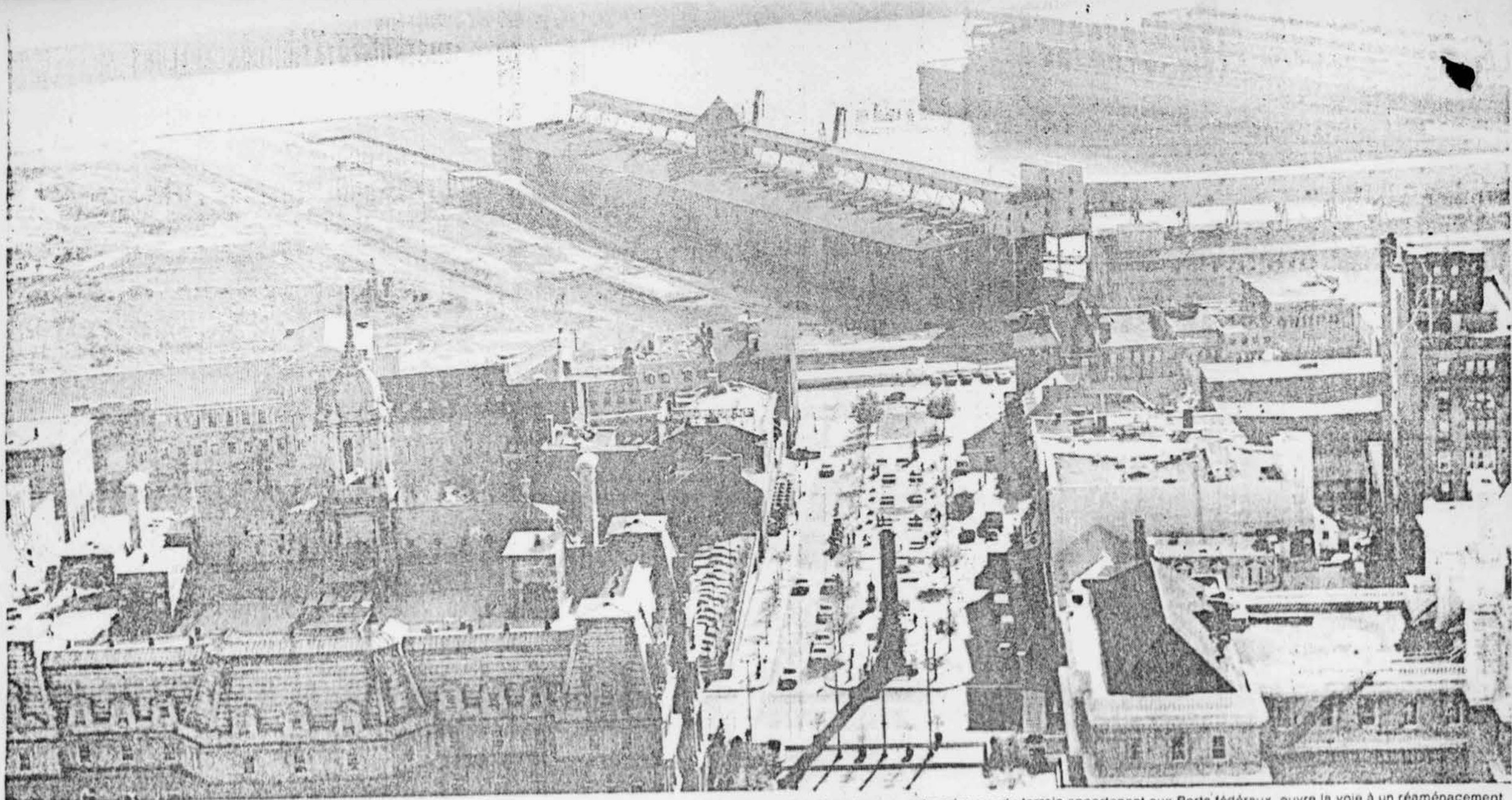
Il en va de même de la démolition présentement en cours de l'autostade, dans le secteur industriel, à l'embouchure du canal Lachine. Ces deux entreprises font partie du programme de réhabilitation de toute la zone portuaire.

Le défi

En ce qui concerne le secteur industriel le fonctionnaire Malépart a dit que le défi auquel son bureau a à faire face réside dans la manière d'implanter un parc industriel en plein centre-ville. Quant au reste il a dit que l'acti-

tivité de son bureau a pour but de «définir une approche de planification et de développement tout en conservant le caractère maritime du port».

La démolition du silo no 1, au pied de la rue Saint-Laurent, capitale pour la renaissance de la rue portuaire, ne pourra être entreprise avant deux ans, ont indiqué les fonctionnaires; la réalisation de l'ouvrage, à cause des extrêmes difficultés qu'il présente s'étendra sur une année entière. D'autre part le gouvernement fédéral entend faire l'acquisition de certains édifices abandonnés, comme celui appartenant au Canadien Pacifique, à l'intersection de la Callière, et promouvoir en priorité le redressement du triangle de la Pointe-à-Callière, dont «l'énorme» importance historique tient au fait que M. de Maisonneuve y fixa son premier établissement.



Le silo No 2, devant l'ancien marché Bonsecours — devenu édifice à bureaux — est disparu au cours de l'été. Cette action de nettoyage, entreprise sur du terrain appartenant aux Ports fédéraux, ouvre la voie à un réaménagement portuaire. Les chemins de fer, par contre, tardent à décider s'ils enlèveront leurs voies ferrées, à proximité de la rue de la Commune et cela reporte à plus tard le processus de consultation populaire et la confection des plans d'architectes. Le silo No 2 était situé devant l'édifice municipal, en haut à gauche. Une partie du terrain a été créée à même le fleuve; l'administration du port entendait y aménager une zone de transbordement pour conteneurs. Devant les protestations populaires le port du conteneur est aménagé plus à l'est.

Pointe-à-Callière première étape du réaménagement du Vieux-Port

par Michel HOTTE

Le réaménagement du Vieux-Port se réalisera secteur par secteur plutôt que globalement, a laissé entendre hier le ministre d'Etat aux Affaires urbaines, M. André Ouellet, qui dévoilait, à l'occasion d'une conférence de presse, une «version préliminaire» du concept général de mise en valeur de l'importante zone historique de Pointe-à-Callière.

Expliquant ce choix, le ministre fédéral déclarait: «L'importance stratégique et historique de l'arrondissement, l'étendue des propriétés du gouvernement fédéral qui s'y trouvent et l'état d'abandon de plusieurs bâtiments nous ont amenés à hâter la préparation du dossier. Aussi, poursuit-il, l'expérience que nous avons acquise du projet indiquait clairement qu'il valait mieux envisager l'étude de l'aire du Vieux-Port par secteur, plutôt que de procéder globalement».

Ce «concept général de mise en valeur» de la Pointe-à-Callière — berceau de la colonie — vise à «constituer un milieu équilibré, intégré et métropolitain plutôt que de transformer le secteur en musée, tout en respectant le caractère centre-ville du secteur».

A cette fin, «le programme entend d'abord sauvegarder et mettre en valeur les vestiges d'architecture ancienne occupant plus de 70 pour cent du terrain», et dont la construction s'échelonne de 1692 (hôpital des Soeurs grises, unique exemple architectural de l'ancien régime) à 1934.

Le programme vise en second lieu à solutionner les problèmes de circulation des piétons et des véhicules et à aménager des espaces verts. Il s'agit enfin de faire de ce secteur «un lieu d'échange social, culturel et commercial» avec tous les services de soutien nécessaires, surtout qu'on veut lui redonner un caractère résidentiel.

Rénovation des bâtisses

«Il s'agit ni plus ni moins, de dire le ministre Ouellet, de recréer un milieu dynamique, favorisant l'activité humaine à tous les niveaux: habitation, loisirs, activités culturelles et commerciales.»

Faisant état de certains projets déjà en marche ou sur le point de l'être, M. Ouellet a signalé que le ministère fédéral des Travaux publics a déjà en-



Le ministre André Ouellet.

trepris la rénovation de l'édifice des douanes, rue McGill, au coût de \$11 millions. Le ministère étudie présentement diverses hypothèses «en vue d'harmoniser cet imposant édifice à son voisinage immédiat, particulièrement la propriété des Soeurs grises, rue Normand, que les religieuses ont décidé de remettre en valeur.

D'autre part, Parcs Canada a déjà entrepris un programme de recherche archéologique qui implique en premier lieu un relevé préliminaire du site au pied de la Place Royale, emplacement du premier cimetière de la colonie.

Enfin, la Société centrale d'hypothèques et de logement se propose de procéder au recyclage des immeubles de la rue Saint-Pierre qu'elle acquérait le 28 décembre 1977 à des fins résidentielles, de même qu'à la démolition de l'élévateur à grains no 1, situé plus à l'est, en bordure du fleuve.

Mais le projet de réaménagement de la Pointe-à-Callière est loin d'être réalisé: il faudra d'abord consulter toutes les instances gouvernementales concernées, tant du côté municipal que provincial — et elles sont nombreuses — que le grand public via l'Association du Vieux-Port, groupe consultatif mis sur pied par le gouvernement fédéral et qui fait appel à la participation des individus et organismes communautaires qui s'intéressent au projet.

«Nous y allons lentement et nous prenons le temps de consulter tout le monde», de conclure le ministre Ouellet, qui a dit ne pas être en mesure d'avancer ni chiffre, ni date pour la réalisation de ce projet.

Ottawa entreprend de la rénovation dans le Vieux Port

par Françoise Roberge



Le ministre fédéral des Affaires urbaines, M. André Ouellet, désigne de la main l'édifice (donnant sur la place d'Youville) qui sert d'abri à l'administration du projet de réaménagement du Vieux Port de Montréal. Ce bâtiment, comme quelques autres appartenant au gouvernement d'Ottawa, sera restauré et transformé en immeuble de services destinés à la communauté de la Pointe-à-Callière.

(Photo Jacques Grenier)

Le gouvernement fédéral s'apprête à passer aux actes, du moins dans un secteur de son projet d'aménagement du Vieux Port de Montréal et entreprendra sous peu la rénovation urbaine de la Pointe-à-Callière où il possède la majorité des édifices. C'est ce qu'a déclaré hier, à deux pas de l'ancien hôpital des Soeurs Grises, le ministre des Affaires urbaines, M. André Ouellet.

M. Ouellet a précisé que le gouvernement d'Ottawa poursuivrait ses consultations afin de préciser ses concepts d'aménagement, mais dans l'intervalle, il se contentera de donner l'exemple, de faire des propositions aux autres parties intéressées, telles la Ville de Montréal, le gouvernement du Québec, les propriétaires et les usagers du district.

Depuis quelques mois, les fonctionnaires du ministère des Affaires urbaines et les architectes-conseil des bureaux Denoyers, Mercure, Gagnon et Moshe Safdie ont eu le temps, à travers les diverses consultations avec l'Association Le Vieux Port (qui regroupe des locataires, les propriétaires de la zone et des représentants de groupes de pression) de définir un processus d'intervention.

Ce processus? Aller au plus pressé, coin par coin, là où cela est possible. Le premier projet était celui d'ouvrir une fenêtre sur le fleuve en démolissant hangars et élévateurs à grains. Ensuite, il reste à fouiller méthodiquement le sol là où cela représente un intérêt et à aménager un espace gazonné.

Deuxième point d'attaque, déterminé par les experts fédéraux: aménager les édifices de la Pointe-à-Callière en fonction de six objectifs:

- rechercher les meilleurs moyens de revivifier le quartier;
- renforcer le caractère historique de la zone;
- recycler les vieux immeubles en fournissant des logements;
- effectuer un réaménagement qui profite aux quartiers avoisinants;
- favoriser la circulation piétonnière;
- attirer le plus grand nombre d'activités diverses compatibles.

On passera donc aux actes vraisemblablement dès le printemps en rénovant tout d'abord les nombreux édifices qui appartiennent au fédéral dans la zone de la Pointe-à-Callière.

La plupart de ces édifices datent de l'époque victorienne et Ottawa prévoit y aménager des logements par le truchement de la SCHL, mais il est aussi question de commerces (genre dépanneur) qui manquent au quartier et de services communautaires comme un petit centre culturel et même possiblement d'un musée des sciences. Mais le tout semble encore sujet à changements.

C'est pour cette raison, autant que pour éviter les affrontements que M. André Ouellet a pris grand soin de n'annoncer aucune prévision de coûts pour le réaménagement, puisque, a-t-il dit, le tout doit encore faire l'objet de sessions de consultation la semaine prochaine, cependant que des négociations se poursuivent avec les fonctionnaires du Québec et de la Ville de Montréal.

La Pointe-à-Callière, bordée par les rues de la Commune, d'Youville et McGill est l'un des plus vieux sites habités de l'Île de Montréal.

Des fouilles préliminaires ont permis d'y déceler les traces d'occupation constante depuis la préhistoire.

Ce fut non seulement le site d'importants établissements amérindiens, mais aussi de la première colonie établie par Maisonneuve en 1642. La Pointe recèle notamment l'un des plus anciens édifices de Montréal, l'ancien hôpital des Soeurs Grises oeuvre des frères Charron en 1692, dont une partie demeure encore sur pied, bien que la majeure partie des bâtiments ait été reconstruits depuis lors.

Contrairement au concept qui a prévalu dans l'aménagement de la Place Royale à Québec, le parti pris architectural du gouvernement fédéral dans ce triangle n'est pas de reconstituer un ensemble dans le style du régime français, mais bien de rénover et restaurer les édifices importants de toutes les époques, le style victorien étant largement dominant.

Il se pourrait que les Soeurs Grises acceptent de rénover leurs propriétés dans l'esprit du plan tracé pour le ministère des Affaires urbaines, revenant ainsi sur leurs intentions précédentes qui étaient de retourner aux sources en reconstituant l'hôpital des frères Charron dans son intégralité, ce qui aurait entraîné la démolition de plusieurs édifices commerciaux du 19^e siècle.

Le plan d'aménagement qui sera soumis en consultation le 23 novembre à l'Association Le Vieux Port sera axé sur l'aménagement de parcs, de logements, de services, mais on n'y cachera nullement l'urgence d'une action concrète, puisque plusieurs édifices visités hier par la presse, sous le soleil glacé de novembre, montrent des signes de fatigue inquiétants.



Photo MM—Pierre Villeneuve

Version préliminaire

Le ministre d'Etat canadien aux Affaires urbaines, M. André Ouellet, a dévoilé hier la version préliminaire du concept général de mise en valeur du secteur historique de la Pointe-à-Callière, dans le Vieux-Montréal, dans le Cadre du réaménagement du vieux port de Montréal.

L'édifice Allan et la maison-mère des Soeurs Grises seront restaurés

par Jean-Pierre
BONHOMME

Le gouvernement fédéral n'attendra pas que les programmes de rénovation de la Pointe à Callière, au pied du Vieux Montréal, soient tous parfaitement définis, avant de poser des gestes de restauration. Il entreprendra ainsi en priorité la restauration de l'édifice Allan, au début de la prochaine année et les Soeurs Grises, propriétaires de l'édifice voisin, l'hôpital séculaire des Frères Charron, attendent des décisions fermes à cet égard avant de revivifier leurs propres bâtiments historiques.

Un porte-parole autorisé de la Congrégation des Soeurs Grises a dit hier que la rénovation de l'ancienne maison-mère de la Communauté, sise place Youville, ne pourra être entreprise avant la mise en oeuvre des travaux de restauration fédéraux dans le quadrilatère formé des rues Youville, Saint-Pierre, Normand. Il a exprimé l'avis que l'annonce faite la semaine dernière par le ministre André Ouellet relativement au programme de rénovation de la Pointe à Callière, est rassurante mais ne propose jusqu'à maintenant rien de définitif.

Le directeur du projet Le Vieux Port, M.

Guy Malépart, a expliqué hier que la restauration pour des fins d'habitation de l'édifice Allan, un immense entrepôt de style victorien, situé rue D'Youville, tout près de la rue de la Commune, sera entreprise dès que les gouvernements seront fixés sur les modes de détention des unités. Les autorités gouvernementales craignent en effet que la cession en copropriété des unités mises à la disposition du public ne rapportent à court terme, à cause de l'appui gouvernemental, une trop forte plus-value.

Elles explorent actuellement la possibilité, tant pour cet édifice pilote — ce sera le premier du secteur à être reconverti en habitation — que pour les autres, récemment acquis rue Saint-Pierre par la Société centrale d'hypothèques et de logement, de céder la propriété à des coopératives nouveau-style pour diverses classes sociales moyennes.

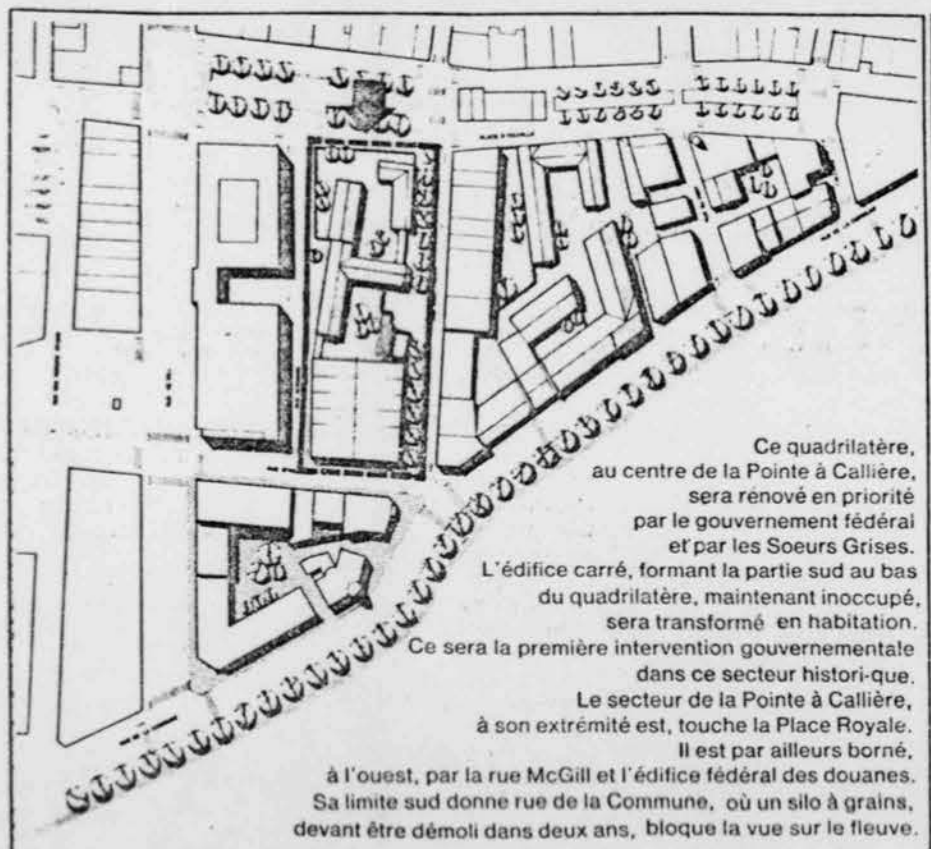
Les Soeurs Grises, pour leur part, ont entrepris la réalisation d'études de restauration de leurs vieux bâtiments dont certaines parties ont été construites en 1692. Leur architecte, la firme Desnoyers, Mercure et associés a fait des plans qui comportent

un curetage de l'édifice victorien, à l'intersection de la Place Youville et de la rue Saint-Pierre, et une amélioration de la perspective sur la Place Youville.

On se souviendra qu'un premier projet de restauration, formulé en 1976, prévoyait la démolition des édifices entourant l'ancien hôpital. L'agrandissement, selon les plans initiaux, des bâtiments antiques aurait permis aux Soeurs Grises d'y réinstaller leur maison-mère. L'interdiction faite aux Soeurs Grises de vendre leurs propriétés principales de la rue Guy a contrecarré ces projets.

Selon des sources renseignées, la congrégation religieuse entend installer des bureaux administratifs et une modeste oeuvre sociale, dont le caractère n'a pas encore été précisé, dans les anciens édifices rénovés. Les nouveaux locaux offriront quelque 50,000 pieds carrés de superficie soit dix pour cent environ de l'espace déjà utilisé dans la maison actuelle de la rue Guy.

Pour le moment, le gouvernement fédéral procède à l'aménagement d'une percée, dans la partie centrale de son édifice des Douanes.



Ce quadrilatère, au centre de la Pointe à Callière, sera rénové en priorité par le gouvernement fédéral et par les Soeurs Grises. L'édifice carré, formant la partie sud au bas du quadrilatère, maintenant inoccupé, sera transformé en habitation. Ce sera la première intervention gouvernementale dans ce secteur historique. Le secteur de la Pointe à Callière, à son extrémité est, touche la Place Royale. Il est par ailleurs borné, à l'ouest, par la rue McGill et l'édifice fédéral des douanes. Sa limite sud donne rue de la Commune, où un silo à grains, devant être démoli dans deux ans, bloque la vue sur le fleuve.

Rénovation du Vieux Port: mauvais départ

par Jean-Claude Marsan

Architecte et professeur, l'auteur est directeur de l'École d'architecture de l'Université de Montréal et intervient souvent ces dernières années dans les débats publics sur le patrimoine, l'aménagement et les loisirs.

On peut louer la volonté politique d'Ottawa d'intervenir énergiquement dans le Vieux-Port pour y stimuler la rénovation et contribuer ainsi à la revitalisation du Vieux-Montréal. La démolition rapide de l'élévateur à grains no 2 a été un peu le symbole de cette détermination. On peut également applaudir au désir du fédéral d'oeuvrer en consultation avec la population en général comme en concertation avec les autres paliers de gouvernement. Un programme d'information a d'ailleurs été mis au point au cours de l'été pour préparer cette participation du public.

Cependant, entre cette volonté et ces souhaits, et l'action concrète qui s'amorce actuellement, il y a un fossé. Et il a été comblé par un manque évident de rigueur intellectuelle et professionnelle. Ceux qui ont eu le courage d'affronter la tempête de neige du 23 novembre pour participer à la consultation sur le plan préliminaire de la Pointe-à-Callière ont pu s'en rendre compte facilement.

En premier lieu, si les fonctionnaires du défunt ministère d'état aux Affaires urbaines veulent susciter l'enthousiasme et l'intérêt de la population pour ce projet, ils auraient avantage à ne pas la chloroformer. J'emprunte à Flaubert l'expression qui me semble le mieux qualifier la présentation audio-visuelle qu'ils ont faite le 23 novembre: elle était « plate comme un trottoir de rue ». Des étudiants du niveau cégep auraient pu faire mieux sans trop se forcer. Au surplus, il est inacceptable que le directeur du projet lui-même n'ait pas semblé connaître plusieurs éléments du concept général de mise en valeur qu'il présentait.

Ottawa ne nous fait pas de don spécial en se pliant à la consultation populaire. Compte tenu du retard considérable que notre société doit surmonter dans ce domaine, il faut exiger que de telles séances de participation soient animées par des personnes très compétentes... et vivantes. Autrement, ce n'est pas les tempêtes de neige qui

vont décourager les gens d'assister à ces colloques, mais l'étalement pur et simple de la médiocrité, laquelle caractérise malheureusement trop une certaine fonction publique.

Le plan d'aménagement proposé pour la Pointe-à-Callière favorise une variété d'occupations du sol: habitation destinée à diverses couches sociales, commerces, bureaux, services communautaires, etc. Il veut mettre l'accent sur une vie de piétons, tout en conservant la circulation véhiculaire locale, et tend à éliminer l'industrie et l'entrepôt. En résumé, tout cela paraît bien parfait. Cependant, à l'exception de certaines évidences l'« édifice des Douanes risque de conserver sa fonction pour un certain temps », où se trouvent l'indemnification, l'analyse et l'évaluation des besoins qui ont permis de suggérer ces fonctions pour cet îlot? Ni la présentation, ni les documents d'appoint n'en ont fait mention. Depuis quand l'aménagement précède-t-il la planification et la programmation? Comment les citoyens peuvent-ils se prononcer sur un concept s'ils ne possèdent pas les informations de base nécessaires pour l'évaluer? Une telle approche prête le flanc à la caricature: elle rappelle un message publicitaire à la mode: « Demandez-nous n'importe quoi... ou presque. »

Ottawa, avec ce projet de redéveloppement de la Pointe-à-Callière, risque de répéter l'erreur qu'il a régulièrement commise dans la mise en valeur de ses terrains en milieu urbain. Il ignore systématiquement que ces lots s'inscrivent dans une dynamique urbaine propre, partagent avec d'autres un tissu social, et que leur mise en valeur ne peut être envisagée sans référence à un contexte socio-économique plus large. Ainsi, tous les projets Urbex, patronnés, il y a quelques années, par le Ministère d'Etat aux Affaires urbaines, n'ont jamais dépassé le stade de la table à dessin pour cette raison: la plupart étaient utopiques.

Sans doute existe-t-il certains exemples où l'équipement a précédé la fonction. Le cas le plus célèbre est celui de la place Ville-Marie. Mais ces projets, dans l'ensemble, ne réussissent que dans des conjonctures assez exceptionnelles. Une preuve parmi bien d'autres: l'établissement de Radio-Canada dans l'Est n'a pas eu les effets escomptés, loin de là. La Pointe-à-Callière, pour sa part, ne possède pas du tout la masse critique suffisante pour espérer influencer et entraîner dans son sillage la revitalisation du Vieux-Montréal.

A notre avis, cette question de la Pointe-à-Callière ne peut être dissociée de la problématique de tout le Vieux-Montréal, et même de celle du centre-ville. Evidemment, Ottawa n'a pas pour mandat de planifier et d'aménager ce vaste secteur. Mais avec le rapport Van Ginkel (1963), avec le Plan directeur du Vieux-Montréal, dressé en 1965 par le Service de l'habitation et de l'urbanisme, avec les études faites sur ce territoire pour le ministère des Affaires culturelles, et celles réalisées dans les universités, il existe suffisamment de données pour connaître la situation actuelle de ce secteur, pour apprécier les tendances qui s'y manifestent, pour évaluer ses potentiels, pour définir enfin un con-

cept général de mise en valeur et dans lequel devrait s'inscrire tout naturellement celui de la Pointe-à-Callière.

Une approche plus globale permettrait d'éviter certains écueils. Ainsi, par exemple, on veut développer dans cette Pointe-à-Callière de l'habitation destinée à diverses couches sociales, avec tous les services complémentaires: petits commerces de soutien, bureaux, des services communautaires, etc. Or, pour réaliser cet objectif, il faut absolument que l'habitation se développe largement ailleurs dans le Vieux-Montréal car la capacité d'accueil de la Pointe-à-Callière pour cette fonction résidentielle ne sera même pas suffisante pour faire vivre un seul petit dépanneur!

D'ailleurs, une analyse la moindrement rigoureuse aurait tôt fait de stigmatiser le faux romantisme associé avec ce désir de développer de l'habitation « destinée à diverses couches sociales ». Le Vieux-Montréal est dans l'orbite du centre-ville, et, à ce titre, fait partie d'un secteur de forte spécialisation des fonctions. L'habitation n'y échappe pas: qu'on le veuille ou non, c'est une catégorie spéciale de gens (célibataires, jeunes couples à l'aise, personnes à la fin de leur vie active) qui vont habiter dans un lieu semblable et, probablement, que pendant quelques années de leur vie. Ce sera nécessairement des personnes de classe moyenne ou supra-moyenne, attirées par le caractère particulier de l'endroit. Entre un professionnel riche et un artiste sans le sou, il n'y a habituellement pas de différence de couches sociales... Et lorsqu'on aura calculé le coût de la restauration, il n'y aura plus guère d'illusion à entretenir sur le genre de faune qui hantera ces lieux. L'exemple du Cour Le Royer est révélateur à ce sujet. A moins que les pouvoirs publics ne se lancent dans un programme d'habitation subventionnée. Il y a bien d'autres endroits où ils devraient le faire avant de privilégier la Pointe-à-Callière, en commençant par les quartiers populaires encore en bonne santé.

Par absence, ou par faiblesse d'analyse, on perpétue souvent des mythes en urbanisme et en aménagement. Après, on est tout surpris, comme ce fut le cas pour le Village olympique et comme ce l'est actuellement pour la place Royale à Québec, que ces projets ne remportent pas les succès escomptés. Dans le cadre des consultations populaires, il importe donc d'être très rigoureux sur la pertinence et la qualité de l'information. Car, non seulement risque-t-on d'amener des gens à prendre des mauvaises décisions à partir de notions fausses ou trop partielles, mais tout le processus éducatif risque également d'être nul.

Dans ce plan préliminaire de la Pointe-à-Callière, on pourrait indiquer plusieurs autres points reflétant un manque de rigueur professionnelle. Soulignons-en un dernier: la circulation et le stationnement. Comment peut-on se prononcer sur ces questions en ignorant les générateurs d'activités qui existent ou pourraient se développer en périphérie de l'îlot d'étude? Pourquoi prévoir 800 places de stationnement? Pourquoi pas 500 ou 1000? A qui sont destinées ces places? Pourquoi laisser la rue Saint-Pierre ouverte à la circulation automobile

alors que l'on veut mettre l'accent sur la vie piétonne? Voilà autant d'interrogations pour lesquelles il n'y a pas de réponse possible, même dans un processus de consultation populaire, aussi longtemps que la problématique d'ensemble n'aura pas été mieux appréhendée et formulée.

Enfin, un dernier commentaire concernant ce plan préliminaire: la médiocrité de ses propositions de design. Malgré le respect du gabarit et des volumétries, malgré le désir de créer un lieu agréable pour le résident et le passant, tout ce secteur risque de présenter une image assez morose si on ne fait pas preuve davantage d'imagination dans l'aménagement physique. Pourtant, des propositions intéressantes ont déjà été faites par le passé, notamment celle du Service de l'urbanisme qui suggérait d'introduire sur la place d'Youville un bassin d'eau linéaire pour symboliser l'emplacement de l'ancienne rivière Saint-Pierre. De même, il y aurait lieu d'exhumer les études réalisées sur cet îlot, il y a quelques années, par des étudiants de l'École d'architecture de l'université McGill sous la direction du professeur Joseph Baker. On se rendrait compte, par exemple, que la rue Saint-Pierre, entre la place d'Youville et la rue de la Commune, peut être d'autre chose qu'une rue banale si elle est fermée à la circulation et si elle contribue à mettre en valeur les vestiges de l'ancien Hôpital Général.

Si Ottawa veut contribuer, par la rénovation de l'îlot de la Pointe-à-Callière, à la revitalisation du Vieux-Montréal, il est essentiel qu'il développe un concept de mise en valeur de loin mieux intégré que celui qu'il met de l'avant actuellement. Si Ottawa veut réaliser une véritable consultation populaire, il est indispensable qu'il pose les bonnes problématiques, qu'il donne l'information pertinente, qu'il fasse preuve de rigueur professionnelle, qu'il anime rigoureusement la participation. Enfin, les Montréalais sont en droit d'attendre que l'intervention du fédéral dans ce secteur de la ville se traduise par des aménagements qui contribuent à accroître le caractère de ce milieu particulier au lieu de le banaliser.

Les Soeurs grises retournent à la Pointe-à-Callières

LE PATRIMOINE

Alain Duhamel



La communauté des Soeurs grises entreprendra la restauration de son hôpital général de l'arrondissement historique de Montréal afin d'y loger éventuellement ses bureaux et des oeuvres.

Le projet de la communauté religieuse, beaucoup plus modeste que celui qu'elle se proposait de réaliser il y a quelques années, s'appuie sur la restauration des structures existantes dans le quadrilatère formé par les rues D'Youville, Normand, Saint-Pierre et la Place D'Youville.

L'hôpital général des Soeurs grises, avec son aile construite vers 1692, demeure l'un des monuments historiques les plus anciens de Montréal avec le vieux séminaire (1683) et les tours du fort des Messieurs de Saint-Sulpice (1685).

La Bienheureuse Marie-Marguerite Du Frost de Lajemmerais, veuve D'Youville,

avait repris en 1747 l'oeuvre des Freres Charon dont la « Maison de la charité » se trouvait en piètre état. Devenu hôpital général, le bâtiment devait demeurer la propriété des Soeurs grises jusqu'à nos jours.

Un incendie a ravagé l'hôpital en 1765. Les religieuses ont immédiatement entrepris sa reconstruction au même endroit et, jusqu'au milieu du XIXème siècle, l'ont agrandi par des ailes et une chapelle en conservant une architecture du XVIIème siècle.

Lorsque la communauté quitta la Pointe-à-Callières, pour s'installer dans son couvent de la rue Dorchester, l'hôpital fut démoli dans toute sa partie est pour laisser place à la rue Saint-Pierre et à des entrepôts dont l'architecture victorienne demeure l'une des plus remarquables de l'arrondissement.

C'est précisément le voisinage d'une architecture victorienne, témoin de la ville portuaire et industrielle, et de l'architecture d'inspiration française, témoin des premières institutions de Ville-Marie, qui a alimenté une guerre d'écoles, il y a quelques années, lorsque la communauté se proposait de reconstituer en entier l'hôpital général en démolissant les immeubles du dernier tiers du XIXème siècle.

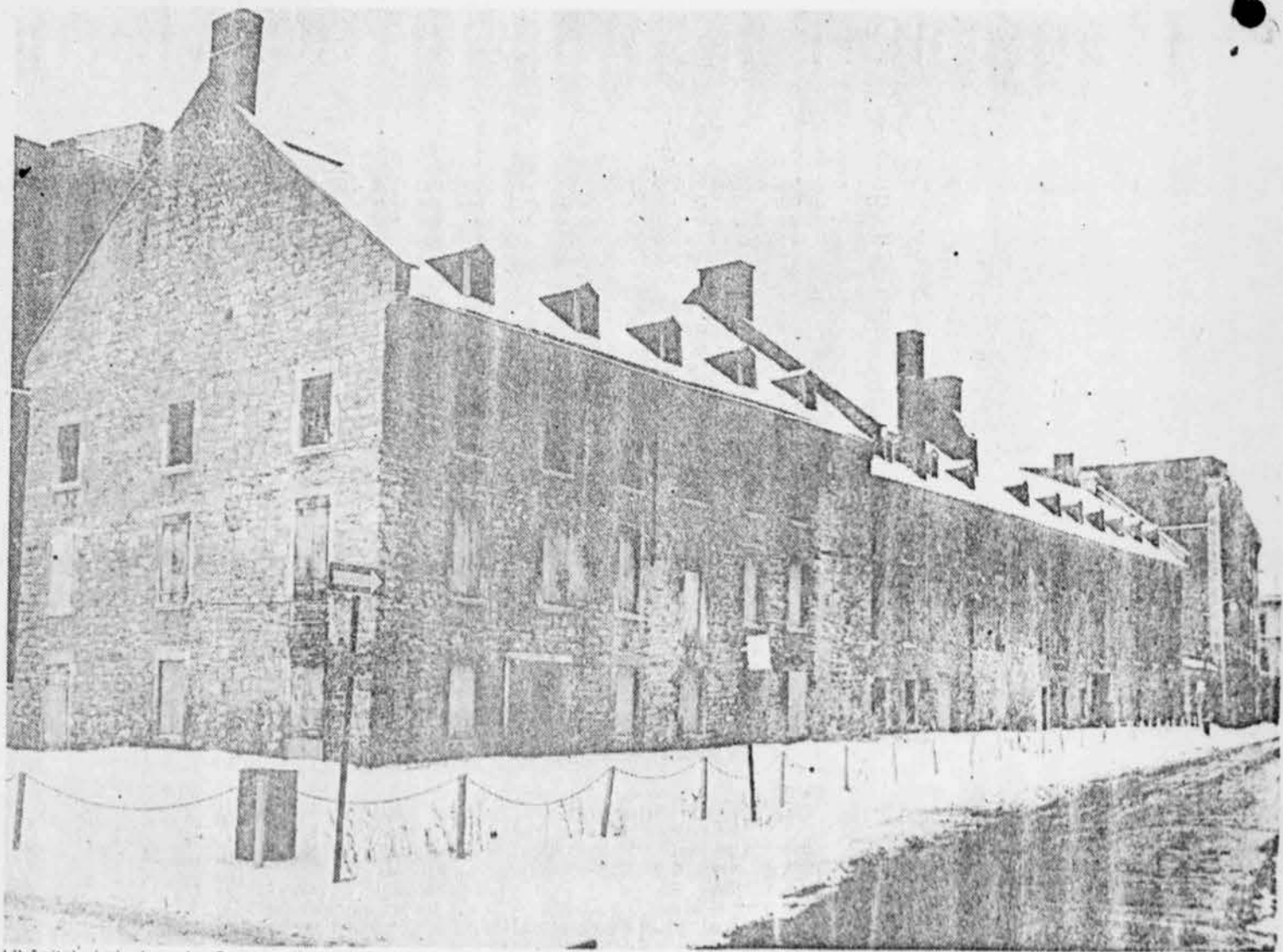
Pour réaliser leur projet ori-

ginal, les religieuses avaient mis en vente le couvent de la rue Dorchester. Une société suisse se proposait de le raser pour y construire des tours. Une campagne d'opinion publique en faveur du classement du couvent de la rue Dorchester devait interrompre les projets des Soeurs grises. Depuis, la communauté a décidé de conserver son couvent, de restaurer les structures existantes de son hôpital général et de se départir aux mains de la Société centrale d'hypothèque et de logement de la plupart des entrepôts qu'elle possédait encore à la Pointe-à-Callières.

L'hôpital général tel qu'il existe aujourd'hui comprend l'aile d'origine construite en 1692 et refaite en 1765, deux ailes construites entre 1847 et 1851 et le mur ouest de la chapelle.

Le projet de restauration conservera les façades victorienne de la rue Saint-Pierre et de la place D'Youville. Par l'intérieur, les religieuses se dégageront un espace de jardin.

Plus conforme aux objectifs que traçaient la Commission des biens culturels en 1975 et le Service d'urbanisme de la ville de Montréal, le projet des Soeurs Grises a franchi récemment l'étape de l'examen par la Commission Jacques-Viger. Des travaux préparatoires de curetage et de déblaiement



L'hôpital général que les Soeurs grises veulent restaurer et habiter.

(Photo Jacques Grenier)

ont déjà été entrepris.

Le retour des Sœurs grises à la Pointe-à-Callières survient au moment où le gouvernement fédéral entreprend la revalorisation du vieux port de Montréal et se propose d'effectuer ses premières interventions dans le voisinage immédiat de l'hôpital général.

Dans ce contexte, la rue Saint-Pierre, dont l'avenir ne paraît pas encore défini avec certitude, se situe au centre d'un secteur qui reprendra vie. En surface, elle pourrait devenir un espace réservé aux piétons ou un parc de verdure. En sous-sol, si le voisinage d'une ancienne rivière ne le rend pas impossible, elle deviendrait un stationnement.

Tous ces projets, qui bousculeront à nouveau le sol des premiers lieux d'établissement à Montréal, ne paraissent guère prévoir le risque de mettre à jour des vestiges archéologiques pour lesquels il faudra songer à une mise en valeur. N'y aurait-il pas lieu, alors que les projets en sont encore à l'étape de la planification, de mesurer la probabilité de trouver des vestiges archéologiques et de mettre en disponibilité des équipes spécialisées dans des interventions rapides et efficaces en cours de chantier?

■
Paspébiac — Trainant sur un quelconque pupitre de la Direction générale du patrimoine, le dossier de classement des bâtiments anciens du banc de Paspébiac a laissé passer des échéances sans que le ministère des Affaires cul-

turelles et le ministère de l'Industrie et du Commerce n'aient résolu leur différend.

Dans une lettre qu'il faisait parvenir récemment au premier ministre du Québec, M. René Lévesque, le Comité pour la sauvegarde des bâtiments historiques de Paspébiac, s'inquiète de la lenteur avec laquelle le dossier est traité. « Nous savons que cet avis d'intention n'a pas été renouvelé, remettant en danger la survie des bâtiments historiques » note le Comité.

A la suite d'une rencontre réunissant en août des fonctionnaires, du MIC, du MAC et des personnes de Paspébiac, la Direction générale avait résolu de passer à la procédure définitive de classement des bâtiments afin de s'assurer que les projets du MIC, propriétaire du banc, ne compromettent pas la survie et la mise en valeur des bâ-

timents touché par un avis d'intention de classer.

Le Comité de sauvegarde estime que la mise en valeur des bâtiments historiques et les projets du MIC demeurent parfaitement compatibles pourvu que la volonté d'y parvenir se manifeste dans les deux ministères.

« Nous ne voulons plus que le développement se fasse pardessus la tête des gens. Le MIC a suffisamment d'espace sur le banc de Paspébiac pour construire ses usines (celles-ci sont pour le moment fictives). Nous sommes convaincus qu'un centre d'interprétation de l'histoire de la pêche en Gaspésie se marie très bien à un projet de parc industriel de

pêche à Paspébiac », souligne le comité dans sa lettre au premier ministre.

■
Les protestants — La Société historique de Québec vient de publier le 31^{ème} numéro de ses cahiers consacré à la présence des protestants en Nouvelle-France. Il s'agit d'une étude réalisée par M. Marc-André Bédard qui vient apporter quelques nuances à l'histoire de la colonie considérée comme une chasse-gardée du catholicisme. On peut se procurer *Les protestants en Nouvelle-France* en écrivant à la Société historique de Québec, Séminaire de Québec, CP. 460, H.V., Québec pour la somme de \$6.

Recycling the old port

Gabriel Sydenham

On November 23rd, the second public meeting on the federal government's Old Port project was held at the Old Port office, 329 rue de la Commune. Unlike the first meeting 6 months earlier concerning the total project, this meeting was about only the Pointe-à-Callière zone in the south-west corner of Old Montreal. Despite a severe snow storm, enough people were

properties and that municipal and provincial jurisdictions were being infringed upon. M. Malépart conceded that the only part of the project immediately feasible was the recycling for use as public housing of a group of federally-owned warehouses on St. Pierre Street. The remainder of the project, he stated, was to serve as a catalyst to stimulate improvements in

The Association executive committee consists of three elected representatives of the 650 individual members of the Association plus 11 representatives of *bona-fide* community groups. We have been working to achieve a better supply of information, more public meetings, a mandate to deal with all aspects of the old port, a clearer definition of government objectives, a voice in the hiring of consultants and developers, and a program for public activities on the old port site.

In order to make participation more effective and involve more of the public, the Association executive committee recently wrote a long memo to the participation co-ordinator, a copy of which was sent to André Ouellet (out-going Minister of State for Urban Affairs) who is ultimately responsible for the project. Our main requests were:

- secretarial support services for the Association
- an official news-sheet to keep members in touch with events, plus a section of the government's bulletin to be edited by Association members
- information about all plans and studies carried out or commissioned by the government
- a documentation centre, office and listed phone number
- a campaign to bring a more representative cross-section of the public into the Association
- the publication of all documents from the first phase of participation: *i.e.* the June 27th workshop recommendations, the briefs and letters submitted by groups and individuals, the questionnaires from the summer program and the minutes of executive committee meetings
- regular consultation between the Association executive committee and the project director; seminars at the early stages of the planning of each sector; regular meetings between the executive committee or work-groups and planners with preliminary plans published in the bulletin; and symposia to assess public opinion

It is a matter of increasing concern that plans for the most important sector of the project, the waterfront adjacent to Old Montreal, are still secret. Moshe Safdie, the architect of



interested to pack the hall.

The concept plans for the project were displayed. During an introductory slide show presented by Mark London (the co-ordinator of public participation) and Yves Malépart (the project director) some participants drew attention to the fact that the concept plan showed an unwarranted federal interest in private

the area.

About 50 people participated in the workshops which followed. From among the many ideas put forward, a list of preliminary recommendations and questions needing clarification has been prepared by the Association executive committee. It is quoted below in full as an accompanying article, in French.

Habitat '67, has been working for several months on proposals for this site. Yet no member of the Association has been allowed access to his plans. We are anxious to see how participation recommendations have been incorporated into his solution. Initiative is required by participants or the citizens of Montreal may find themselves presented with a *fait accompli* by government-approved developers.

Anyone interested in participating in the Old Port project should join the Association as an individual member. Telephone the Old Port office at 283-3971/3984 for details. If you wish to participate through the Save Montreal Old Port committee call 281-1011 during the day or 523-0210 in the evening. Other groups participating actively at the present are STOP, Syndicat des initiatives du Vieux Montreal, and Association des locatives de Habitat '67.

Some of the material used in this article was based on work done by Rita Dandavino.

Pointe-à-Callière: évaluation du plan préliminaire

Le comité exécutif de l'Association Le Vieux Port (un groupe constitué démocratiquement pour représenter tous les citoyens et les groupes communautaires qui s'intéressent à ce projet de réaménagement) a évalué le plan préliminaire de la Pointe-à-Callière ainsi que les suggestions des citoyens faites lors du colloque du 23 novembre dernier.

Le comité exécutif croit qu'il peut se prononcer sur certains aspects du plan mais que d'autres propositions doivent être clarifiées avant qu'une prise de position soit possible.

Le comité a adopté les recommandations préliminaires et les questions à clarifier mentionnées ci-dessous.

On suggère que l'emphase soit mise sur la clarification de la proposition de

recyclage de la rue St-Pierre parce qu'il serait peut-être possible d'en arriver à un accord et de débiter ce projet avant que d'autres aspects du plan soient résolus.

Recommandations préliminaires

1. Le rapport révisé devrait traiter de tous les thèmes soulevés dans la liste de questions ci-attachée.

2. Tout plan et étude de base doit être rendu public.

3. L'historique doit être plus complet, mieux balancé entre les époques, et moins injuste envers les autochtones.

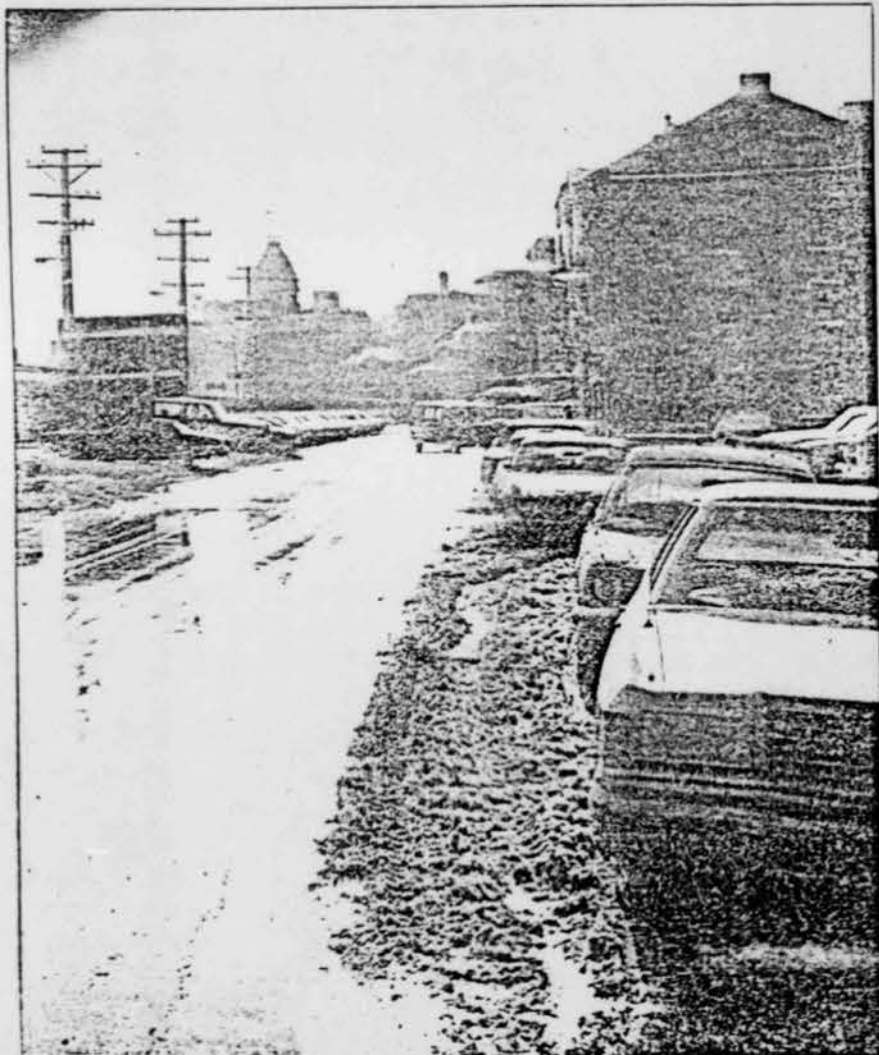
4. La description de la situation actuelle du Vieux Montréal devrait être plus exacte et devrait reconnaître les efforts considérables des dix dernières années au cours desquelles la plus grande partie du Vieux Montréal fut revivifiée.

5. On est d'accord sur la liste des

bâtiments à conserver tout en gardant une réserve sur les trois bâtiments du côté est de la rue St-Pierre et les baies (2 ou 3) des entrepôts des Soeurs Grises près de l'Hôpital Général (dont le plan prévoit la démolition).

6. Pour ce qui est des propriétés fédérales, il faut établir les exigences suivantes en ce qui concerne la démolition des bâtiments (non protégés) et l'élimination des activités existantes (industries, locataires). Les plans d'un nouveau bâtiment ou activité doivent être complétés et approuvés, on doit s'assurer que le projet sera réalisé et on doit démontrer que le bâtiment proposé est une amélioration importante par rapport à la situation actuelle, avant qu'aucune action ne soit prise.

7. Avant de favoriser un nouveau réseau piétonnier intérieur dans les cours privées, il faudrait faire des améliorations aux trottoirs par rapport



à: largeur, éclairage, arbres, bancs et autres mobiliers urbains. Le principal réseau piétonnier devrait être les trottoirs.

8. Les industries et entrepôts déjà existants dans le secteur doivent avoir le droit de rester en place et les services nécessaires (ex. l'accès par camion) doivent continuer. Mais s'il y a des problèmes spécifiques en ce qui concerne certaines industries (camionnage excessif, bruit, rats, etc.), on doit d'abord essayer de résoudre ces problèmes. Si ceci s'avérait impossible le gouvernement devrait aider ces industries à se relocaliser.

9. L'étude devrait traiter d'une



façon plus significative du contexte immédiat (rue de la Commune, le fleuve, le Vieux Montréal et le Vieux Port) ainsi que du contexte général. Plusieurs études et plans du contexte sont faits, il faut indiquer comment s'intègrent les propositions pour la Pointe-à-Callière.

10. Avant de procéder au réaménagement (autre que les fouilles archéologiques) sur la pointe proprement dite (c.-à-d. le stationnement triangulaire), il faut étudier et discuter davantage de ses possibilités d'utilisation.

11. On doit mettre plus d'emphasis sur les aspects culturels et historiques

du secteur comme par exemple, les petits musées, les activités publiques, les centres d'interprétation et les expositions rattachées aux boutiques.

12. Si la proposition prétend être une attaque sérieuse aux problèmes du secteur, il faut élargir sensiblement l'envergure.

a) Il faut traiter non seulement de la planification physique mais aussi des autres aspects importants comme par exemple des problèmes socio-économiques.

b) Un tel plan devrait être entrepris conjointement avec les autres paliers du gouvernement.

c) L'emphase principale des actions du gouvernement doit être la disponibilité du financement pour les propriétaires privés, l'amélioration des espaces et services publics (circulation, transport, espaces verts, éclairage, services communautaires, etc.) et la participation à l'élaboration d'une stratégie générale et d'un programme pour le réaménagement du secteur.

d) On devrait étudier davantage le volume possible des bâtiments futurs surtout en relation avec l'ombrage et le gabarit urbain.

13. L'échéance des activités proposées sur les propriétés fédérales doit être rendue publique.

14. Le comité exécutif de l'Association devrait évaluer le rapport pendant la période de révision et avant qu'il ne soit terminé.

Questions à être clarifiées

On demande une réponse écrite aux questions suivantes:

1. Quel est le but de l'étude et du plan conceptuel? Veut-on simplement expliquer les conditions existantes et les contraintes de planification actuelles pour encadrer certains projets qui seront réalisés par le gouvernement fédéral, ou veut-on attaquer sur un plan général les problèmes du secteur?

2. De quel droit et quelle est l'intention du gouvernement fédéral pour faire des plans sur la propriété privée dans une municipalité? Quels sont les plans du gouvernement fédéral en ce qui concerne l'acquisition des propriétés dans le secteur?

3. Sur quels autres plans officiels, politiques ou projets (municipaux, provinciaux, etc.), la proposition est-elle fondée, et comment les

propositions ont-elles tenu compte de ces plans?

4. Sur quelles études (marché, circulation, etc.) la proposition est-elle fondée? Comment a-t-on analysé ces données et les a-t-on incorporées dans le plan?

5. Quelles sont les limites précises de la zone d'étude? Quels étaient les critères pour fixer ces limites? Pourquoi la Place d'Youville (site du parlement canadien) et le bord de l'eau n'étaient-ils pas inclus dans la zone d'étude?

6. Pourquoi propose-t-on de démolir les trois bâtiments sur le côté est de la rue St-Pierre ainsi que certaines sections des entrepôts des Soeurs Grises? Comment prévoit-on remplacer ces structures?

7. De quelle façon va-t-on s'y prendre pour éliminer le camionnage de transit sur la rue de la Commune?

8. Quel est le besoin projeté pour ce qui est du stationnement dans le secteur et quelle est la relation avec les activités projetées dans la Pointe-à-Callière et les besoins existants du Vieux Montréal? Combien de places propose-t-on de fournir dans la Pointe-à-Callière et combien dans la zone avoisinante? Comment seront opérés les stationnements (publics? privés? tarifs? à court ou à long terme? subventionnés? préférence aux résidents?)

9. Quels sont les problèmes, environnementaux ou autres, causés par chacune des industries existantes? Peut-on régler ces problèmes?

10. Dans la Pointe-à-Callière en général, et en particulier le projet de la rue St-Pierre—combien de logements sont prévus et de quels types? Quelle autorité sera responsable (SCHL, Office de l'Habitation municipale, privée)? Comment seront-ils financés? Quelle sera la clientèle?

11. Quels sont les plans pour ce qui est des services dans le secteur comme par exemple les terrains de jeux, les écoles, les magasins du quartier, les garderies et les supermarchés?

12. Comment les fouilles archéologiques seront-elles exposées au public, lorsqu'elles seront en cours et lorsqu'elles seront complétées?

Rita Dandavino, Gabriel Sydenham
De la part du comité exécutif de l'Association Le Vieux Port

Désaffecté, l'entrepôt frigorifique sera sauvé

par Denis MASSE

Deux mille livres de homards et de crevettes, c'est beaucoup pour un banquet au Ritz mais c'est bien peu pour un entrepôt frigorifique de plus de 400 pieds de long, comptant pas moins de dix étages et une quarantaine de chambres froides, certaines aussi vastes qu'une piscine olympique.

C'est pourtant cette infime quantité de fruits de mer qu'on a trouvé à entreposer en une année entière, l'an dernier, à l'entrepôt frigorifique du port de Montréal. Des viandes? Il n'en vient plus par bateau. Des fruits? Les cargos qui les apportent sont devenus si gros qu'ils ne peuvent plus s'aventurer dans le bassin qui jouxte l'immense entrepôt. Un arrimeur montréalais, Logistec, a fait construire son propre entrepôt frigorifique dans la partie est du port, une section que les navires d'aujourd'hui peuvent fréquenter sans risquer d'y laisser leur quille.

Le reste des denrées périssables qui, traditionnellement, garnissaient les chambres froides de l'entrepôt disparaissent désormais dans les containers devenus à leur tour frigorifiques, sans nécessiter d'entreposage sur les quais.

L'an dernier, par exemple, les denrées entreposées là ne représentaient tout au plus qu'un pour cent de l'ensemble des manutentions faites dans le port. «L'entreprise n'était plus rentable», résume le directeur du port, M. Nick Beshwaty.

Terrassé par le progrès et de nouvelles techniques de manutention, l'entrepôt frigorifique vient de succomber. Ses 41 employés réguliers ont été dispersés: 14 ont été admis à une retraite anticipée, huit ont été affectés à d'autres postes et 19 ont été mis à pied.

Complètement désaffecté, l'entrepôt, qui représente un bel

exemple de l'architecture fonctionnelle d'il y a un demi-siècle, pourrait connaître une vocation toute nouvelle dans le plan d'aménagement du vieux port de Montréal. Pour le moment, l'administration du port s'est engagée à ne pas le démolir.

Pourtant, au moment de son inauguration en 1922, le nouvel entrepôt frigorifique représentait un atout majeur pour les autorités du port qui pouvaient ainsi offrir de nouveaux services aux armateurs et aux expéditeurs.

L'entrepôt renfermait une quarantaine de salles de températures différentes, allant de la température ambiante aux conditions de congélation.

Au cours des dernières années, cependant, la concurrence s'est manifestée largement dans le domaine de la réfrigération.

On pouvait encore louer les espaces à des négociants de la ville, mais l'entrepôt frigorifique finissait par ne même plus justifier son rôle auxiliaire dans le port.

L'édifice, qui s'élève un peu à l'est de l'axe Berri, vis-à-vis la tour de l'Horloge, offre des possibilités immenses aux designers du futur secteur du vieux port.

En plus de ses dimensions imposantes (qui sont de 440 pieds de longueur sur 110 de largeur), l'immeuble témoigne d'une architecture d'époque caractéristique avec ses colon-

nades festonnées, ses encorbellements en saillie, ses fenêtres-lucarnes et son arcade.

Le sort de l'entrepôt frigorifique n'a pas encore été défini mais tout le monde s'accorde pour le préserver et ainsi ne pas se priver d'un élément important dans l'aménagement futur du vieux port.

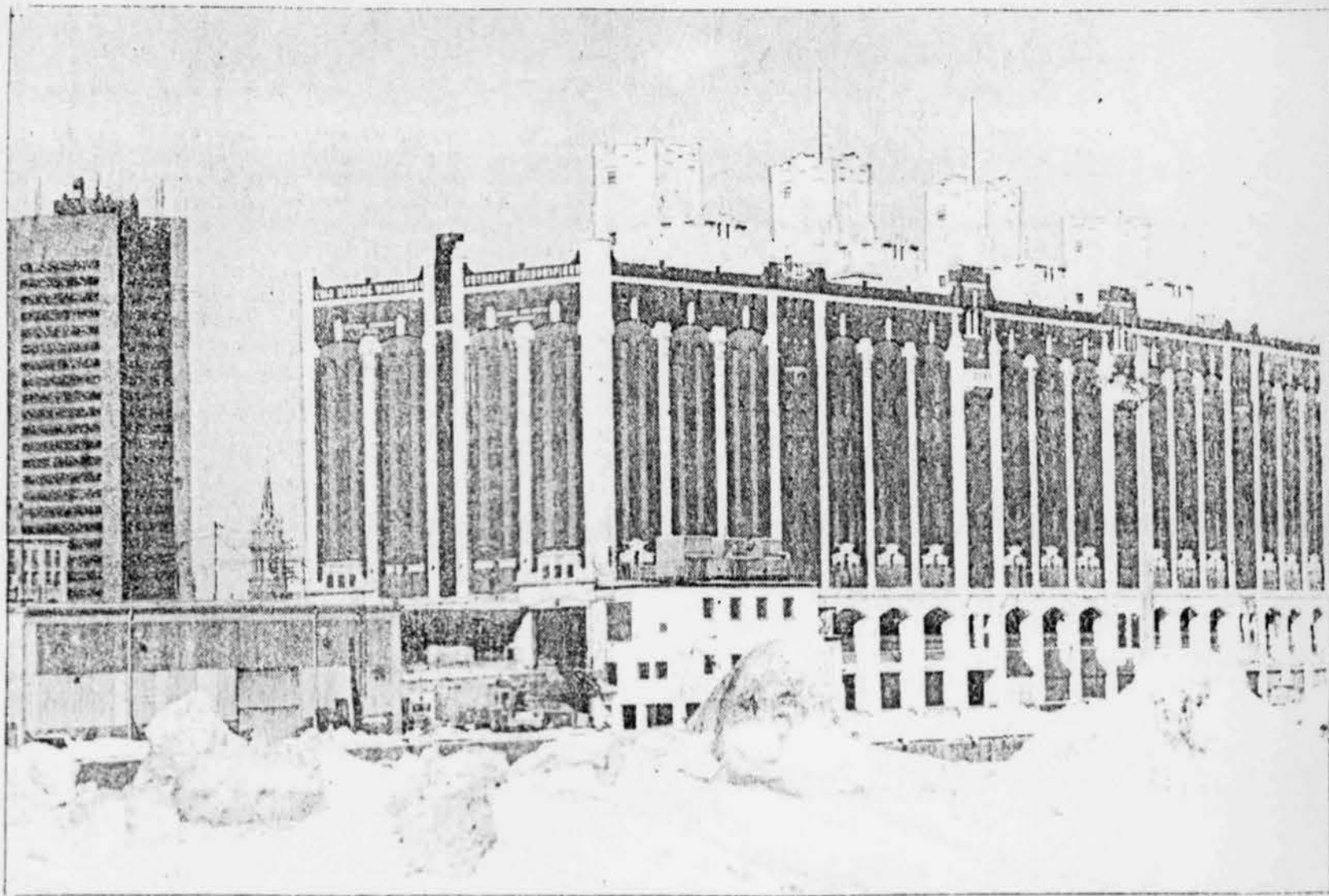


photo René Picard, LA PRESSE

Les bâtisseurs des années 20 se donnaient beaucoup de mal pour l'ornementation d'un édifice aussi peu prestigieux qu'un entrepôt frigorifique. Orné de colonnades festonnées, d'encorbellements de toutes sortes, d'une rangée de

fenêtres lucarnes et d'une arcade, l'immense entrepôt pourrait connaître une nouvelle vocation dans le plan d'aménagement du Vieux-Port. La photo indique son voisinage avec la Maison de Radio-Canada.

André Ouellet s'adresse
aux électeurs de Papineau



Le réaménagement du vieux port de Montréal

J'aimerais inviter les gens de Papineau à prendre part au programme de réaménagement du Vieux Port de Montréal. Le Gouvernement du Canada voudrait connaître ce que la population attend quand à l'aménagement de cette zone historique. En tant que ministre responsable pour ce projet, je peux vous assurer que toute idée venant de vous serait grandement appréciée et sérieusement considérée.

-Le projet est imposant et vise plusieurs objectifs: mettre en valeur le patrimoine culturel canadien à Montréal
-améliorer la qualité de vie du milieu

-permettre l'accès du public au fleuve St-Laurent à l'intérieur des limites portuaires.

-contribuer d'une manière positive à l'essor économique de Montréal.

-créer des fonctions portuaires en harmonie avec un environnement historique et humain.

-stimuler la rénovation du Vieux Montréal.

Si ce projet vous intéresse et que vous aimeriez y participer, vous pouvez devenir membres de l'Association du Vieux Port de Montréal, en écrivant à 329 ouest, rue de la Commune, Montréal H2Y 2E1

Une fenêtre sur le fleuve

La Grande controverse



Denis MASSE

Dans le premier d'une série d'articles, Denis MASSE se penche sur l'utilisation des 177 hectares qui constituent la superficie du vieux port de Montréal. Faisant état d'une première étude consacrée à cette question et qui préconisait la construction d'habitations, notre chroniqueur dévoile également les grandes lignes d'une deuxième étude dont LA PRESSE a pu obtenir copie et qui propose également la construction d'un complexe immobilier sur l'emplacement du vieux port. Cette étude, signée notamment par l'auteur d'Habitat 67, ne semble pas cependant du goût des autorités fédérales ni des dirigeants montrealais, ces derniers préconisant plutôt la réalisation d'une zone récréative.

QUOI faire au juste avec les installations désuètes du Vieux port? En raser un grand nombre, soit! Mais la question demeure.

Comment utiliser alors les espaces arrachés à un passé vétuste qui n'a de charme que les pages jaunies de nos albums-souvenirs?

Par deux fois, le gouvernement fédéral, propriétaire de ce fief économique structuré il y a un siècle par John Young, a commandé des études exhaustives sur un projet d'aménagement des 177 hectares que couvre l'aire du Vieux port.

La première fois, l'étude de \$100,000 commandée à un groupe dirigé par l'architecte montréalais Michel Lincourt, a été défrayée à parts égales par le ministère des Affaires urbaines et le Conseil des ports nationaux.

L'ex-président de l'Administration locale du port de Montréal, M. Jean-Marie Chabot, a voulu le retirer des tablettes où il avait moisie pendant plus d'un an, et mettre en branle sa réalisation. Il y a perdu son poste.

Le principal reproche qui a été fait à ce plan dont la réalisation devait coûter \$500 millions et s'échelonne sur dix ans, a été de vouloir créer une ville nouvelle au pied du Vieux Montréal, dans une maquette fabuleuse empruntant à la fois à Superman et aux décors rococo de certaines villes italiennes, Bologne et Venise.

Mais voici qu'au moment de donner un nouveau coup de barre au projet qui hante les urbanistes depuis trente ans, le ministre André Ouellet confie à nouveau l'étude du problème à une équipe toute fraîche d'architectes et d'urbanistes, notamment la maison Desnoyers, Mercure, Gagnon et Sheppard à laquelle l'architecte-prophète Moshe Safdie vient attacher le prestige de son nom et ses propres vues avant-gardistes.

Seulement des hypothèses

Aguerri et prudent, le ministre Ouellet parle cette fois-ci d'hypothèses d'aménagement. Aussi bien avant de commander l'étude qu'après l'avoir reçue, disséquée et laissée reposer comme la pâte qui sert à cuire le pain.

Il y a déjà quelque temps en effet que le ministre et ses principaux acolytes ont reçu ce qu'il est convenu d'appeler dans le milieu «le rapport Safdie».

Devant le silence prolongé qui a entouré la réception du rapport, devant certaines réactions et la moue observée chez ceux qui ont vu le rapport, plusieurs en ont conclu que le ministre boudait non pas seulement les principales recommandations mais la philosophie générale du projet soumis.

Dans une entrevue téléphonique, M. Ouellet a confié à LA PRESSE qu'il avait l'intention de lever le voile sur ce document dès qu'il en aura discuté avec l'exécutif de l'Association du Vieux port.

Le ministre compte rencontrer l'exécutif de l'Association à ce propos d'ici une quinzaine.

Mésentente

Les deux pôles de discussions sur l'aménagement du Vieux port opposent les adeptes de la théorie de l'habitation à ceux qui rejettent carrément ce concept.

Lincourt, hier, préconisait la création d'un secteur d'habitation sur les quais désaffectés. Safdie, à son tour, reprend d'emblée cette... hypothèse.

Bien qu'il ait été tenu secret, LA PRESSE a pu obtenir une copie du cahier d'esquisses proposées par l'équipe Safdie, Desnoyers, etc. Un chapitre de l'étude est consacré au vaste espace qui s'étend devant le marché Bonsecours et qui a été créé par la disparition de l'élevateur no 2 et de ses dépendances.

Sur cet espace entièrement comblé par le gravier provenant des travaux d'excavation pour l'autoroute Ville-Marie et dont l'administration locale du port voulait faire le Quai Jacques-Cartier destiné aux manutentions horizontales et par containers, l'auteur d'Habitat 67 a disposé des immeubles à logements multiples qui rappellent vaguement les... pyramides olympiques!

Un immense complexe d'habitations linéaires garnies de balcons étagés, pas trop élevé, dont l'attrait majeur serait de proposer à ses occupants de vivre au beau milieu d'un port, à proximité de l'eau et des bateaux. M. Safdie en a garni la jetée qui se termine par l'historique Tour de l'Horloge et l'autre branche du «L» jusqu'à la promenade de la rue de la Commune.

Juste devant le marché Bonsecours, l'architecte-paysagiste a imaginé une espèce d'agora crépusculaire, des marches où il aimerait ressusciter le marché d'autrefois. Le pourtour serait garni de boutiques et de cafés-terrasses.

Au moins un sujet d'accord

Le seul point sur lequel tout le monde semble s'entendre, c'est sur la préservation de la vocation maritime du port. L'un des objectifs de tout cet exercice est en effet d'inculquer à la population de Montréal l'idée que cette métropole est par définition un port de mer, que cette ville est fréquentée quotidiennement et à longueur d'année par différents types de navires et qu'elle est un point de jonction important entre deux voies maritimes.

Si plusieurs quais promettent d'être désaffectés, l'on veille tout de même à ne pas écarter tout à fait la navigation maritime des bassins intérieurs qui forment la tête du port.

Sinon, lorsque les promeneurs auront accès aux quais, ils les désertent faute de seuls attraits qui les auraient motivés à s'y rendre.

Montréal rejette l'option habitation

L'administration municipale ne favorise pas la construction d'immeubles résidentiels sur les quais.

Pour un, le président du Comité exécutif de la Ville de Montréal, M. Yvon Lamarre, précise au représentant de LA PRESSE, que l'un des objectifs poursuivis par la Ville est de «souffrir un minimum de structures sur les quais». «L'emplacement du port, dit M. Lamarre, doit être, à nos yeux, une large fenêtre ouverte sur le fleuve et l'activité maritime.»

«Nous préconisons, poursuit-il, la réalisation d'une zone récréative, d'un corridor de verdure agrémenté de quelques centres récréatifs.»

Les résidences, selon M. Lamarre, devraient être reléguées à la Cité du Havre, là où déjà près de 500 personnes ont élu domicile à proximité des opérations portuaires.

La parole au public

Après avoir consulté des experts, le titulaire des Travaux publics, M. Ouellet, semble finalement se tourner vers le public et s'en remettre à la «vox populi».

«Nous ne voulons pas, dit-il, imposer un plan d'aménagement qui soit à l'encontre des vœux du public.»

Les sondages d'opinions réalisés l'été dernier, les mémoires qui ont suivi de la part de nombreux organismes, sont assez révélateurs de la volonté publique: de préférence à des habitations, les gens veulent bénéficier d'espaces verts garnis çà et là de centres d'intérêt collectif.

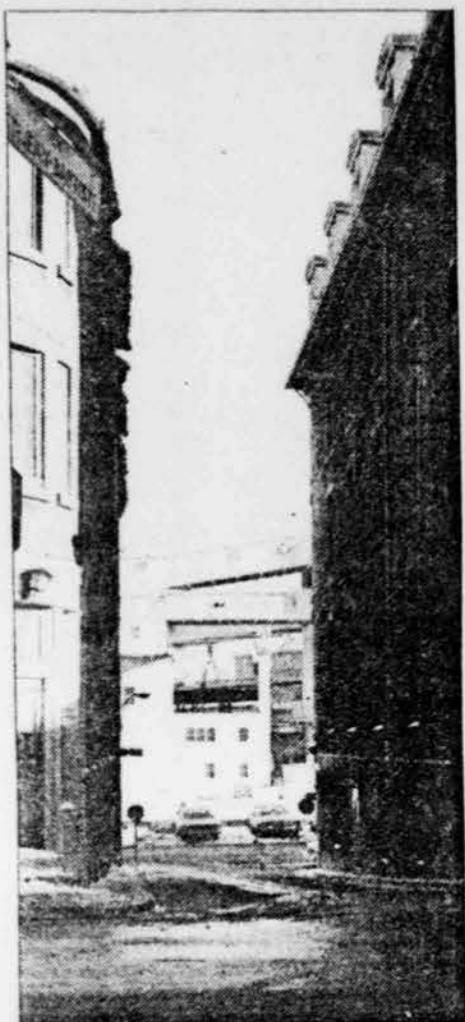
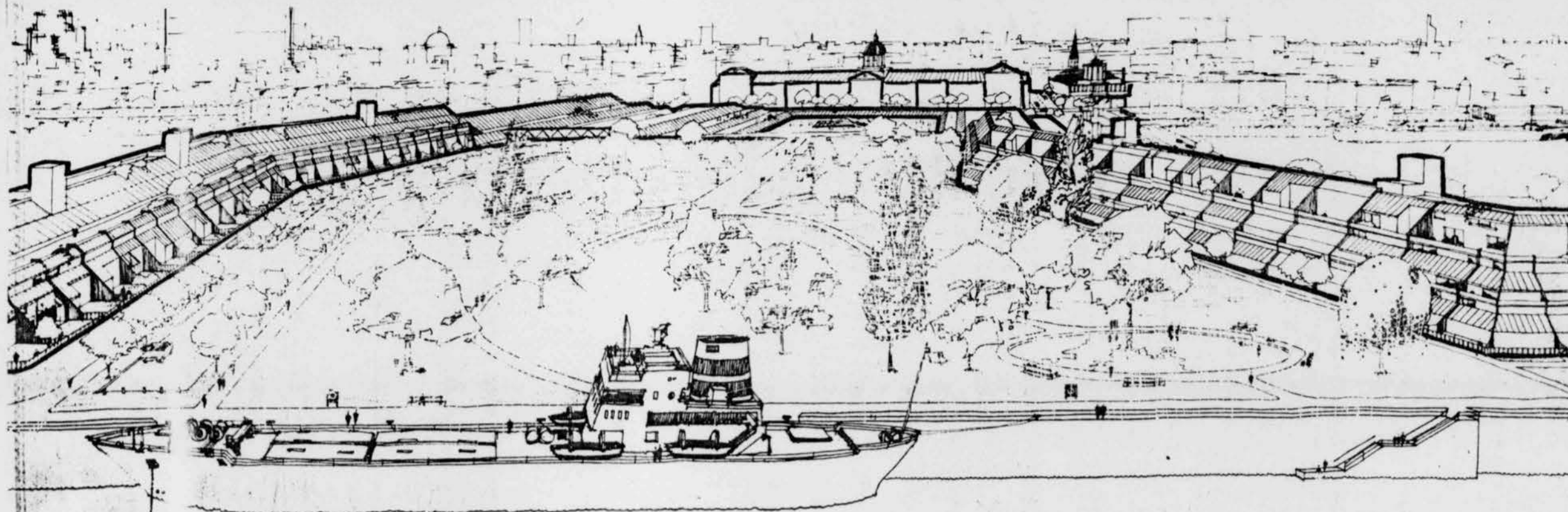


photo J.-Yves Létourneau, LA PRESSE

Pour l'instant, la fenêtre sur le fleuve est encore obstruée. Au pied de la rue Saint-Jean-Baptiste, dans le Vieux-Montréal, où cette photo a été prise, la vue sur le port est totalement bouchée par les galeries aériennes et les dépendances de l'élévateur no 1. Il en est de même de toutes les rues qui conduisent au port, à l'ouest de la rue Saint-Laurent.



L'architecte de renom Moshe Safdie a imaginé un plan d'ensemble qui ne manque pas d'attrait pour remplir l'espace vide qui s'étend maintenant devant le Marché Bonsecours jusqu'à la rive du fleuve. L'esquisse préparée par M. Safdie prévoit un secteur d'habitations linéaires sur les quais tandis qu'au

fond, sur l'emplacement de la rue de la Commune, serait ressuscité un marché enfoncé dans le sol et entouré de boutiques et de cafés-terrasses. LA PRESSE a pu obtenir une copie du plan que le ministre André Ouellet s'est abstenu jusqu'ici de rendre public.

Une fenêtre sur le fleuve

Un «puzzle» en six morceaux



Denis
MASSE

- 2 -

AUCUNE des pièces du «puzzle» n'est semblable. Chacun des six éléments de la mosaïque du Vieux port de Montréal est complémentaire, mais aucun ne commande la même stratégie d'approche.

C'est l'une des conclusions auxquelles en arrive le directeur du projet, M. Yves Malépart, après plus de six mois d'études.

«Au bout du compte, remarque-t-il, nous obtenons beaucoup plus de questions que de réponses».

A l'extrémité est, le secteur no 1 délimité par les rues Amherst et Berri, se révèle avoir une grande valeur stratégique pour l'ensemble du projet d'aménagement.

Le caractère du secteur voisin — le vieux havre — pourra être fortement influencé par la vocation que l'on saura donner aux immeubles désaffectés, tels l'entrepôt frigorifique en bordure du fleuve et l'ancienne gare Viger, dans l'arrière-port.

Tout ce secteur a besoin d'être recyclé. Une vérité saute aux yeux: il n'est pas question d'abattre les immeubles de ce secteur, qui peuvent encore être très utiles même s'ils ont perdu leur fonction première.

Caractère maritime

Le secteur no 2 est celui du Vieux port proprement dit. Partant de la Tour de l'Horloge (rue Berri), il s'étend jusqu'à l'ancienne entrée du canal Lachine.

C'est le secteur dont les stratégies d'aménagement seront les plus difficiles. Ce qu'il faut surtout préserver, ce sera le caractère maritime et portuaire de ce secteur. Si on supprime cette activité, le port n'offrirait plus d'intérêt et sa réputation, aux yeux des Montréalais, n'aurait plus valu la peine.

Ce qu'il faut aussi se demander, pose M. Malépart, c'est de quelle façon le Vieux port sera-t-il complémentaire du Vieux Montréal.

Comme tel, le Vieux port n'a pas une valeur de quartier. C'est un secteur privé de toute habitation.

C'est là, au premier chef, que doit être percée la véritable fenêtre sur le fleuve. Il y a d'ailleurs actuellement une vaste brèche qu'il faut s'employer à combler par divers centres d'intérêts afin que la population montréalaise revienne à son idylle d'antan avec le port et les bateaux.

Recyclage de la rue Saint-Pierre

Autrefois, la municipalité avait exproprié une partie de l'institution hospitalière des Soeurs Grises pour percer une

voie de passage à la rue Saint-Pierre. Par la suite, les religieuses firent construire des bâtiments commerciaux qui avaient fière allure.

Ces bâtiments vétustes ont été acquis dernièrement par le gouvernement fédéral — il s'agit de tout le côté est de la rue Saint-Pierre — et, à son tour, la Société centrale d'hypothèque et de logement doit en entreprendre le recyclage, dans le cadre de son programme de démonstration.

L'ancien hôpital des Soeurs Grises, quant à lui, sera restauré et la communauté y installera des services qui dépendent de son œuvre auprès des malades et des indigents.

Enfin, ce secteur est dominé par la Pointe-à-Caillière proprement dite. L'une des premières mesures d'aménagement prévue est d'y enlever le stationnement et de le remplacer par quelque chose qui revivifie le quartier mettant en valeur ses caractères historiques et culturels.

Le quatrième secteur, encore très différent, est celui du canal de Lachine. La division Parcs Canada du ministère des Affaires indiennes et du Nord, prépare depuis un an un plan directeur qui promet d'être déposé le 1er avril.

Dans ce plan directeur, seront enfin connues les intentions d'aménagement exactes de ce secteur dont la vocation socio-récréative a déjà été définie. Parcs Canada y entretient déjà une piste cyclable de 12 kilomètres. Les berges et le canal doivent servir à la récréation et aux loisirs. La restauration des écluses et du plan d'eau soulève le plus grand intérêt.

Il est possible enfin que le canal soit rouvert sur toute sa longueur et qu'il serve à certaine navigation réduite, mais c'est là un plan à long terme, précise M. Pierre Fournier, de Parcs Canada à Montréal.

Parcs Canada poursuit des objectifs en relation étroite avec l'aménagement du Vieux Port. La fonction de base de ce secteur est connue: le concept précis est en voie d'élaboration.

Le grenier du port

Le cinquième secteur a un caractère nettement industriel et se définit par une grande activité portuaire. C'est, historiquement, le grenier du port de Montréal avec l'élevateur no 5 érigé sur le quai du Moulin-à-vent et sa nombreuse colonie de pigeons.

On voudrait conserver à ce secteur sa vocation originale. Les silos devront cependant être modernisés.

L'arrière-port ici est très important. En arrière de l'autoroute Bonaventure, on est en train d'exécuter un remembrement. L'autostade disparu, le port est en mesure de récupérer des terrains que l'administration avait perdus dans des échanges.

L'administration du port pourrait être un excellent gestionnaire pour favoriser une stratégie de développement. La Ville a toujours été préoccupée de conserver une vocation industrielle à ce secteur.

C'est également, avantage dominant, un point de jonction d'un système de transport intermodal réunissant le ferroviaire et le maritime. Ce qui devient un atout stratégique dans tout plan de développement.

Population isolée

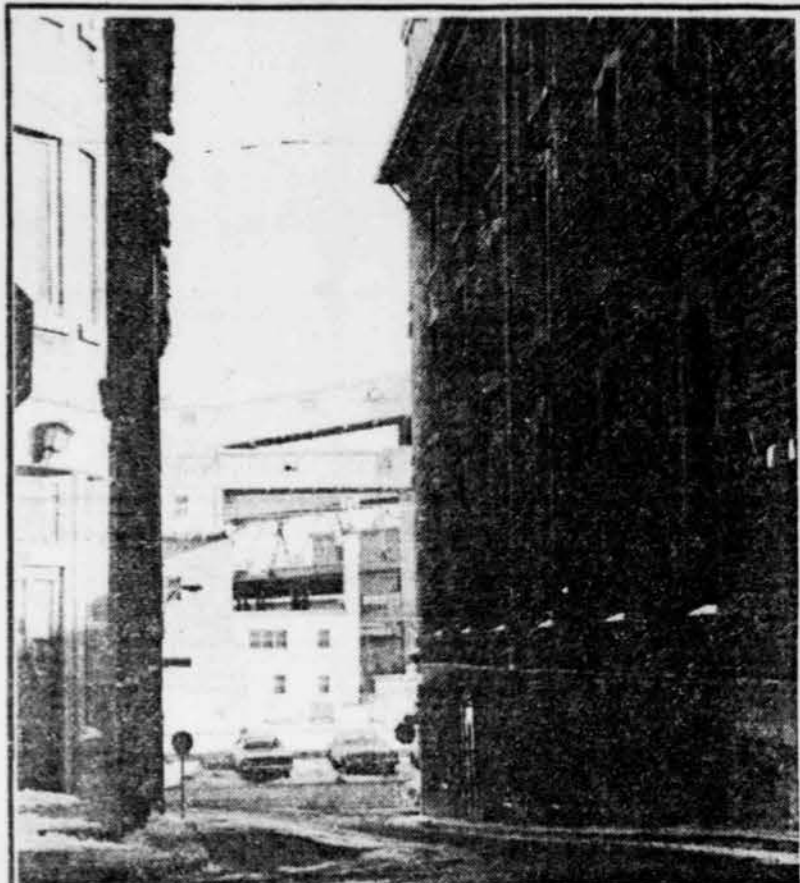
Le dernier secteur d'aménagement du Vieux port a pour nom la «Cité du Havre». C'est là qu'est concentrée, dans les pyramides avant-gardistes «Habitat 67», la seule population qui habite dans le port.

Il y a encore de la place pour d'autres projets d'habitation, d'autant plus que la Place d'Accueil de l'Expo a été rasée.

Mais il se pose deux problèmes majeurs que les urbanistes de demain devront résoudre: comment consolider cette petite communauté pour qu'elle devienne socialement plus intégrée au reste de la métropole et comment améliorer la relation entre ce secteur et le centre-ville?

«Maintenant, résume M. Malépart, au moment de céder le dossier à son successeur, il faut faire quelque chose avec tout cela».

Telle est la grande mosaïque du Vieux port. Chacune des pièces du «puzzle» s'emboîte l'une dans l'autre, mais aucune ne ressemble à l'autre.



Une fenêtre sur le fleuve

● Casse-tête en six pièces

Dans le deuxième d'une série d'articles intitulée «Une fenêtre sur le fleuve», notre chroniqueur Denis Masse nous parle de ce casse-tête en six pièces que constitue le Vieux port de Montréal. Selon le directeur du projet, chacun des six secteurs d'aménagement est complémentaire, mais

aucun ne répond à la même stratégie d'approche. Après plus de six mois d'études, le directeur Yves Malépart admet que l'on a soulevé beaucoup plus de questions qu'obtenu de réponses.



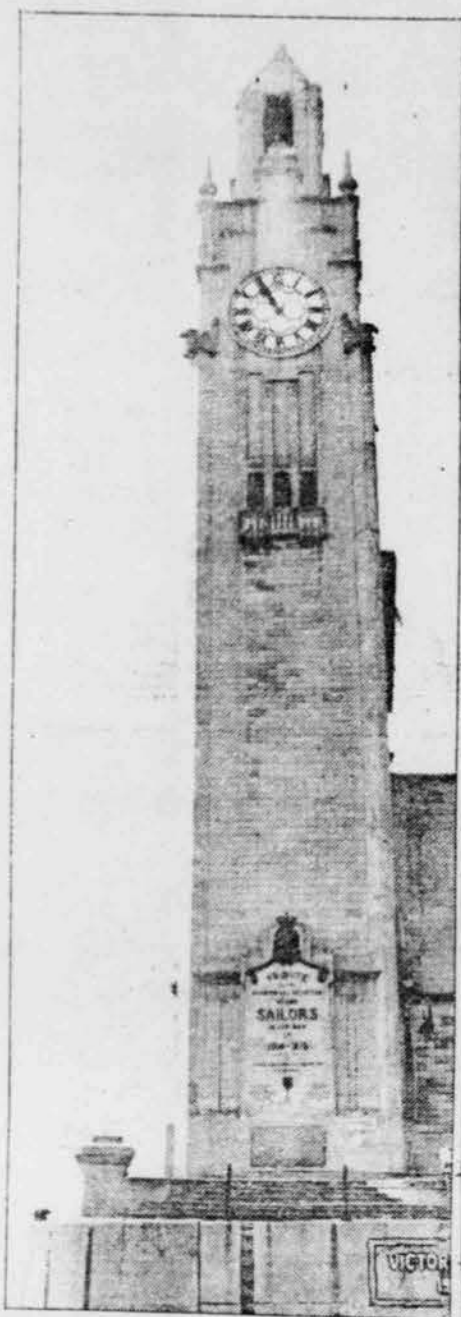
photo Paul-H. Talbot, LA PRESSE

M. Yves Malépart.



photo J.-Y. Létourneau, LA PRESSE

Le plus vieux bâtiment de Montréal après le séminaire des Sulpiciens se découvre non loin de la Place d'Youville. Abrisant dès 1694 l'hôpital des frères Charron, il passa en 1747 à la communauté des Soeurs Grises. Celles-ci sont prêtes à le restaurer maintenant au coût de \$3 à \$5 millions, à condition que le gouvernement fédéral retape de son côté les immeubles adjacents de la rue Saint-Pierre.



La Tour de l'Horloge, qui fut pendant longtemps «le phare des rendez-vous galants» pour les marins étrangers qui débarquaient le temps d'une escale, se profile toujours au bout du quai Victoria. Elevée en hommage aux marins disparus de la Première Guerre mondiale, la célèbre tour a l'air un peu perdue depuis que les entrepôts qui s'y adossaient ont été détruits. On raconte qu'une erreur dans les codes de réquisition de peinture lui a valu sa couleur «moutarde de Dijon».

Une fenêtre sur le fleuve

Sursis d'un an pour le «no 1»

— 3 —

L'ELEVATEUR no 1, qui fut toujours désigné dans le passé par le nom de «l'élevateur de la Commission du havre», ne pourra pas finalement être démoli cette année, comme le prévoyait le plan initial annoncé il y a un an par le ministre André Ouellet.



Denis
MASSE

C'est le ministre lui-même qui le confirme dans une entrevue téléphonique et qui ajoute que l'opération démolition est partie remise. «Ça ira forcément au printemps de 1980, pas avant», précise-t-il.

En reportant à plus tard la destruction de ces silos gênants pour la «fenêtre sur le fleuve», M. Ouellet se préoccupe avant tout des distributeurs de grains de provende que la disparition de l'élevateur no 1 dès cette année pourrait priver d'approvisionnements réguliers.

La démolition du «no 1» est en effet subordonnée à l'aménagement de nouvelles aires de stockage de céréales dans le port.

Les plans prévoient la construction d'une annexe à l'élevateur no 4, dans la partie est du port de Montréal (vis-à-vis la cale-sèche de la Canadian Vickers), afin de récupérer la capacité d'entreposage des grains que ferait perdre la démolition du «no 1».

Or, certains retards éprouvés par le Conseil des ports nationaux dans l'aménagement de cette section vont se refléter sur la démolition projetée, d'où son report au printemps prochain.

L'élevateur no 1, dont la masse imposante s'étend devant toute la Place Royale, représente actuellement l'un des plus gros obstacles à la vue sur le port. C'est, comme le dit l'expression hongroise, «l'arbre qui empêche de voir la forêt».

Terrasse De la Commune

Au premier rang des objectifs que vise l'administration municipale de Montréal dans l'aménagement du Vieux port figure la transformation de la rue De la Commune en terrasse vouée aux promeneurs.

«Le premier objectif que nous voulons voir réalisé dans tout le projet d'aménagement du Vieux port, commente M. Yvon Lamarre, président du Comité exécutif de la Ville de Montréal, c'est la restauration de la rue De la Commune; nous voudrions que cette artère redevenue une longue promenade où les piétons auraient vue sur le port de mer.»

Chargé par le gouvernement d'«articuler» les idées exprimées et de faire progresser le projet du Vieux port, M. Yves Malépart a suggéré un plan à deux volets dont la réalisation hâterait la transformation souhaitée.

Il faut d'abord savoir que le Conseil des ports nationaux est propriétaire d'environ la moitié de la chaussée sur presque toute la longueur de la rue De la Commune.

Jusqu'à tout récemment, le directeur du projet, M. Malépart, a donc suggéré à l'administration portuaire de céder à la ville la portion dont elle est propriétaire et sur laquelle elle a aménagé en partie un long stationnement où les employés et les débardeurs peuvent garer leur voiture perpendiculairement à la rue.

Le fleuve aux promeneurs

Cette surface, dont on a de moins en moins besoin pour le stationnement, pourrait être recouverte de bois ou de béton et devenir une longue terrasse. Il a donc recommandé à cette fin à M. Aimé Désautels, directeur du service d'urbanisme de la Ville de Montréal, d'aménager à cet endroit un trottoir de 25 pieds de largeur qui rendrait la rue aux piétons et le fleuve aux promeneurs.

Le trottoir établi du côté du port, précise M. Malépart, donnerait aux piétons le recul nécessaire pour observer les bâtiments du côté nord de la rue De la Commune qui offrent «l'un des éléments visuels les plus dramatiques du Vieux Montréal», note la dernière livraison du bulletin du Vieux port.

Cette suggestion se justifie d'autant plus que le stationnement peut dorénavant être organisé sans difficulté apparente dans l'un ou l'autre des hangars désaffectés du port, le no 11 et le no 12 par exemple.

Un inventaire exhaustif des bâtiments de la rue De la Commune a été réalisé pour le compte du projet d'aménagement du Vieux port. Il confirme ce dont on se doutait: le taux de vacance, à 14 pour cent, est plus élevé que la moyenne ordinairement admise. Et l'industrie n'occupe encore que 27 pour cent des immeubles occupés.

Fouilles archéologiques

Dans ce plan général, la Pointe-à-Calière mérite une attention particulière.

Formant triangle, cette parcelle de terrain se terminant par la statue de John Young, ancien directeur du port de Montréal de grand renom, sert actuellement de stationnement aux employés des Douanes dont le siège n'est pas très éloigné.

C'était le site du premier cimetière de la colonie. Un magnifique bâtiment des Douanes y fut érigé en 1870, mais fut la proie des flammes en 1947.

Le ministère du Nord et des Affaires indiennes projette d'y faire des fouilles archéologiques.

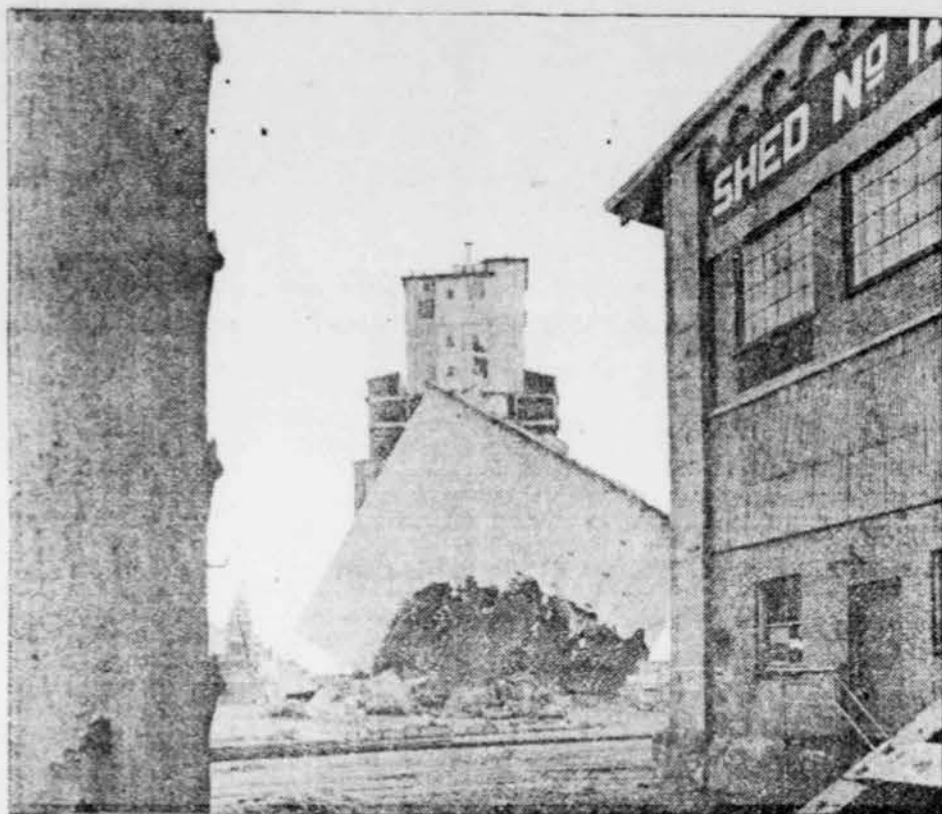
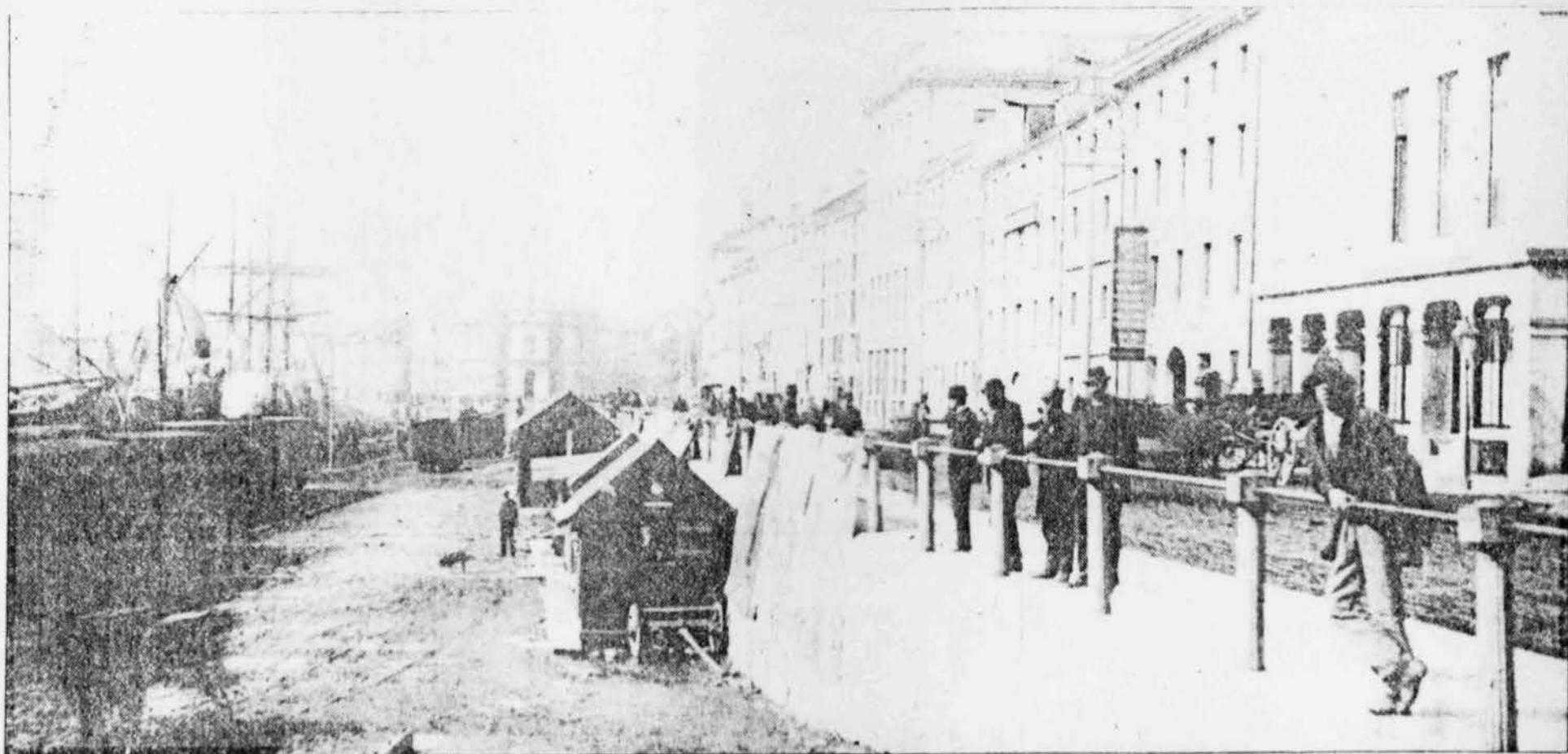


photo Armand Trotter, LA PRESSE

La démolition de l'élévateur no 2, l'été dernier, a eu pour effet de déblayer le terrain devant le marché Bonsecours. Il ne reste plus qu'à construire sur l'immense jetée déserte des éléments qui attireront les Montréalais vers les quais.



Au tournant du siècle, la population de Montréal était témoin tous les jours de ce qui se passait dans le port. Cette vieille photo d'archives montre les badauds accoudés à un garde-fou courant le long de la rue Des Commissaires (aujourd'hui rue De la Commune) qui ne perdent pas une seconde de l'activité

fournie par les manutentions de marchandises, les steamers à quatre mâts, les voitures et les wagons de chemin de fer. Au fond, la perspective est fermée par le premier édifice des Douanes, formant l'éperon de la Pointe-à-Callières. C'est à ce genre de spectacle que l'on veut convier à nouveau les Montréalais.

Une fenêtre sur le fleuve

C'est le CN qui va écopper



Denis MASSE

— 4 —

L'OBSTACLE majeur à la réalisation du plan d'aménagement du Vieux port, estiment les designers, sera le réseau de voies ferrées qui sillonnent toute l'aire à aménager.

Après six mois de réflexion au cours desquels toutes les ficelles ont été tirées, toutes les solutions envisagées et retournées comme l'étoffe d'un vieux manteau, les concepteurs du projet en arrivent à faire une concession au maintien de l'activité maritime: il faudra conserver une voie ferrée — mais rien qu'une — qui servira au transit de fret entre les extrémités Est et Ouest du port. Et encore, pour cette seule voie, une solution de compromis devra être trouvée.

Toutes les autres voies ferrées, servant actuellement de voies de garage, de voies d'entrepôt, de voies d'évitement, voire de champ de manœuvres ferroviaires, devront disparaître si jamais l'on veut proposer à la population montréalaise des zones de récréation en bordure du fleuve.

Le plan de Lincourt

Tous les plans d'aménagement quels qu'ils soient, se butent à l'obstacle des voies ferrées. L'architecte Lincourt, dans le plan d'aménagement initial

qu'aucune instance n'a finalement retenu, avait escamoté la difficulté en élevant les voies ferrées sur pilotis. Cette solution l'arrangeait bien puisqu'il proposait un couloir d'arcades sous lesquelles les promeneurs pouvaient déambuler à l'abri des intempéries. En définitive, les trains pouvaient circuler sur l'espèce de viaduc formé par les arcades.

Pour l'instant, trois solutions semblent s'imposer:

- la seule voie conservée serait aménagée en souterrain;
- ou bien, le trafic serait régularisé et limité à deux trains nocturnes, entre 2h et 5h par exemple;

- ou encore, le CN changerait ses voies d'accès au port en faisant le tour de l'île de Montréal et en pénétrant dans le port par une autre voie qu'il partage avec le CP, un peu à l'est de la rue Viau.

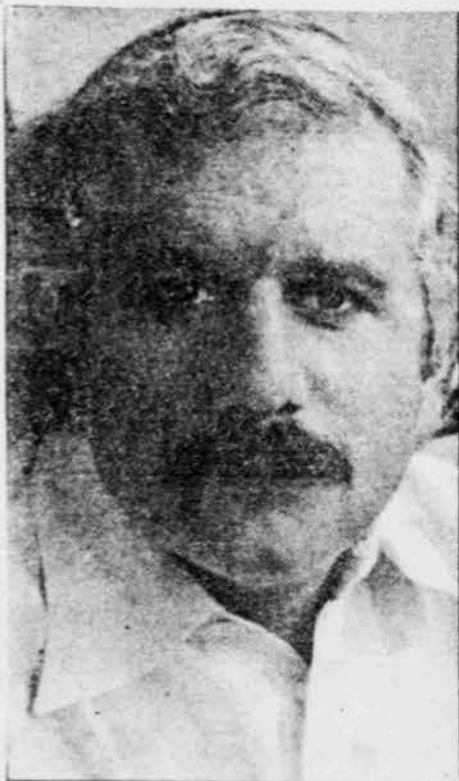
Dans tout ce plan d'aménagement visant à redonner l'accès du port au public, c'est le CN qui apparaît comme le grand perdant. Il est vrai que le réseau ferroviaire actuel du port appartient au Conseil des ports nationaux et est administré par la direction du port, mais le CN ayant sa cour de triage (Turcot) à l'ouest du havre intérieur, rejoint le port par une voie de raccourci qui passe non loin du canal Lachine et traverse fatalement toute l'aire du Vieux port.

La direction régionale du CN a été saisie du problème, l'automne dernier, et doit indiquer ses éléments de solution au cours de rencontres prochaines avec la direction du projet du Vieux port.

Des trois solutions avancées par la Direction du projet du Vieux port, celle de l'utilisation nocturne limitée paraît être la moins coûteuse.

Mais elle hypothéquerait en quelque sorte la pleine jouissance des lieux.

Il faudra beaucoup de temps



L'architecte Moshe Safdie.

photo PC

LE PROJET d'aménagement du Vieux port de Montréal exigera beaucoup de temps — une génération tout au moins.

Ce n'est pas au sens propre un projet pistonné pouvant se comparer, par exemple, à celui du «Vieux port de Québec» où différentes instances ministérielles se sont entendues pour dépenser plus de \$42 millions et progressent ensemble à la réalisation d'un plan concerté.

Rien de tel à Montréal, du moins pour le moment.

Il n'est pas question non plus, précise celui qui a piloté le projet depuis les six derniers mois, M. Yves Malépart, de «refaire dans le Vieux port de Montréal une reconstitution historique comme celle de la Place Royale à Québec». «Il faut éviter encore, dit-il, de créer une espèce de «Disneyland» au pied du Vieux-Montréal.

Ottawa: moins de \$2 millions...

De fait, l'injection du fédéral jusqu'à maintenant se résume à moins de \$2 millions. Il serait plus juste même de parler d'un million et demi de dollars.

À Montréal, cela fait sourire. La métropole habituée à des projets grandioses qui entraînent inmanquablement des budgets astronomiques, absorbe comme une éponge des sommes aussi insignifiantes. De fait, jusqu'ici, le projet d'aménagement du vieux port n'a pas réussi à mobiliser la presse.

Ce million et demi de dollars se répartit à peu près comme suit, à parts sensiblement égales: la démolition de l'élevateur no 2 qui bloquait la vue devant le Marché Bonsecours (et qui a ouvert vraiment la première fenêtre sur le fleuve), le démantèlement de l'Autostade afin de redonner ultérieurement au port une partie des espaces perdus au profit du Projet, et enfin le coût du secrétariat administratif, y compris les frais de la consultation populaire, de l'édition de fascicules documentaires et d'une étude couvrant l'inventaire de la rue de la Commune.

Il faudrait, pour être plus complet, ajouter à ces dépenses le coût d'une étude globale confiée à un groupe de consultants dirigé par l'architecte Moshe Safdie, créateur, entre autres du complexe d'habitations d'avant-garde «Habitat 67». Le contrat pour cette étude entièrement défrayée par le ministère des Affaires urbaines, se chiffrait à \$215,000.

Long processus

Cette absence de fonds caractérise la démarche voulue au départ par le ministère. C'est tout le processus d'aménagement qui est en cause.

Ainsi, plutôt que de souscrire l'argent qu'il fallait et raser tout de go les structures encombrantes, puis de retaper une terrasse-promenade en lieu et place de la rue de la Commune, on a choisi de procéder par étapes, au gré des différentes instances qui devront céder de leurs prérogatives et suivant la volonté exprimée par la population.

Tout l'été dernier, des consultations et sondages d'opinions ont été menés dans toutes les couches de la société; des mémoires ont été reçus, puis décortiqués et refaçonnés sous forme de synthèses. Une association enfin a été formée: elle groupe à l'heure actuelle pas moins de 700 personnes et environ 50 groupes structurés. Le gouvernement y a délégué un coordonnateur dont le contrat initial finira avec la disparition formelle du ministère des Affaires urbaines, le 31 mars.

Durant l'automne, cette même Association du vieux port a veillé à sa propre structuration; elle s'est dotée notamment d'un Comité exécutif de 15 membres qui se réunit régulièrement toutes les deux semaines.

En choisissant pareille voie démocratique, il a fallu accepter d'y mettre le temps. En conséquence, au lieu de prendre cinq à dix ans, le projet risque de ne se réaliser qu'au bout d'un quart de siècle. Certains estiment même qu'il faudra deux générations.

FIN



photo J.-Yves Létourneau, LA PRESSE
La disparition de l'élévateur à grains no 2, qui s'élevait sur cet emplacement, fait découvrir toute la majesté du Marché Bonsecours. C'est sur cet emplacement que l'architecte Moshe Safdie propose de construire un vaste complexe d'habitation.

Yvon Lamarre

Montréal doit demeurer

le maître d'oeuvre sur son territoire

par Alain Duhamel

Après avoir lancé seule, au début des années 60, le mouvement de revalorisation du Vieux-Montréal, l'administration municipale entend demeurer présente dans les grands projets de mise en valeur qui se préparent ailleurs, dans les gouvernements supérieurs et dans le secteur privé.

« La ville doit demeurer le maître d'oeuvre sur son territoire », nous dit M. Yvon Lamarre, président du comité exécutif de Montréal.

Aussi bien auprès du gouvernement fédéral, qui a mis en chantier un projet de mise en valeur du vieux port, qu'auprès du ministère des Affaires culturelles, responsable de l'arrondissement historique, l'administration municipale compte faire valoir ses objectifs de développement.

Aux yeux de l'administration, le Vieux-Montréal constitue un ensemble urbain beaucoup plus vaste que le territoire du vieux port ou le territoire de l'arrondissement historique. Le Vieux-Montréal est compris entre le fleuve Saint-Laurent, l'autoroute Ville-Marie, la rue McGill et la rue Berri.

« Pour moi, c'est le vrai Vieux-Montréal », affirme M. Lamarre qui se propose d'entreprendre avec le ministère des Affaires culturelles des discussions sur l'avenir de l'arrondissement historique.

En 1962, deux ans avant la déclaration d'arrondissement historique, le conseil municipal instituait la Commission Jacques-Viger, chargée de préserver le caractère historique du Vieux-Montréal. Demeurée dans l'ombre, la Commission Jacques-Viger est mal connue. En 1965, le Service d'urbanisme publiait un plan directeur d'aménagement composé de plusieurs projets.

La ville de Montréal, sous-cieuse de son prestige, entreprend l'aménagement des places Vauquelin et Jacques-Cartier, et du marché Bonsecours. Elle a exécuté d'autres travaux de restauration ou de recyclage sur l'immeuble de l'hôtel Rasco, du Vieux Palais, sur le mobilier urbain et dans les rues du Vieux-Montréal.

Bien que, depuis 1969, l'administration ait un règlement instituant une politique de subventions à la restauration, elle n'a versé en dix ans qu'une seule contribution à un projet privé.

Cet effort municipal ne s'est pas toujours maintenu dans les préoccupations relatives à l'aménagement du territoire. Sur une quarantaine de projets proposés entre les années 1964 et 1975, quatorze seulement se sont rendus à terme parmi lesquels on compte les autoroutes Ville-Marie et Bonaventure, la tour de la Bourse (Place Victoria), la Place de la Justice, la Banque Canadienne Nationale, un stationnement place Jacques-Cartier, tous des projets qui ne respectaient en rien le caractère particulier du Vieux-Montréal.

Du côté du secteur privé, la rénovation du Château Ramezay, des Ecuries Youville et plus récemment du Cours Le Royer constituent les principales réalisations.

En somme, si l'idée même de préserver le caractère historique du Vieux-Montréal s'est manifestée dans des règlements municipaux et dans des lois, le bilan des réalisations demeure modeste.

M. Lamarre en convient et estime le temps venu d'évaluer les rôles des intervenants et de les coordonner. Le président du comité exécutif voit d'un oeil les ouvertures que comporte la Loi des biens culturels à l'égard des responsabilités des administrations municipales en matière de sauvegarde et de mise en valeur du patrimoine.

« Nous, avant de reformuler notre commission Jacques-Viger, nous voudrions savoir exactement quelles sont les orientations du ministère des Affaires culturelles dans le domaine. Lorsque nous connaissons les orientations du ministère des Affaires culturelles sur le plan de l'aménagement du territoire et sur le plan financier, nous voudrions que l'on nous confie le mandat d'administrer tout ce qui regarde le Vieux-Montréal ».

« Et comme la ville doit rester le maître d'oeuvre sur son territoire, j'espère que l'entente nous permettra de confier une partie du travail à la Commission Jacques-Viger pour la restauration de l'ensemble de l'arrondissement historique du Vieux-Montréal et une partie au Service d'urbanisme de la ville pour tout le réaménagement des vieilles installations portuaires face au Vieux-Montréal ».

Le président du comité exécutif n'exclut pas la possibilité d'étendre le mandat de la Commission Jacques-Viger à tous les monuments historiques de la ville de Montréal comme le lui proposait un rapport de la Commission elle-même.

« Selon les ententes, selon nos discussions avec le ministère des Affaires culturelles, notre façon de concevoir la commission Jacques-Viger va peut-être changer ».

A l'égard du vieux port, déjà mis en chantier par le gouvernement fédéral, la participation de la ville de Montréal à titre d'observateur au comité directeur du projet lui assure une présence dans la planification de l'aménagement.

« Dans l'aménagement du vieux port, nous avons fait part de nos objectifs et ils ont tenu compte de ces contraintes-là. Pour que le projet réponde aux aspirations de la ville, parce que cela reste encore dans nos prérogatives car la ville doit quand même rester le maître d'oeuvre chez elle même si nous n'avons pas la possession du territoire, ils devaient quand même respecter nos objectifs de développement ».

Les objectifs de la ville de Montréal consistent à ouvrir une fenêtre sur le fleuve en aménageant sur l'espace récupéré du port un parc urbain, un couloir de verdure dans lequel on érigea le moins possible des immeubles.

« Je pense que les Montréalais ne sont pas conscients qu'ils vivent sur une île. Ce serait une forme d'animation: des gens viennent voir le port et se récréer en même temps ».

« S'il doit y avoir une architecture et des bâtiments, ils devraient se concentrer sur la Cité du Havre. Il y a de l'espace en quantité. Nous pourrions à ce moment-là

donner certaines commodités que nous ne donnons pas actuellement parce que ce n'est pas assez dense ».

L'administration municipale favorise aussi la restauration des bâtiments sur la rue de la Commune, une véritable « rue du port de mer », et le recyclage des entrepôts de la Pointe-à-Callières en immeubles d'habitation.

Les vues de l'administration municipale contredisent les hypothèses d'aménagement de l'architecte du projet Habitat 67 sur la Cité du Havre, M. Moshe Safdie, qui, à la manière du port de Boston et du projet Lincourt (préparé il y a quelques années pour le gouvernement fédéral), truffe les quais de constructions nouvelles et bouche quelque feu la fenêtre sur le fleuve Saint-Laurent.

Afin de favoriser une participation du secteur privé à la revalorisation du Vieux-Montréal, l'administration municipale songe à simplifier les procédures administratives.

« La plupart des gens qui ont voulu faire de la restauration dans le Vieux-Montréal y ont perdu leur chemise », constate M. Lamarre. « Que le ministère des Affaires culturelles nous délègue complètement les pouvoirs afin que la personne ne soit pas obligée de répondre à trois ou quatre places à la fois ».

« Il y aura aussi des modifications au zonage. Il faut reconnaître que l'arrondissement historique constitue un quartier spécial et qu'il y a des normes spéciales. Cela veut dire que même s'il y a une implantation au sol de 100% (les normes de la ville sont de 65%), le propriétaire peut quand même restaurer son affaire sans être obligé de venir devant le conseil municipal à chaque fois ».

Avant d'obtenir un permis de rénovation ou de restauration d'un immeuble dans le Vieux-Montréal, le propriétaire doit en effet effectuer des démarches auprès du Service d'urbanisme afin de préparer un règlement particulier et spécifique à son projet. Ces démarches peuvent retarder la mise en chantier pendant un an.

« Et c'est à recommencer à chaque fois qu'il y a un projet. Il faut avoir le pouvoir de la faire nous-mêmes à la ville, il nous faut notre délégation de pouvoir. Il va falloir que le Service d'urbanisme fasse une réglementation pour le Vieux-Montréal afin que, même si quelqu'un a 90% d'implantation au sol, il puisse entreprendre sa restauration ».

« Si le gouvernement fédéral continue à vouloir développer sa partie, je pense que le gouvernement provincial et la ville doivent vraiment établir un consensus entre eux et avec le gouvernement fédéral pour un développement tel que nous le pensons, en fonction de nos objectifs et de notre orientation ».

Le Vieux-Montréal, en dépit du relatif abandon dans lequel le développement de plusieurs pôles ailleurs dans la ville l'a laissé, demeure un quartier mixte où les fonctions administratives, commerciales, résidentielles, touristiques et culturelles pourraient se maintenir côte à côte dans un ensemble urbain aussi harmonieux que possible.



M. Yvon Lamarre, président du comité exécutif de Montréal.
(Photo Jacques Grenier)

Pour le Vieux port

Les gens veulent un accès au fleuve et des espaces dégagés

par Denis MASSE

Les Montréalais, qui ont exprimé leur avis l'été dernier sur le projet d'aménagement du Vieux port, rejettent grosso modo toute forme d'accaparement des quais laissés déserts par la démolition des élévateurs à grain.

Tout en préconisant des espaces presque complètement dégagés en bordure de l'eau, l'ensemble des citoyens qui ont pris part aux consultations populaires rejette l'idée d'un secteur d'habitation sur les quais.

En somme, l'Association Le Vieux port qui fait siennes les recommandations de M. Tout-le-monde, renie au moins deux des quatre hypothèses d'aménagement préparées par l'architecte Moshe Safdie et le groupe d'urbanistes Desnoyers, Mercure, Gagnon et Sheppard, qui seront discutées vendredi prochain d'abord avec la Commission Viger, puis avec l'exécutif de l'AVP.

Un complément au Vieux

Les résultats des programmes de consultations populaires menées l'été dernier que publie aujourd'hui l'Association, indiquent que «le développement du Vieux port doit être complémentaire au Vieux-Montréal et ne doit donc pas dominer ce secteur historique». On retient surtout une opinion: «Nous ne saurions fonder une nouvelle ville qui s'insérerait entre l'ancienne et le fleuve».

L'association s'oppose donc, en principe, à toute attraction dominante qui serait placée dans le port (un casino, par exemple) et qui détruirait le caractère du Vieux-Montréal tel qu'on le connaît aujourd'hui.

L'association, qui compte actuellement 50 groupes communautaires et plus de 700 personnes, insiste pour que soit conservée dans le Vieux port une activité maritime et que le havre garde son cachet.

Il est suggéré d'aménager sur les quais King Edward et Alexandra, qui se situent entre la Place d'Youville et l'église Notre-Dame, des installations maritimes accessibles au public tout en étant compatibles avec l'environnement urbain et historique.

En général, les gens pensent que le Vieux port ne devrait pas être exploité comme n'importe quel terrain vacant du centre-ville, c'est-à-dire pour des fins de développement résidentiel ou comme parc ordinaire.

On sent que la consultation populaire n'arrive pas à préciser ce qu'elle désire; elle est plus habile à définir ce qu'elle ne veut pas.

Un contrepoids

Le ministre André Ouellet, qui pilote le dossier, a pourtant déclaré à l'exécutif de l'Association qu'il compte sur elle pour influencer le processus de prise de décision.

«Je veux, a-t-il déclaré, que vous soyez un contrepoids aux bureaucrates... pour donner une opinion qui soit plus proche de celle de la population.»

Le projet entier de l'aménagement du Vieux port est en voie de passer du ministère des Affaires urbaines à la Société centrale d'hypothèque et de logement. M. Gérard Vibien en a été nommé directeur.

Décision prématurée

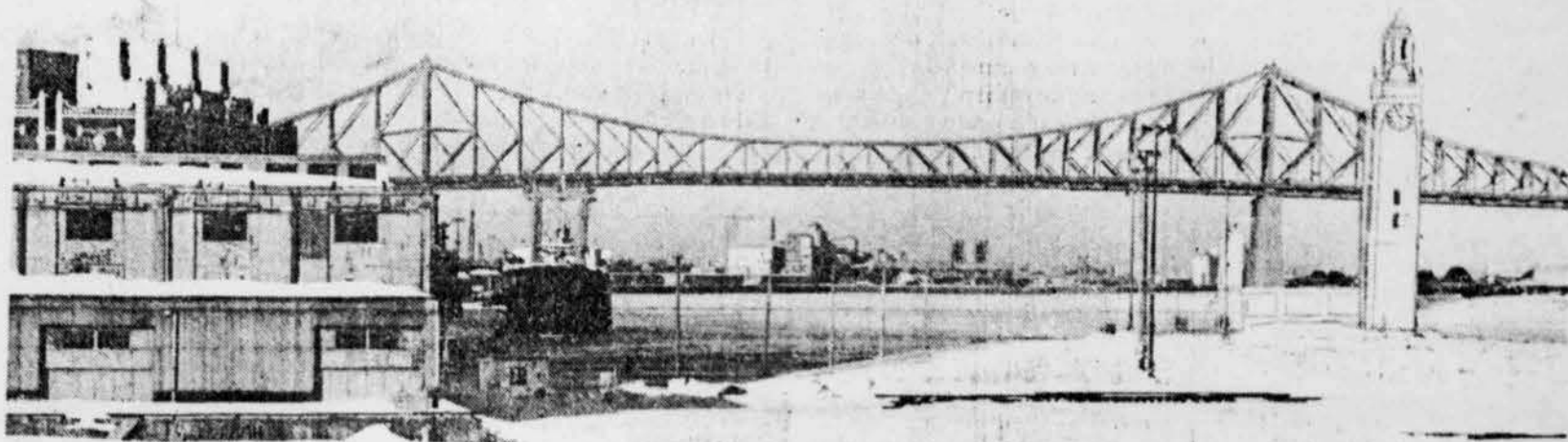
L'analyse des résultats indique encore que la proposition de construire des habitations sur la jetée Mackay (là où se trouve Habitat 67) est prématurée et que l'on devrait au préalable étudier d'autres options.

L'opinion populaire désigne la rue Saint-Pierre comme un lieu de prédilection où favoriser l'habitation dans les bâtiments que le gouvernement fédéral s'appête à recycler.

Ce que les Montréalais voudraient surtout voir dans l'ensemble du projet, c'est une variété d'activités publiques ouvertes à toutes heures du jour et durant toute l'année. Il devrait y avoir, selon les personnes consultées, une gamme d'activités nautiques, bien que la piètre qualité de l'eau pourrait en restreindre l'usage.

Le développement du Vieux port, estiment-ils, devrait d'abord être attrayant pour la population de Montréal plutôt que pour la clientèle touristique.

Ils rejettent l'idée d'un grand projet coûteux du gouvernement et favorisent plutôt la réalisation d'une variété de projets publics et privés pouvant s'étendre pendant une période de plusieurs années.



Cette vue du quai Jacques-Cartier enneigé, fait voir la principale aire d'aménagement du Vieux port, là où l'opinion populaire rejette l'idée de tours d'habitation pour retenir plutôt celle d'espaces dégagés avec une gamme d'activités publiques de plein air et à longueur d'année.

photo J.-Y. Létourneau. LA PRESSE

Comment relancer le Vieux-Montréal?

Sans s'en prendre ouvertement aux projets déclarés ou aux intentions non encore avouées des gouvernements supérieurs, le nouveau président du comité exécutif de la Ville de Montréal a rappelé fort à propos hier, dans LE DEVOIR, au sujet du Vieux-Montréal, que la municipalité « doit demeurer le maître d'oeuvre sur son territoire ». M. Yvon Lamarre aura fort à faire, cependant, si la Ville de Montréal doit vraiment préserver sa juridiction en matière d'aménagement du territoire et, en même temps, faire la preuve qu'elle peut s'acquitter de ce mandat avec efficacité.

À la lumière du passé, on peut porter un jugement « partagé » sur l'action de l'administration municipale dans le Vieux-Montréal. Très positivement, la Ville a décrété une préservation générale du quartier, de son caractère et des biens qui en font un actif incomparable pour la métropole et pour tout le pays. Elle a ainsi freiné, sinon totalement éliminé, les démolitions aveugles. Elle a rénové quelques édifices historiques et aménagé des places publiques courues tant par les touristes que par les générations d'ici, jeunes et moins jeunes, qui veulent renouer avec cette façon de vivre qui fait le charme des quartiers historiques dans toutes les villes du monde.

Par contre, la Ville de Montréal a grandement sous-estimé deux conditions de salut et de relance du Vieux-Montréal: la population et l'activité économique. Cette carence n'est du reste pas propre au seul arrondissement historique: tous les quartiers du centre-ville et de sa périphérie ont été ainsi abandonnés à une lente et massive dévastation urbaine.

Que faire pour relancer le Vieux-Montréal? Les uns ont commencé de convertir des édifices commerciaux ou des entrepôts en luxueux condominiums. D'autres ont commencé d'y allumer des incendies criminels! Le gouvernement fédéral s'est lancé dans le réaménagement du vieux port. Mais à vrai dire les réalisations du passé sont restées modestes, et il ne saurait en être autrement pour les projets d'avenir, aussi longtemps qu'aucun plan général ne sera établi, qu'aucune politique d'aide à la rénovation n'aura été sérieusement financée. Car les propriétaires et les investisseurs doivent avoir l'assurance qu'ils ne dépenseront pas de fortes sommes dans un quartier précaire, qui pourrait péricliter davantage.

Il faut donc d'abord définir l'autorité politique qui va prendre en charge la planification et la réglementation du Vieux-Montréal. M. Lamarre voudrait que, dans ce quartier comme dans les autres, l'autonomie du pouvoir municipal soit respectée et que Montréal demeure le principal maître d'oeuvre du redéveloppement. Cette solution, naturelle, n'est pas la seule: on pourrait imaginer sans peine que le gouvernement de Québec, voulant rattraper des décennies d'abandon, crée une « Société du Vieux-Montréal » dotée des moyens financiers et des pouvoirs voulus pour orienter et stimuler une relance d'envergure.

Mais, en dernière analyse, que l'autorité réside à Montréal ou à Québec, ce qu'il importe d'assurer avant tout, c'est qu'un organisme spécialisé et distinct prenne en mains l'avenir du Vieux-Montréal. Il y a longtemps à ce chapitre que l'administration municipale aurait dû mettre sur pied un tel organisme.

Ensuite, il faudrait que les gouvernements supérieurs se comportent en bons citoyens de Montréal et en bons propriétaires. Ottawa a voulu faire preuve de « leadership » dans ce domaine, mais il est pour le moins douteux qu'il ait trouvé la voie. Le gouvernement central possède une autorité pleine et exclusive pour administrer les ports. Nul

ne le conteste. Il aurait dû depuis longtemps aménager les installations portuaires de manière à ne pas nuire à la qualité du Vieux-Montréal. Aujourd'hui qu'une partie du vieux port n'a plus d'utilité pour la navigation, le gouvernement fédéral se mue en promoteur immobilier, en aménagiste paysager. Ne devrait-il pas simplement rétroceder à la Ville de Montréal les terrains dont il n'a plus besoin pour ses fins propres?

Le même principe devrait s'imposer au gouvernement provincial. Ottawa et Québec sont devenus massivement présents sur le territoire de la métropole. Les services qu'ils rendent ainsi dans la plus populeuse ville de la région, les emplois qu'ils conservent aussi dans une métropole vieillie qui en a rudement besoin, tout cela est et doit rester valable. Mais le bonheur parfait, ce serait que les immeubles et les autres installations provinciales et fédérales soient implantés de manière à respecter et à favoriser le tissu urbain et la qualité de la vie. Se comporter en bon citoyen de Montréal, ce pourrait être aussi de contribuer au redressement de la situation fort dangereuse dans laquelle la ville centrale s'est laissée imperceptiblement pousser depuis vingt ans.

Mais, de là à faire des gouvernements « supérieurs » des promoteurs et des planificateurs dans le Vieux-Montréal et dans les autres quartiers à redévelopper, il y a une forte marge qui est loin d'avoir encore été comprise et respectée.

La relance du Vieux-Montréal va exiger un travail de concertation, dont la complexité pose des défis particuliers. Il n'est pas seulement de soumettre les gouvernements et les grands propriétaires à un seul et même « maître d'oeuvre ». Il importe de mettre en oeuvre en même temps, à la grandeur du quartier comme dans chacun des nombreux immeubles abandonnés, un plan de redéveloppement économique, de rénovation architecturale, de densification démographique et d'amélioration de la vie « locale ».

Pareille concertation ne saurait être laissée au hasard des rencontres entre fonctionnaires et propriétaires dans le Vieux-Montréal. Une société publique pouvant compter sur des ressources suffisantes (budget, techniciens, etc...) et sur une direction capable d'intégrer les vues, sinon les intérêts de tous ceux qui sont déjà dans le Vieux-Montréal ou peuvent s'y installer, pourrait en dix ans changer le sort du quartier.

Le Vieux-Montréal peut redevenir un joyau urbain, non seulement pour les touristes, mais pour toute la population, pour peu que les autorités politiques s'en donnent la peine. La responsabilité de sa relance incomberait normalement à la Ville de Montréal. Jusqu'à maintenant toutefois celle-ci s'est contentée de donner le bon exemple en rénovant le marché Bonsecours et les places Jacques Cartier et Vauquelin. Elle a aussi chassé les motocyclettes et donc les motards du quartier, mais le Vieux-Montréal continue d'être infesté d'une incroyable circulation automobile. L'hôtel de ville ne manque pas de projets pour l'avenir, mais ne saurait à tout seul endiguer les effets du vieillissement et « des ans réparer l'irréparable outrage ». D'autres partenaires doivent être associés à la relance.

Si Montréal sait faire preuve d'audace et de dynamisme, voilà le maître d'oeuvre tout indiqué pour agir. Si au contraire ses prétentions ne dépassent pas les velléités et les opérations de publicité, alors Québec devra prendre la relève et créer l'organisme qui fait présentement défaut au Vieux-Montréal.

Jean-Claude LECLERC

Keep port as part of old city public says

Montrealers don't seem to want much development on the waterfront of Old Montreal.

That's one conclusion that has emerged from a consultation program in which the public is being asked what should happen to the 450 acres of land to be re-developed by the federal government.

The Association Le Vieux Port, an organization of individuals and community groups studying the project, said yesterday most people who made their views known want the port developed to complement the rest of Old Montreal.

Most people said the Jacques Cartier Pier and the strip of land between the historic buildings and the water should be mainly open space, and the King Edward and Alexandria piers should be used mainly as harbor facilities accessible to the public.

People generally agreed that the government's plan to redevelop the Lachine Canal as a park and to recycle the government-owned warehouses on St. Pierre St. as housing, the association said.

Association secretary-general Mark London said its campaign to find out how Montrealers want each part of the port redeveloped will continue this year.

Old Montreal to get facelift

By RAY DOUCET
of The Gazette

The Quebec government will pump \$2 million into renovation and construction programs for Old Montreal in hopes of bringing citizens back into the heart of the city.

While the amount appears minimal for such a vast undertaking, it is only the beginning of a program that could receive up to \$10 million in city money and take five years to complete.

The subsidy was announced at a news conference yesterday by Cultural Affairs Minister Denis Vaugeois.

He said the \$2 million is part of an agreement in principle for the development of Old Montreal.

"However, this is not going to lead to a study for another study," he said. "We will have concrete plans to work with within six weeks and our projects will begin immediately."

Montreal officials would not estimate how much they would spend over the next five years, but one official said "it will be substantial... and multiplying the provincial subsidy by five isn't far off."

The city will also depend on private firms to invest in renovation and residential construction.

Vaugeois said there is a "certain urgency" for the restoration of old buildings,

not only for living and working, but for their historical and architectural merit.

Among buildings mentioned for restoration are the old fire station on Youville Square, Rasco's Hotel and buildings along Berri Street up from Notre Dame Street.

Mayor Jean Drapeau told reporters later the program would also extend "in general terms across the entire city."

He said specific projects under the program would be ready within the allotted six weeks.

However, officials consider it will take at least one year before people can begin moving into restored or

newly constructed buildings in Old Montreal.

The announcement of the funds comes less than three weeks after Drapeau had made a blistering attack on the provincial government while pleading for more funds to help rebuild the city's economic vitality.

Earlier yesterday, Vaugeois announced he has set up a committee to come up with ideas for scientific museums in Quebec.

Vaugeois recently announced that he wanted to set up a system of scientific museums similar to Ontario's and planned to take a group of Quebec officials to Ontario and to the Smithsonian Institution in Washington, D.C., to examine facilities.



DENIS VAUGEOIS
Only the beginning

Relance du Vieux-Montréal: Drapeau et Vaugeois d'accord

par Alain Duhamel

La Ville de Montréal et le ministère des Affaires culturelles ont conclu en principe une entente qui devrait relancer sur un bon pied le développement du Vieux-Montréal comme quartier vivant de la métropole.

À la suite d'une rencontre, hier à l'hôtel de ville, le ministre des Affaires culturelles, M. Denis Vaugeois, le maire de Montréal, M. Jean Drapeau, et le président du comité exécutif, M. Yvon Lamarre, ont fait état du consensus intervenu entre les parties. Dans quelques semaines, un protocole d'entente formel devrait concrétiser la jonction de leurs efforts pour la mise en valeur du patrimoine des Montréalais.

L'entente comporte essentiellement deux volets: une intervention immédiate dans des projets suffisamment avancés pour que leur mise en chantier puisse s'envisager bientôt: préparation d'une étude sur les divers moyens d'encourager la sauvegarde et la mise en valeur du patrimoine montréalais non seule-

ment dans l'arrondissement historique mais aussi ailleurs dans la ville.

Dès cette année, le ministère des Affaires culturelles affecte des crédits de \$2 millions au patrimoine montréalais dont une large part ira à des projets depuis longtemps en préparation à l'administration municipale: recyclage de la caserne des pompiers de la Place D'Youville, l'hôtel Rasco, création de réserves foncières, projets d'habitation, etc.

De part et d'autre, on espère que les investissements dans des projets publics et une politique de subventions à des projets privés inciteront l'entreprise privée à contribuer elle aussi à la revitalisation du Vieux-Montréal.

« Nos démarches convergent vers des préoccupations majeures: habitation et interprétation », a dit M. Vaugeois, pour qui la mise en valeur de l'arrondissement historique ne doit pas conduire à le placer « sous verre ou dans les boules à mites ».

La contribution montréalaise aux investissements n'est pas encore connue. Toutefois,

il semble que les parties aient convenu de subventionner à parts égales des projets du secteur privé.

Un comité de fonctionnaires québécois et montréalais évaluera les besoins de la ville et mettra au point un protocole d'entente devant conduire éventuellement à une délégation de certains pouvoirs que la Loi des biens culturels attribue au ministre des Affaires culturelles. Cette délégation, demandée par la Ville de Montréal, éliminera l'exigence du double permis dans les cas de restauration d'un monument historique ou d'un immeuble dans l'arrondissement historique.

La délégation des pouvoirs surviendra aussitôt que l'administration montréalaise aura modifié ses règlements municipaux pour les rendre conformes aux normes du ministère des Affaires culturelles. La Ville prépare depuis un certain temps un règlement de zonage pour le Vieux-Montréal.

Parmi les hypothèses d'intervention sur lesquelles les fonctionnaires se pencheront se trouve la création d'une société immobilière du Vieux-Montréal. Il s'agit d'une proposition évoquée dans diverses études depuis quelques an-

nées. Elle a pour objet la création d'un organisme public ou mixte disposant d'un capital important pour acquérir, restaurer ou recycler des bâtiments en perte de vue.

Le comité des fonctionnaires étudiera aussi la possibilité de modifier les limites actuelles de l'arrondissement historique. L'arrondissement historique est compris entre le côté est de la rue McGill, le côté sud de la rue Notre-Dame, la rue Berri et le côté nord de la rue de la Commune. Pour l'administration montréalaise, le Vieux-Montréal couvre une superficie plus importante englobant le vieux port au sud et toute la partie au nord comprise entre l'autoroute Ville-Marie et la rue Notre-Dame, entre les rues McGill et Berri.

Le ministère des Affaires culturelles se propose également d'intervenir auprès des autres ministères et agences du gouvernement québécois afin que leur intervention se concertent avec les siennes et celles de la Ville de Montréal. « Nous allons essayer d'être un partenaire intéressant », a dit M. Vaugeois qui compte aussi intéresser les sociétés d'histoire à l'animation de l'arrondissement.

Tardif threatens to draft master plan for Montreal

By RAY DOUCET
of The Gazette

The provincial government is likely to step in and draft a long-awaited civic master plan for Montreal if the city does not soon produce one itself, says Guy Tardif, minister of municipal affairs.

In a speech last night before the Union of Quebec Municipalities, which represents the more than 1,500 cities and towns in the province, Tardif hinted that the government is waiting in the aisles to take over such a plan.

Montreal was to present a master plan some 10 years ago when it was integrated into the Montreal Urban Community regional government.

The law creating the MUC stipulated that Montreal, and the MUC in general, were to present a plan outlining land use for commercial, industrial and green space development.

Montreal has never pre-

sented any form of long-range urban planning, preferring to develop, as Mayor Jean Drapeau has often stated, "with the times."

Drapeau has always maintained that a master plan would likely be outdated by the time it was finally drafted.

But Tardif is a strong advocate of regional development on a "definitive course" and his remarks could either force Montreal to toe the line or be subject to the plans of provincial civil servants.

"My department has been criticized for not taking over a master development plan

for the MUC," said Tardif. "I am very happy that people have finally understood this fact."

Because Drapeau has major control over both the city of Montreal and the MUC, there is little doubt that Tardif intends to get the upper hand in the political in-fighting over "controlled development."

Tardif also told some 500 delegates, representing about 250 municipalities that government policy is to "give the daily decision-making power of city and town governments back to citizens."

Quebec slates \$2 million for Old Montreal

By ROBERT GOYETTE

The province will spend about \$2 million in the next year to help the city restore historic monuments and bring life back to Old Montreal, says Cultural Affairs Minister Denis Vaugeois.

Mr. Vaugeois said yesterday the province and the city have agreed to form a joint committee to determine the type of "action" needed — particularly in Old Montreal.

The minister said the restoration cost will be shared by the city and the province. No estimates of the costs to Montreal were revealed, however.

The provincial funds will be used to upgrade the structure of buildings, while the city will be responsible for the work inside.

The province will also lend technical and professional assistance to the city.

One of the project's chief aims is to build housing units in Old Montreal and bring people back to the district.

Mr. Vaugeois said other uses would be examined for several historic buildings. For example, the old fire station at Youville Square could be turned into a museum, he suggested.

The minister said he does not yet know when construction will begin, but



Denis Vaugeois

delays will be reduced to a minimum.

"For the cultural affairs department, \$2 million is going all out," Mr. Vaugeois said.

Restauration dans le Vieux-Montréal

Le gouvernement du Québec et la ville de Montréal signeront bientôt un protocole d'entente en ce qui concerne la restauration des édifices historiques de la ville, principalement ceux qui se trouvent dans l'arrondissement du Vieux-Montréal.

C'est ce qu'ont affirmé, vendredi, au cours d'une conférence de presse, le ministre des Affaires culturelles, M. Denis Vaugeois, et M. Yvon Lamarre, président du comité exécutif de la ville de Montréal.

Les deux hommes ont en effet déclaré qu'un comité d'étude sera mis sur pied afin que le projet puisse débiter le plus rapidement possible. En fait, de dire autant M. Vaugeois que M. Lamarre, le projet ne devrait pas être long à être mis en route puisque les deux paliers d'administration semblent s'entendre très bien sur l'action à entreprendre. On entend accentuer la vocation d'animation

et d'accessibilité que possède déjà le Vieux-Montréal et ajouter un caractère résidentiel à cet arrondissement historique.

Le ministre a insisté sur sa volonté de voir se créer une société immobilière, possiblement mixte (État et entreprise privée), société qui serait chargée d'intervenir et d'agir dans le milieu.

Le ministère des Affaires culturelles, en ce qui le concerne, injectera deux millions, en deux ans, dans ce projet. Les sommes seront déboursées au fur et à mesure que les projets progresseront.

Si la restauration demeure le but principal, la construction n'en est pas pour autant inadmissible aux subventions.

\$4,600,000 **pour restaurer** **des entrepôts** **dans le** **Vieux-Port**

(PC) — M. André Ouellet, ministre fédéral responsable du réaménagement du Vieux-Port de Montréal, a annoncé hier le lancement d'un projet de recyclage de grande envergure visant à convertir un groupe important d'entrepôts à des fins résidentielles, commerciales et institutionnelles, à un coût de \$4,600,000.

Ces immeubles sont localisés le long des rues Saint-Pierre et de La Commune, dans le Secteur de la Pointe-à-Callières, à l'intérieur du périmètre historique du Vieux-Montréal. «Le Cour Saint-Pierre» est le nom



Le ministre fédéral responsable du réaménagement du Vieux-Port de Montréal, M. André Ouellet.

donné au projet de réaménagement dont les plans actuels prévoient la création d'allées résidentielles plantées d'arbres dans l'aire de la rue Saint-Pierre.

Ces travaux s'appliquent à un ensemble d'immeubles présentant une belle homogénéité architecturale et dont l'érection remonte, rue Saint-Pierre, aux années 1873-75 et, rue de La Commune, aux années 1846-57. «Utilisés principalement à des fins d'entreposage et de manutention de marchandises, ces bâtiments ont été acquis par la Société centrale d'hypothèque et de logement en 1978, dans l'intention définie de contribuer par leur restauration et leur conversion, à la revitalisation de ce quartier ancien de la ville», a précisé le ministre.

Trois catégories distinctes d'immeubles composent le plan de développement de cet ensemble.

Habitations

Une première catégorie est formée des bâtiments situés sur le côté de la rue Saint-Pierre.

Ces parcelles seront mises en vente sur le marché libre. Leur adjudication sera faite consécutivement à un appel public de propositions de développement. Ces propositions émaneront de groupements privés, associant l'expertise d'un architecte-conseil aux capacités de gestion et de financement d'un promoteur immobilier offrant des garanties suffisantes en matière de réalisation, c'est-à-dire de construction, de mise en marché et de gestion du projet.

Ces parcelles seront converties en logements: de 125 à 150 unités pourraient y être implantées.

Institution de réhabilitation sociale

Une deuxième catégorie située sur le côté ouest de la rue Saint-Pierre est composée d'un immeuble unique.

Cette parcelle, constituée d'un bâtiment de grande superficie, sera convertie à un usage mixte, à caractère résidentiel, commercial et institutionnel. Situé dans le prolongement immédiat de l'Hôpital général de la Congrégation des soeurs grises, cet immeuble abriterait entre autres, une institution sans but lucratif de réhabilitation sociale, pour laquelle une partie des équipements communautaires et des services de soutien trouverait à s'implanter avantageusement dans une aile ancienne de l'Hôpital.

Les travaux de transformation de l'immeuble seront engagés par la SCHL et leur coût assumé à même le budget de la Société. Ce coût a été estimé à quelque \$4,100,000.

Musée Marc-Aurèle Fortin

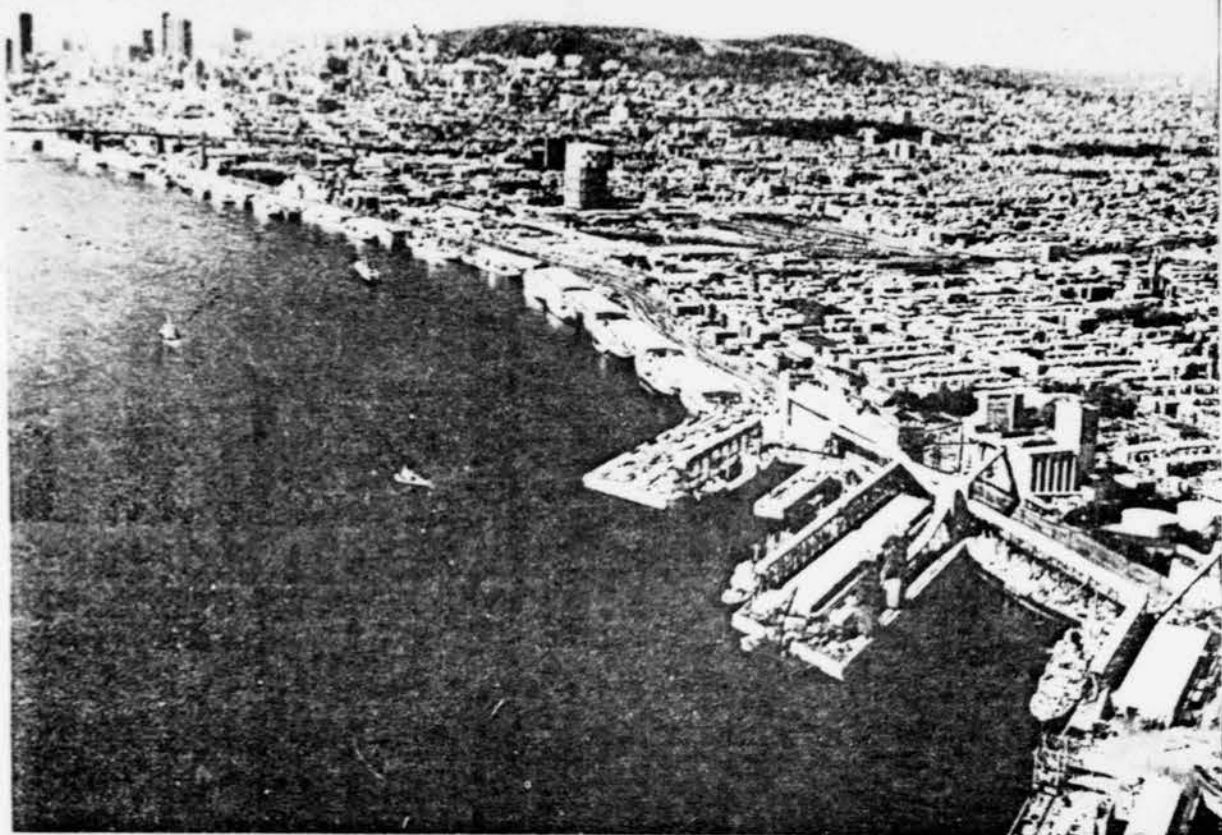
Composé d'un immeuble unique de dimension modeste et bien intégré dans la perspective architecturale simple qui caractérise les immeubles de la Pointe-à-Callières alignés le long de la rue de La Commune, cet immeuble sera également converti à un usage mixte: implantation de logements aux étages supérieurs et établissement d'un musée consacré aux oeuvres du peintre Marc-Aurèle Fortin aux étages inférieurs.

L'ensemble des travaux de réaménagement de l'immeuble a été estimé à \$500,000. Ce coût sera couvert par la SCHL, qui aura également la responsabilité d'engager les travaux de restauration et d'aménagement intérieurs requis.

Deux phases consécutives sont prévues quant au cheminement des travaux de transformation:

Une phase de nettoyage et de curetage intérieurs, destinée à mettre à nu les murs portants et les charpentes des édifices, afin de permettre une estimation plus sûre des travaux de réfection à exécuter. Cette phase devrait commencer dès la mi-avril et se poursuivre pendant deux mois.

Une phase de construction proprement dite qui, commençant vers le milieu de l'été, pourrait se prolonger jusqu'à la fin de l'année 1980.



Le visage du port de Montréal pourrait être modifié par le projet fédéral.

Photo LE JOURNAL

Ottawa contributes \$4.6 million

Warehouses to become apartments

By JULIUS MAJERCZYK

The federal government will contribute \$4.6 million to turn a group of warehouses in Old Montreal into a residential, commercial and institutional complex, Urban Affairs Minister André Ouellet has announced.

The warehouses, on St. Pierre Street between Place d'Youville and Youville Street, were built between 1846 and 1875 and were acquired by the Central Mortgage and Housing Corporation (CMHC) in 1978.

Three warehouses on the east side of St. Pierre Street are expected to be converted into 125 to 150 housing units. CMHC spokesman Gérard Vibien said yesterday private developers had "definitely expressed an interest" in this phase of the project and that CMHC will be calling for tenders from developers by early next week.

CMHC will spend \$4.1 million to renovate a large, four-storey warehouse on the west side of St. Pierre Street into mixed residential, commercial and institutional use.

The building is located beside the old Grey Nun's General Hospital, the second oldest structure in the city, which the order is currently renovating as a rehabilitation centre, Mr. Vibien said.

Negotiations are under way to lease the two bottom floors of the warehouse to a non-profit social rehabilitation corporation which will operate some services in conjunction with the religious order's rehabilitation centre.

The two top floors will house some 30 apartments each, and small boutiques and stores will occupy the basement.

A neighboring three-storey warehouse on Commissioners Street will be renovated at a cost of \$500,000 to house a museum devoted to the works of noted French-Canadian painter Marc-Aurèle Fortin in the basement and first floor. Mr. Fortin died in 1970 at 82.

The top two storeys will house eight two-level apartment units, which the CMHC will build and sell, Mr. Vibien said.

Work on the project, called Cours St. Pierre, is expected to start in mid-April and to be completed by the end of 1980.

"The rehabilitation of Cours St. Pierre will demonstrate the viability of recycling heritage buildings and exercise a revitalizing effect on the western end of the historic neighborhood," Mr. Ouellet said in announcing the project.

Old Montreal gets cash boost from Ottawa

A \$4.6 million grant from Ottawa will be used in the restoration of Old Montreal, Urban Affairs Minister Andre Ouellet announced yesterday.

His announcement follows by a week the granting of a \$2 million subsidy by the provincial government to the city of Montreal for the same purpose.

Ouellet said a number of warehouses in the historic area will be turned into residential, commercial and institutional space.

The warehouses were built between 1846 and 1875 and are owned by the Central Mortgage and Housing Corp.

Most of the properties border St. Pierre St., opposite the site of the Grey Nun's general hospital, with one other building on La Commune St.

CMHC will be inviting private developers to buy and renovate some of the buildings.

Construction will begin this summer, with a completion target of the end of 1980.

After the Quebec contribution was announced by Cultural Affairs Minister Denis Vaugeois, city officials said that they have plans to spend at least \$10 million in the area over the next five years.

La SCHL aménage le cours St-Pierre

M. André Ouellet, ministre fédéral responsable du réaménagement du Vieux-Port de Montréal, a annoncé hier à Montréal le lancement d'un projet de recyclage de grande envergure visant à convertir un groupe important d'entrepôts à des fins résidentielles, commerciales et institutionnelles, à un coût de \$4,6 millions.

Ces immeubles sont situés le long des rues Saint-Pierre et de La Commune, dans le secteur de la Pointe-à-Callières, à l'intérieur du périmètre historique du Vieux-Montréal. « Le Cour Saint-Pierre » est le nom donné au projet de réaménagement dont les plans actuels prévoient la création d'allées résidentielles plantées d'arbres dans l'aire de la rue Saint-Pierre.

Ces travaux s'appliquent à un ensemble d'immeubles présentant une belle homogénéité architecturale et dont l'érection remonte, rue Saint-Pierre, aux années 1873-75 et, rue de La Commune, aux années 1846-57. « Utilisés principalement à des fins d'entreposage et de manutention de marchandises, ces bâtiments ont été acquis par la Société centrale d'hypothèque et de logement en 1978, dans l'intention définie de contribuer par leur restauration et conversion, à la revitalisation de ce quartier ancien de la ville », a précisé M. André Ouellet.

Trois catégories distinctes d'immeubles composent le plan de développement de cet ensemble.

Une première catégorie est formée des bâtiments situés sur le côté de la rue Saint-Pierre.

Ces parcelles seront mises en vente sur le marché libre. Leur adjudication sera faite consécutivement à un appel public de propositions de développement. Ces propositions émaneront de groupements privés, associant l'expertise d'un

architecte-conseil aux capacités de gestion et de financement d'un promoteur immobilier offrant des garanties suffisantes en matière de réalisation, c'est-à-dire de construction, de mise en marché et de gestion du projet.

Ces parcelles seront converties en logements: de 125 à 150 unités pourraient y être implantées.

Une deuxième catégorie située sur le côté ouest de la rue Saint-Pierre est composée d'un immeuble unique.

Cette parcelle, constituée d'un bâtiment de grande superficie, sera convertie à un usage mixte, à caractère résidentiel, commercial et institutionnel. Situé dans le prolongement immédiat de l'Hôpital général de la Congrégation des soeurs grises, cet immeuble abriterait, entre autres, une institution sans but lucratif de réhabilitation sociale, pour laquelle une partie des équipements communautaires et services de soutien trouverait à s'implanter avantageusement dans une aile ancienne de l'hôpital.

Les travaux de transformation de l'immeuble seront engagés par la SCHL et leur coût assumé à même le budget de la Société. Ce coût a été estimé à quelque \$4,1 millions.

Composé d'un immeuble unique de dimension modeste et bien intégré dans la perspective architecturale simple qui caractérise les immeubles de la Pointe-à-Callières alignés le long de la rue de la Commune, cet immeuble sera également converti à un usage mixte: implantation de logements aux étages supérieurs et établissement d'un musée consacré aux oeuvres du peintre Marc-Aurèle Fortin aux étages inférieurs.

L'ensemble des travaux de réaménagement de l'immeuble a été estimé à \$500,000. Ce coût sera couvert par la SCHL, qui aura également la responsabilité d'engager les travaux de restauration et d'aménagement intérieurs requis.

Deux phases consécutives sont prévues quant au cheminement des travaux de transformation:

Une phase de nettoyage et de curetage intérieurs, destinée à mettre à nu les murs portants et les charpentes des édifices, afin de permettre une estimation plus sûre des travaux de réfection à exécuter. Cette phase devrait commencer dès la mi-avril et se poursuivre pendant deux mois;

Une phase de construction proprement dite qui, commençant vers le milieu de l'été, pourrait se prolonger jusqu'à la fin de l'année 1980.

Facelift for a port



The good old days: This is the bustling waterfront as it was around 1875

Gazette photo

*It's still some
time away but
it's coming,
piece by piece*

By **DONNA GABELINE**
of The Gazette

Emmanuel Damianakis doesn't care whether the old port of Montreal is turned into a glossy highrise or a huge park — as long as it's something.

At the moment it's a nothing.

"Business is slow these days. There just aren't many people who live and work around here," says the owner of Bobby's Restaurant.

"Now I hear they are going to fix up some buildings on St. Pierre St., put in housing and shops. Maybe that will help."

Damianakis took over the small restaurant at the foot of McGill St. eight months ago. Its white stucco, faintly Spanish exterior contrasts with the recently rejuvenated Customs House next door.

Just down the street is Montreal's waterfront, a semi-deserted jumble of concrete and greystone, grain elevators and chain link fences.

Once it was a lively hub of activity. Now it's bleak and forbidding.

"It's a mess," says Damianakis bluntly. "You can't even see the river. I come from the Island of Crete and there anyone can go out and walk along the harbor, see the water."

"It would be nice if the people of Montreal could do that, too."

And they may. Soon.

In the next few weeks the first set of concepts for redeveloping the port area will be made public.

They are part of a massive urban improvement project started last year and destined to be the largest effort of its kind undertaken by the federal government for the next 25 years.

Le Vieux Port project is aimed at rejuvenating the waterfront and the oldest quarter of Montreal while preserving its historic character.

Subtitled *A Window on the River*, it will eventually involve millions of dollars and 438 acres of land, an area approximately the size of the principality of Monaco.

It's the most recent in a continuing series of redevelopment schemes for the port that have been studied, restudied, announced and dropped over the last two decades.

This time, however, it appears that Montreal's neglected riverside will at long last get a facelift.

The plans, developed by Habitat architect Moïse Safdie and renovation specialist Maurice Desnoyers, include four options which range from total parkland to highrise development along the waterfront.

In between are combinations of green space, housing, commercial development and recreation facilities.

Desnoyers, whose firm recently renovated a huge block of Old Montreal warehouses into luxurious condominiums, is quick to point out that the options aren't the final word on what will happen along the waterfront.

"We aren't showing a concept but a strategy for what can be done. There are four options now, but it may be a fifth or sixth one adopted a year from now."

The area involved is adjacent to Old Montreal and was historically the city's first port.

It is bounded by Old Montreal and the Lachine Canal on the north, Bridge St. and the CN shunting yards on the west with Berri St. as the eastern boundary.

A few first steps in opening the area up and creating a "window on the river" have already been taken. They include:

- Dismantling of the Autostade, freeing the land for other uses;
- Demolition of Grain Elevator No. 2, a long-abandoned concrete obstacle that stood near Bonsecours Market.
- Announcement of a \$4.6 million grant from Central Mortgage and Housing Corp., available to private developers to convert 19th century warehouses on St. Pierre St. into residential and commercial space.
- Plans by the Quebec government to spend \$2 million sprucing up historic buildings in Old Montreal.

This summer, the chain link fence will be opened at the entrance to Jacques Cartier Pier and the public allowed out on the pier.

Within two years, the Alexandria and King Edward Piers will be converted to new uses and another grain elevator demolished, replaced by new grain silos being built further east.

No one connected with the project will even hazard a guess at how much it's all going to cost.

"The federal government has spent \$42 million on the Quebec City port, an area one tenth the size of Montreal," said project director Gerard Vibien.

Both projects, Vibien said, "are part of the federal government's land management project which obliges all departments with excess lands to put them to new uses."

And the money will come from a combination of federal, provincial, municipal and private sources.

Federal developments like Mirabel airport and Montreal's controversial Place Guy Favreau have traditionally been run like the kitchen of a large hotel, with an executive chef in charge who decides on the menu and a platoon of sous chefs, sauciers, apprentices and busboys underneath him.

Somewhere, off in the distance, sits the public waiting to see what's served to them.

The port redevelopment is more like a communal soup kitchen, with a whole bunch of people standing around throwing things into a stew pot.

In this case, the cooks include the federal Department of Public Works, CMHC, the National Harbors Board, Parks Canada, the Quebec Ministry of Cultural Affairs, the Montreal Urban Community, the City of Montreal planning department, the Viger Commission which oversees Old Montreal, private developers and, for the first time in Quebec, the public.

A public participation group was built into the project at the beginning, with a mandate to ask the citizens of Montreal what they want done with their waterfront.

About 20,000 of them answered, submitting ideas ranging from concert halls to a string of lighthouses.

Still, people who live and work in the area down by the St. Lawrence are skeptical about how it will turn out.

"I'm nervous about what's happening," says Bill Prickett, owner of the Hotel Nelson who lives on rue de la Capitale, two blocks from a river he can't see.



Gazette, Ted Church

Emmanuel Damianakis outside his restaurant

"As an Old Montreal resident, I don't want to be trapped between an expressway and a Sydney Opera House. I want to be able to walk out along the river, have a picnic, go jogging."

Said architect Claude Beaubien: "Old Montreal lacks life. It needs green spaces and it needs more population, which it just can't get with the existing buildings."

"I hope the port will become a happy medium between development and parkland."

Don Christopher, who owns one of the few houses in Old Montreal with a garden, also cites green space as a top priority.

"I'd like to be able to walk without being on pavement and I'd love to see a formal garden facing Bonsecours Market, to harmonize with its classical facade."

"It's frustrating to live here and not be able to see the water. For that reason, most Old Montreal residents are against building apartments right on the waterfront as was proposed a few years ago. We don't want an architectural showplace. We'd rather have a promenade, open air theatres, a market."

Even Hobo Bill Cherniwchan, who sleeps on the air vent outside the Palais du Justice, has an idea for improving the waterfront.

He thinks a huge flower garden should be built on one of the piers in the shape of the original walls of Montreal.

"Bill comes into the office almost every day," says Mark London, coordinator of Association Le Vieux Port, the public participation group. "Some of his suggestions are pretty good. We included his sketch for the flower garden in a pile of information we turned over to the project director."

The information included briefs submitted by citizens groups, answers to a questionnaire distributed last summer and comments left by visitors to an exhibit in Place Jacques Cartier.

The suggestions run the gamut from a majority opinion against highrise, development to a proposal to reduce Montreal's humidity by narrowing the St. Lawrence River via a pipeline to supply fresh water to Saudi Arabia.

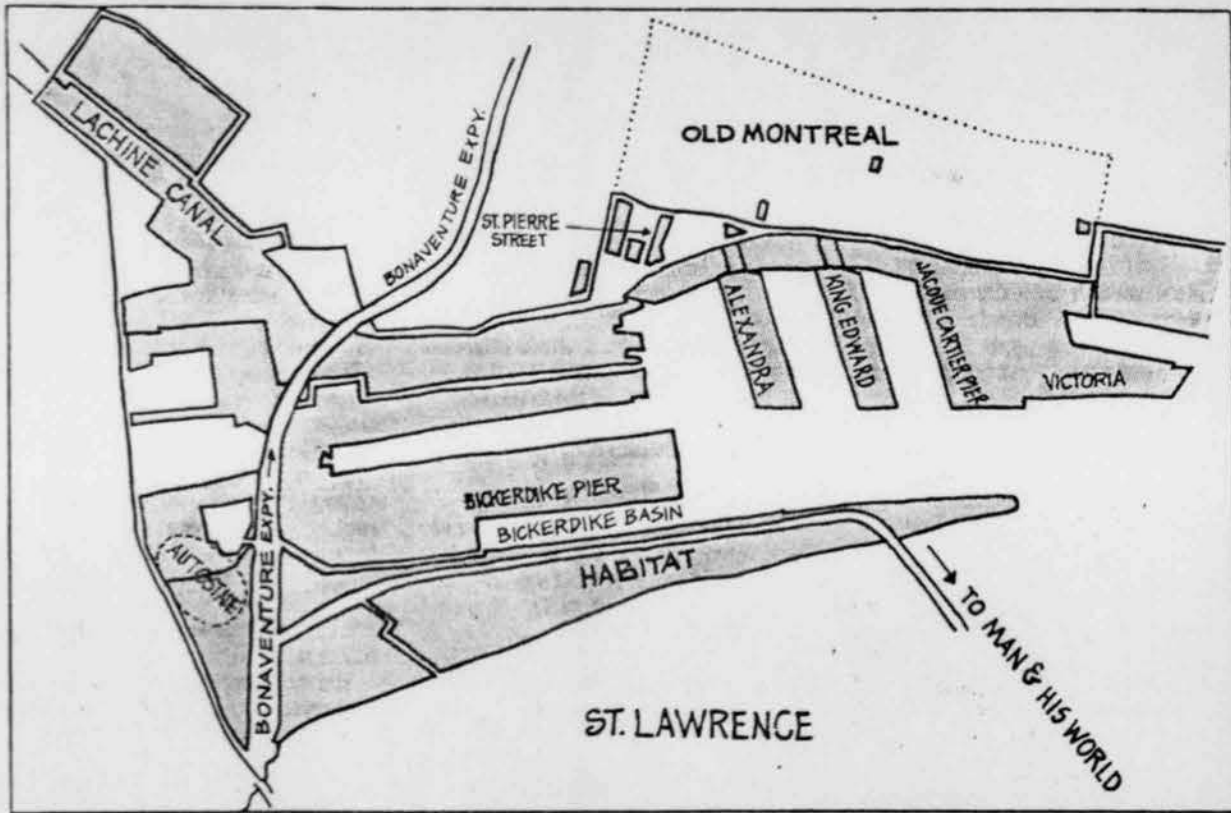
All the ideas, feasible or not, were intended for the planners' consideration before they started drawing up their options.

London is dubious if they were looked at, but Desnoyers says they were the "basis for our planning."

Director Vibien says the project is "committed" to participation from the public.

"It's important for people to express their ideas, to understand the constraints of money and decide what's best."

The biggest challenge of the project, he adds, "is to create life in an area that's desperately bleak but to do it in a way that is in harmony with the old city."



This is the area that is to be rejuvenated. Some work has already begun

Map by Tony Harpes

Vieux port: Ouellet émet 4 options d'aménagement

par Denis MASSE

La physionomie des transports est appelée à changer considérablement autour du Vieux port de Montréal et les options de réaménagement rendues publiques ce matin par le ministre André Ouellet, comportent à ce sujet de nouveaux éléments séduisants.

Par exemple, on proposera à la population le choix entre une nouvelle station de métro qui serait érigée sur le quai Victoria ou encore une liaison pédestre améliorée entre la station du Champ de Mars et le marché Bonsecours.

Il est également prévu une nouvelle route entre le pont Victoria et l'autoroute Bonaventure et enfin, une voie directe serait jetée entre la Cité du Havre et le centre-ville de Montréal.

Ces différentes formes d'articulation du transport autour du Vieux port sont contenues dans un plan à quatre volets que M. Ouellet a dévoilé ce matin aux médias d'information.

Nouvelle consultation

Une nouvelle et vaste consultation populaire va être relancée incessamment pour déterminer laquelle de quatre options possibles la population voudra retenir dans le projet de réaménagement du Vieux port compris entre le canal de Lachine et la rue Berri.

La promesse de cette consultation a été faite par M. Ouellet, ce matin, au moment où il a rendu publics les quatre scénarios proposés par un groupe d'urbanistes et d'architectes qui ont étudié ce projet à la demande du gouvernement fédéral.

Cette nouvelle consultation, d'une durée prévue de 10 à 12 mois, va permettre de dégager un consensus général sur l'affectation la plus plaisante des espaces libérés en bordure du Vieux Montréal.

L'un des scénarios d'aménagement comporte une station de métro

Éléments communs

L'approche globale du plan de réaménagement du Vieux port prévoit qu'au moins quatre aires bien spécifiques auront une vocation identique d'une option à l'autre. C'est dire que quelque soit l'option retenue par le public, chacun des plans comporte quatre éléments communs, qui sont: la Cité du Havre, l'ex-Autostade, le canal de Lachine et la cour de triage du Canadien Pacifique.

Cet espace, en particulier, revêt une surprise puisque la cour de triage serait utilisée à des fins résidentielles; on y propose la construction de 400 unités de logement.

- La Cité du Havre aurait aussi une vocation résidentielle; on y prévoit la construction de 850 unités de logement. L'extrémité du quai Mackay et ses contours seraient aménagés en parc. Des équipements communautaires et commerciaux y sont aussi prévus;

- le site antérieurement occupé par l'Autostade aurait une vocation industrielle et commerciale et serait désigné sous le nom de «Parc industriel des Moulins»;

- l'ouverture du canal Lachine est prévue ainsi que l'aménagement d'un parc linéaire.

Les quatre options

L'option Un, à développement minimum, vise à restreindre toute construction sur les quais et le long du rivage. Cette option transforme le Vieux port en un milieu récréatif majeur à l'usage de l'agglomération montréalaise.

Les propositions principales de cette première hypothèse d'aménagement, sont les suivantes: le quai Jacques-Cartier serait aménagé en parc incluant un amphithéâtre et une salle de concert de 3,000 sièges; le Marché Bonse-

cours retrouverait sa vocation originale et intégrerait des points de vente spécialisés; un espace ouvert, continu, lierait la rue De la Commune au rivage du fleuve.

À l'opposé de la première option, caractérisée par de grands espaces ouverts, la deuxième option propose un développement urbain dense sur les trois quais et le rivage, faisant du Vieux port une extension de la ville jusqu'à l'eau.

L'utilisation prédominante dans cette option est l'habitation. Approximativement 3,740 logements sont proposés là en plus de ceux mentionnés sur la cour de triage du CP et à la Cité du Havre.

Un grand parc urbain incluant un centre d'art serait localisé sur le quai Jacques-Cartier.

Si l'option numéro 3 s'avère un compromis entre les deux premières, c'est l'option Quatre qui est la plus originale de toutes.

Elle diffère radicalement des trois premières et repose principalement sur la prolongation du canal de Lachine jusqu'au bassin du Marché, par disjonction des trois jetées existantes.

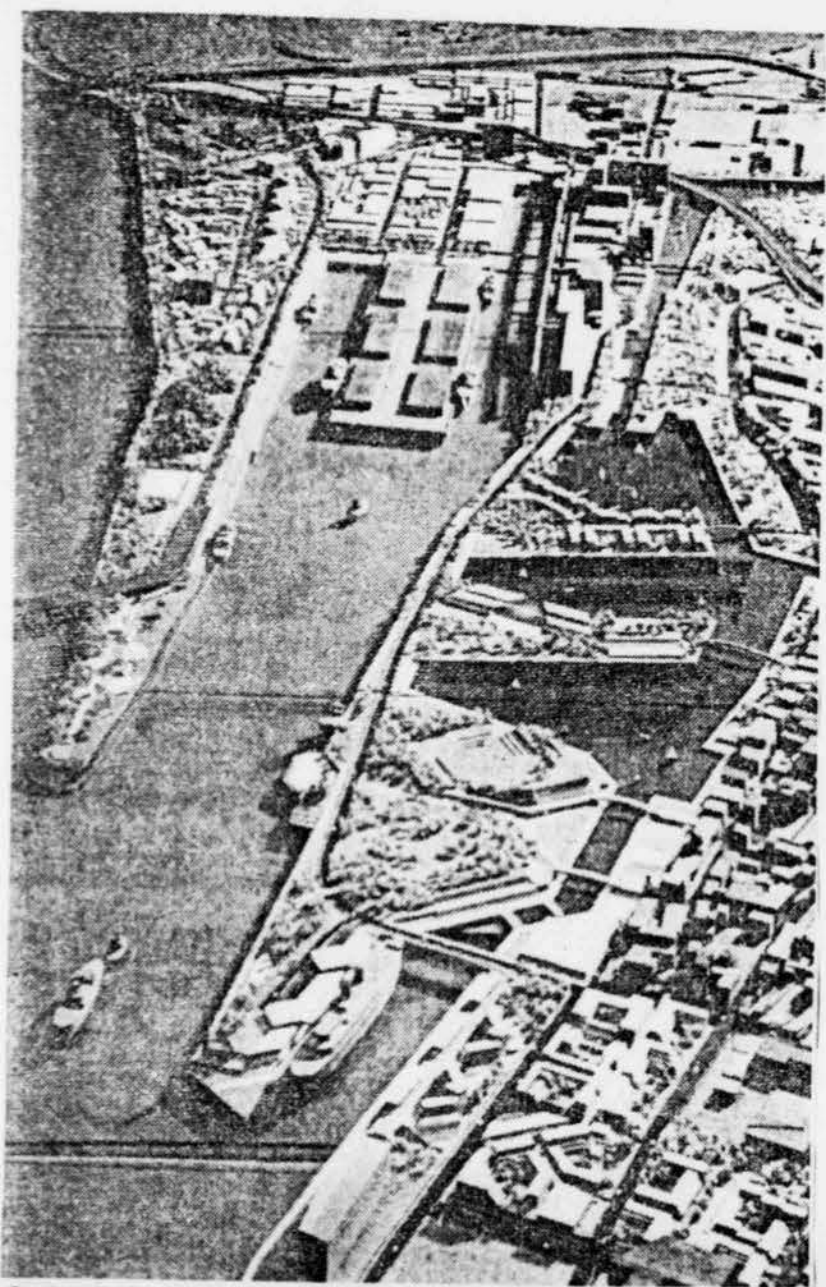
Plan d'eau

Ces mêmes quais seraient toutefois reliés entre eux par leur extrémité sud. Un plan d'eau à niveau constant serait ainsi créé vis-à-vis du Vieux Montréal.

Cette option comporte notamment les propositions suivantes: une nouvelle voie joindrait la rue McGill à la rue Berri. Une voie ferrée, un sentier piétonnier et une piste cyclable longeraient cette nouvelle voie.

Le quai Jacques-Cartier servirait de stationnement; un amphithéâtre et un centre d'art y prendraient place.

Une communauté résidentielle de 250 logements en bordure d'un port plaisancier est proposée sur le quai Alexandra; enfin, le rivage entre la Place Royale et la rue Bonsecours retrouverait en grande partie sa vocation originale.



Ce plan d'aménagement du Vieux port de Montréal, que l'on appelle «l'option no 4», représente la plus originale des quatre hypothèses. En l'examinant attentivement, l'on remarque que le canal de Lachine serait prolongé jusqu'au bassin devant le Marché Bonsecours et que les trois jetées existantes seraient reliées entre elles. Un nouveau plan d'eau serait créé en face du Vieux-Montréal.

Multiple-choice proposal

Ottawa plans overhaul for Montreal's port

By PATRICK FINN

The federal government has unveiled a four-option plan to revitalize the city's old port district — a proposal that could lead to the construction of 3,740 dwelling units and the return of the Bonsecours landmark to its original function as a farmers' market.

Public Works Minister André Ouellet, who made the multiple-choice program public today, said that the diverse options were "the result of a public consultation process" on possible uses of the historic port area.

Consultation with public interest groups on the plans will continue for another 10 to 12 months in an effort to find the best option. The main thrust of the proposal is to open the waterfront to the citizens of Montreal and instill new recreational and community life in the area.

The area to be developed, mostly federal property, stretches from the entrance to the Lachine Canal to the foot of Berri Street. Some buildings have already been removed from the area to make way for the "window on the river" plan.

Certain sections of the old port, such as the Cité du Havre, the old Autostad site, the Lachine Canal, and the nearby Canadian Pacific Railway yards would be developed in exactly the same manner under each of the four facelift proposals:

Cité du Havre would become a site for 850 housing units, mostly family type. The Autostad would be converted to industrial-commercial use; the opening of the Lachine Canal would provide access to major park facilities and the redeveloped CPR yards (if available) would include 400 housing units.

Transportation plans for the area include a new Metro Station on the Victoria Pier, or an improved walkway

to the existing Champ-de-Mars Metro station. There would be a road between the Victoria Bridge and the Bonaventure Expressway, and a direct road link to the Cité du Havre from downtown Montreal.

The four major options in the federal government's proposal include:

- The minimum development plan: This option would put emphasis on development of the port as a major recreational resource, linking the city to the waterfront, and providing a backdrop for old Montreal.

- The Jacques Cartier Pier would become a major park with a 3,000 seat amphitheatre and concert hall. The Bonsecours Market would be converted to its original function as a farmers' market and specialty shop centre.

- An enclosed market, protected from the winter cold, would be built adjacent to the Bonsecours market, and the land between Rue de la Commune and the riverfront would become one continuous open space.

- The maximum development plan: Housing is the predominant feature with some 3,740 dwelling units envisioned in addition to those in the CPR yards and Cité du Havre. A major urban park, including a performing arts centre, would be located on the Jacques Cartier Pier.

Although open spaces are included in this plan, they are of an urban character and lie between buildings. The urban developments on the three piers would tend to extend the built-up area of the city right to the waterfront.

- The mixed development plan: This plan contains elements of both of the previous plans — a balance between recreation and commerce, and tourism and harbor activities.

It features the conversion of the Bonsecours Market and the development of a park on the Jacques Cartier Pier. However, the residential community would extend around all three sides of a new basin at the foot of Place Jacques Cartier creating a harbor community.

A landscaped square and a new commercial structure is proposed for the King Edward Pier, which is between the Jacques Cartier pier and the Alexandra Pier. Existing buildings on the Alexandra pier would be demolished, and 250 housing units built to form a backdrop to a proposed marina.

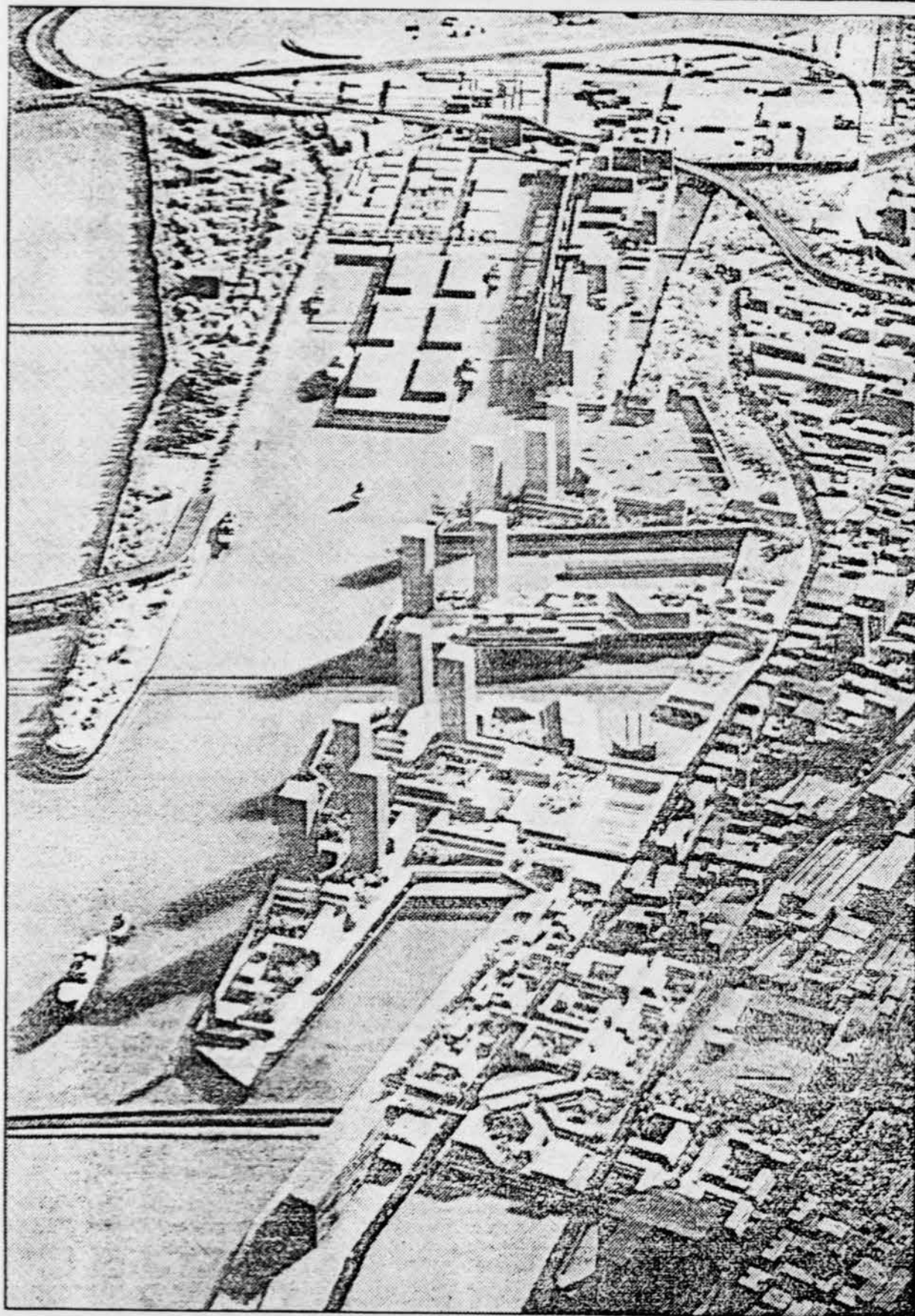
- The Lachine Canal basin plan: it would sever the Jacques Cartier, King Edward and Alexandra piers from the mainland, then reconnect them with causeways or bridge links at each end to create a giant basin adjacent to Old Montreal.

A riverside drive would link McGill street to an extended Berri street, providing a loop around the piers. The railway tracks would be retained, and a pedestrian promenade would parallel this new drive.

The Jacques Cartier Pier would include parking facilities, a landscaped park and an outdoor amphitheatre. There would be a residential neighborhood of 250 units and a marina on the Alexandra Pier, and Rue de la Commune would be eliminated as a through road from Place Royale to Bonsecours street.

Last week, Mr. Ouellet announced a \$4,600,000 plan for renovation of several historic properties in Old Montreal. That project will affect a series of buildings on St. Pierre street constructed around 1873-75.

Old port to be renewed



One of the four plans, put forward by the federal government, to revitalize the old port district in Montreal.

Ouellet dévoile les quatre hypothèses de réaménagement du port

Le ministre fédéral des Travaux publics, M. André Ouellet, a dévoilé, jeudi, les quatre hypothèses de réaménagement du Vieux-port de Montréal.

M. Ouellet a indiqué que le gouvernement réalisera une des hypothèses, après des consultations de 10 à 12 mois avec les représentants des troupes de citoyens intéressés au projet.

Déjà des immeubles du port ont été démolis pour permettre la réalisation du projet « Une fenêtre sur le fleuve ».

Dans chacune des hypothèses, la Cité du Havre, créée pour la tenue de l'Exposition universelle de 1967, permettrait la construction de 850 unités de logement; l'ancien emplacement du stade serait transformé en espaces industriels et commerciaux; le Canal Lachine deviendrait un espace vert et l'emplacement actuel des cours de triage du Canadien Pacifique serait ransformé en secteur d'habitations pouvant accueillir 400 nouveaux logements.

Deux des hypothèses prévoient soit une vocation récréative soit résidentielle, alors qu'une troisième est un mélange des deux autres.

Old Port show open to to visitors

Citizens aren't waiting around for the Port of Montreal grainhandlers' strike to end before discussing the future of Projet Vieux Port — the federal government's scheme to spruce up the waterfront.

Part of the Central Mortgage and Housing Corporation's (CMHC) exhibit — a 15-minute slide show on the project's history and models of the four-option plan to create parks and high rise buildings on the 438 acres of waterfront — has been moved from a harbor shed into the offices of the Association du Vieux Port, 329 rue de la Commune W.

The group had originally planned to visit the site during the projects' summer program of arts and crafts — to run until Sept. 3 — but the grainhandlers strike has blocked that, said Mark London, secretary general of the 1,000-member association.

Subtitled *A Window on the River* the four-option possibilities as outlined by the government include a park; a high rise apartment complex; mixed development with housing and parks; and mixed development with the creation of an interior artificial lake.

"The four options are merely sketches of ideas," says London. "Our mandate is to find out what the public wants."

A preliminary report is scheduled to be completed by the fall, and a final set of recommendations will be presented to the government early next year.

More information on the project may be obtained by calling 283-4651.

Plan for waterfront is 'brilliant'

By SUSAN DOUBILET

Special to The Star

Magie by Safdie. This is what the federal government wanted for Montreal's waterfront. This is what it got.

But do we need the startling conjurer's trick? Or will a more natural approach, still with great style, be more appropriate for the waterfront of our beautiful city?

Moshe Safdie, renowned architect of Expo '67's Habitat housing project, and Desnoyer, Mercure, Gagnon and Sheppard, architects known for their attractive renovation of the Cour Le Royer in Old Montreal, were invited in 1978 by the federal ministry of urban affairs to prepare proposals for the use of the "Vieux Port" of Montreal.

At the same time, an association was formed to cull citizens' views as to what they wanted for their port.

Clearly the federal government wanted to avoid the result of an earlier commissioned study. The Lincourt report of 1975 was very thoroughly prepared, but its proposal, strangled by the exigencies of a rail line, was dogmatic, over-designed, and certainly did not reflect the light touch implied in the government's new name for the project. "a window on the river."

Thus a multi-option approach was requested, which citizens and government could take as a departure point for discussion, finally choosing one, a combination of several, or none of the options for development.

But don't let that fool you. Only one of the four options presented by Safdie's group is truly designed with the pizzazz that the designers felt was expected.

They are backing Option 4, known as the Lachine Canal Basin plan.

The area under study is a huge one. The project area extends along the St. Lawrence riverfront from Amherst Street in the east to Bridge Street in the west. It includes the entire Vieux Port area up to the facades of the buildings on Rue de la Commune, the Point-a-Calliere triangle, the first section of the Lachine Canal up to the new Post Office facility, the site of the old Autostade and adjacent industrial area, and all of Cite du Havre. Most of the land is controlled by agencies of the federal government.

The only area that varies in each of the options is that known as the Vieux Port — Rue de la Commune and the

land and piers between it and the water, from McGill Street to Berri Street.

The proposals for the remaining areas, standard in each option, make good sense, in general. I will review these briefly, before discussing the varying options.

AREAS WHICH DON'T VARY

Light industry and commercial development is recommended for the Autostade area. As pointed out in the report, the economic viability of this is questionable, and must be studied.

Housing is proposed for the easternmost area, the CP yards east of Berri. This is what the citizens, too, seem to request. Hopefully this housing will be as discreet, as dignified, as human in scale, and as respectful of traditional street lines as are the buildings in near-Old Montreal.

For Bickerdike and Windmill Point Basins, it is recommended that the shipping operations be retained, which seems entirely feasible and desirable for the foreseeable future, an attractive feature to be watched by visitors to the area. In the Point-a-Calliere triangle, the only part of Old Montreal to be included in the project, renovation is recommended. The buildings will become, for the most part, housing, in the clean, neat, charming way already executed in the Cour Le Royer and in lauded renovations across North America. The work in this section is about to be carried out.

The Lachine Canal area is seen as a recreation zone. The canal will be reopened along its old alignment, with parkland along it, with provisions for cycling.

The connection between downtown and Cite du Havre, across the Bickerdike Pier, is particularly well-designed, accommodating cars, cyclists, and pedestrians, directly and attractively.

Other transportation improvements

seem intelligent, though one wonders whether a station to the Metro far below Jacques Cartier pier is in fact possible.

The Cite du Havre will be Safdie's playground. As the report sensibly points out, the waterfront, adjacent to Old Montreal and near downtown, is convenient as a recreation area, as it draws on a large population, while housing is appropriate on Cite du Havre. Habitat is already located there, and until now has been rather isolated, while the parkland on the remaining area of Cite du Havre is strikingly under-used.

So Safdie has given himself free rein to create a medium-density housing community with the necessary commercial and educational facilities. The form of the housing will largely replicate his "deck-house" experiments at Coldspring New Town in Maryland, a scheme which has been both praised and damned. The development includes a commercial structure at Place d'Accueil, probably quite fantastic in form, arguably appropriate to its location beside the expressway at the entry to Montreal.

Would that fantasyland end here, at Cite du Havre. But it does not.

THE FOUR OPTIONS

1) The Minimum Development Plan: Recreation and more recreation, in the form of parkland, cultural facilities (museum and concert hall), amphitheatre à la Boston, "leisure" funland buildings à la Ontario Place, and marina. One building conversion remains similar in all options: Bonsecours market will become a farmer's market à la Quincy Market in Boston. The sheds blocking the views to the waterfront are demolished (as the citizens seem to prefer) and Rue de la Commune is bordered by parkland. Some shipping is retained.

Though some citizens, and indeed the City of Montreal, prefer this view of total parkland, it runs counter to the experience of other cities, where this solution is found to be under-used, and is in fact contrary to the architects' stated preference for 24-hour, year-round, mixed use, in ecological balance with the urban context.

2) The Maximum Development Plan.

High-rise development. No one seems to want this — neither the citizens, the governments nor the architects. And Montreal certainly does not need it, anyway.

3) The Mixed Development Plan

A little of #1, a little of #2. Not bad really. But no style, no dash, no pizzazz.

4) The Lachine Canal Basin Plan

Breathtaking! Brilliant!

The piers projecting from Old Montreal are severed from the mainland, and rejoined at their outer edges.

Water from the reopened Lachine Canal is then contained between this new land mass and the mainland, and this water is protected from ocean-



Moshe Safdie

going ships, and can easily be depolluted.

Access to the outer land area is achieved by bridges extending from the major streets on the mainland, and a riverside drive is provided along its outer edge, in a loop from Berri Street to McGill Street. This riverside route accommodates cyclists, skiers, and pedestrians as well as cars, providing them with dramatic views of the St. Lawrence River and of the ocean-going ships using Bickerdike Pier. Even the railroad, necessary for port operations, can be located here in a less intrusive way than otherwise possible.

Rue de la Commune becomes a continuous waterfront promenade, giving full dignity to its handsome old waterfront facades. It culminates in Bonsecours market, which is converted into a farmer's market.

Passenger boats and ferry boats are accommodated on the outer river edge, small recreational boats in the interior basin.

A happy mix of housing, exhibitions, amphitheatre and parkland is planned, to ensure 24-hour year-round use, as the planner's manual prescribes.

Brilliant! Breathtaking!

Why, then, am I sceptical?

Because I don't believe we need another fantasy parkland floating in the Saint Lawrence; we already have Man and His World.

And we don't need another neatly-planned exclusive housing community in the Saint Lawrence; we have Nun's Island. Let Safdie complete his Cite du Havre community. But allow our waterfront to develop more naturally.

Besides, I don't believe we can (or should) accomplish this tour de force, financially. We in North America no longer have the resources available for this type of fun. And this is lucky, otherwise we might be able to fulfill Lyndon B. Johnson's prediction of the early '60s mega-planning.

It is Montreal's nature to do things magnificently with style. Usually we succeed — Expo '67. Sometimes we fail — the Olympics installations.

But tour-de-force is not the only

way to achieve magnificence. And certainly the plastic-wrapped, perfectly balanced, too pat, too clean, too all-at-once, over-architecturally-controlled environment has never been Montreal's way. Even the much-admired waterfront development in Boston suffers from this. Nothing is left to discover. No romance, no spontaneity, no mystery remains. The recycling of the old marine buildings is becoming as pat a process as McDonald's hamburgers, with as much excitement.

What then do I recommend?

A few major acts with magnificent style, and then wait-and-see.

The key element is the Rue de la Commune. Its handsome facades should border a magnificent boulevard, with trees and promenades. Cars need not be eliminated. This boulevard must be dignified and street-like, strong in scale, fine in detail. Safdie's first three options sadly diluted the force of the street by placing uneven parkland along its edge.

The decision may be made at this point whether to maintain or destroy grain elevator 1 and shed 11, which block views to the waterfront. The citizens seem to prefer their demolition, though the Lincourt proposal suggested certain interesting alternatives for their use, and it might be found that intermittent views of the waterfront are even more intriguing than continuous ones.

The intersection of Place Jacques Cartier and Rue de la Commune must be dramatically designed.

And Safdie's proposal of Bonsecours market to be re-created as a retail establishment is excellent (though its "natural" origins as a farmer's market are overplayed.)

Everyone wants a park on the waterfront, and this should be well-designed, probably on Jacques Cartier pier, culminating in the watertower.

Perhaps a waterfront restaurant, perhaps an amphitheatre, will be desirable.

Beyond this, wait-and-see.

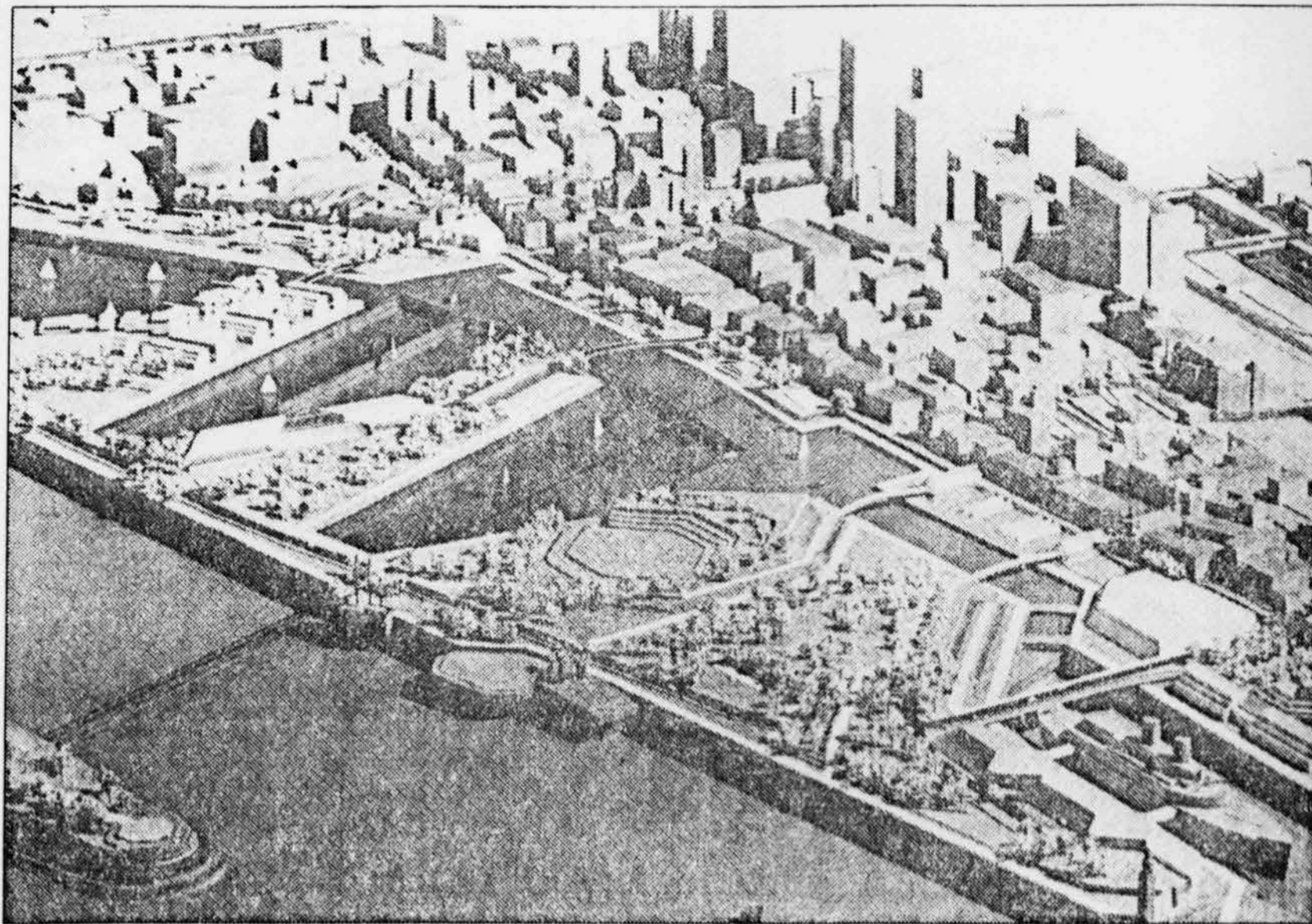
Do we want to retain the shipping uses for as long as they are viable, meanwhile bringing our children to watch a part of the "real" world? Do we want to recycle some of the existing grain elevators and sheds as museum? As offices or housing if possible?

Do we expect to construct new housing or commercial buildings on some part of the waterfront? If so, we might provide the necessary base services (water, sewers, electricity, gas, roads), draw up design guidelines (height and setback restrictions etc.) and see what the market demands. This is how cities grow, gradually and naturally.

Safdie's design is breathtaking.

But it is in the wrong time, at the wrong place.

See how you feel. Viewings of Safdie's proposals, as well as the suggestions of other individuals and groups, may be arranged. Contact l'Association du Vieux Port at 283-4651.



Option 4: The Lachine Canal Basin plan.

Safdie reviews the waterfront project

Sir. — I was surprised to read the (Sept. 8) article entitled "Plan for the Waterfront is 'Brilliant'" by Susan Doubilet — surprised because Ms. Doubilet chose to write an extensive piece on the planning of the waterfront but did not find it necessary to interview the principal planners for the project, Maurice Desnoyers and myself. The result: errors and distortions.

Let me begin with a review of the objectives that were established for the design of the Vieux Port. These were compiled after extensive discussions with the federal government agencies, with the city of Montreal, with the province of Quebec, and with citizen groups.

The harbor facilities being substantially moved down river, the opportunity for returning the waterfront to the citizens of Montreal has come about. After a century of the city being cut off from the river by port structures, including sheds, grain elevators, rail lines, and other barriers, the city of Montreal can open a window on the St. Lawrence.

The life of the city can now extend down to the waterfront and Old Montreal, originally built along the water's edge and for a century completely blocked off from the water, can now be restored to its original river exposure.

The opportunity: overwhelming. The urgency: to create a new focus that will invigorate — culturally, economically and recreationally — the life of the city.

The objectives stated were diverse:
To open up the city to the river.

To bring about rejuvenation and restoration for Old Montreal, to provide Old Montreal with the services such as parking and badly needed recreational space.

To add parkland, waterfront promenades, and other recreational space to the city.

To bring to the waterfront a multitude of activities — music halls, markets, marinas, museums.

To complement the residential development of Old Montreal with additional housing which can make for a viable mixed and diverse community on the waterfront.

To generate jobs and to bring about economic stimulation.

To focus public improvements in such a way that they act as catalysts for private investment.

As the planning work unfolded, it became clear that many of these objectives could be met, that the realization of the project in an orderly and phased manner is within reach, and that the public investment is surprisingly modest.

Everyone concerned at the three levels of government, the citizen groups, and the architects and planners believed in establishing a process for the development of plans in which everyone can have an input. It was also felt that the experience and lessons of other cities which have been involved in rejuvenating their waterfronts must be carefully studied.

The options

Out of this conviction for a collective planning process, we decided not to develop a single plan but to develop a number of options, each describing a particular approach with a particular set of values which would enable all concerned to evaluate and assess the advantages and disadvantages of the various development scenarios. The decision to develop the four options was made in good faith as an unconventional way in which public participation could best be achieved.

As Ms. Doubilet points out, of the four options developed, the first two presented extreme points of view.

The first: to clear the port facilities and industrial buildings and to convert the entire area to parkland. As she pointed out, the experience in other cities has been that the indiscriminate and unbalanced conversion of the waterfront to parkland results in poor utilization of the area. Other activities are necessary to achieve a more alive environment for the waterfront.

The second option, an intense development of high-rise buildings, follows the model of the New York and Baltimore waterfronts. All agreed that this was not what Montreal needed.

Ms. Doubilet goes on to tell us:

"But don't let that fool you. Only one of the four options presented by Safdie's group is truly designed with the pizzazz that the designers felt was expected.

"They are backing Option 4, known as the Lachine Canal Basin Plan."

This statement is absolutely false. As far as the planning team is concerned, both Option 3 and 4 are very serious proposals, each of which we believe has the potential of totally transforming the image of Montreal and enhancing dramatically the quality of life for its citizens. Both Options 3 and 4 were developed with equal conviction, commitment and detail.

I personally find myself in one of those rare situations where, with two alternative planning proposals, I cannot myself decide which would benefit the city more, and I would feel quite happy if either scenario were followed.

It is of interest to note that, while the planning team was developing the third option, as the director of urban design at Harvard University, I assigned the Montreal waterfront as the studio design problem for the senior urban design students. Forty advanced students studying toward their second master's degree came to Montreal, studied the site extensively, and, among the 10 proposals developed by them, there were two proposals which laid the seed for Option 4.

The officials and citizens who had seen these proposals felt that they ought to be further developed, thus adding one more alternative to those we were considering.

Dramatic features

Let me briefly describe the differences as well as the similarities between these options. Option 3 proposes a variety of uses and activities on the piers, all interconnected by a park and promenade along Rue de la Commune. These include a large park on Jacques Cartier Pier, a marine passenger terminal integrated with museums and other cultural facilities on Alexandra Pier, and a large marina surrounded by some housing which forms an extension of the residential development of Old Montreal, extending into St. Pierre Street and the Place Youville area.

The option includes a number of dramatic features:

1 — The restoration of the Bonsecours Market as a general shopping and market complex, extended toward the river with a farmers' market and winter garden; and

2 — The excavation of a water basin at the foot of Place Jacques Cartier so that from this most beautiful and unique square of Old Montreal one would be in constant view of the river with boats and ships docked at the foot of the square. Thus, the presence of the river and water, now cut off from Old Montreal, would be restored at this most active and animated section.

Ms. Doubilet tells us that the mixed development plan, Option 3, is "a little of number 1, a little of number 2. Not bad really. But no style, no dash, no pizzazz."

I am not certain what "pizzazz" Ms. Doubilet is searching for, but to us the serene dignity that is achieved by simply bringing the water back to where it used to be a century ago and the renewed activity, such as the market, where it once was — that is, to use her word, the most "natural" way to develop the waterfront.

The fourth option has several points in common with the third one. It, too, includes the proposal for the Bonsecours Market and the basin at the foot of Place Jacques Cartier. The main difference is that the piers jutting into the St. Lawrence are connected by a series of causeways at the outer end, thus containing the lagoon which is separated from the main body of water of the St. Lawrence.

This makes a number of things possible, including:

1 — the removal of all traffic from Rue de la Commune by diverting it to a new parkway at the extremities of the piers; and

2 — the raising of the water level in the lagoon area to the pedestrian level instead of the 30- to 40-foot difference (depending on the season) between the present pedestrian level and the St. Lawrence River.

This would mean that the water could be cleaned up, used for recreation, boating, waterskiing, and eventually swimming. The advantage: a major recreational asset to the city. The disadvantage: a major intervention in the character of the area, a kind of change from the rugged river to a tranquil lagoon. This issue, with all its pros and cons, must be carefully weighed.

Mayor Schaefer of Baltimore visited Montreal recently in order to study Montreal's plans for its waterfront and to compare notes with what Baltimore was doing. During the visit, the four options were presented to him. Realizing he was getting a sneak preview since Mayor Drapeau was to see the plans later that day, he refrained from comment and instead jotted his preference on a piece of paper and placed it in an envelope, not to be opened until the mayor of Montreal had reviewed the plans.

Later on, when the four options were presented to Mayor Drapeau, he emphasized the importance of retaining the port character of the waterfront. "Our sons and daughters," he said, "when they come to Old Montreal and to the Vieux Port, must remember that this is one of the great ports of North America. This is where the grain was shipped, where the early steamboats and the passenger boats docked. The story of the port must not be forgotten, the character of the river must not be changed."

This principle, obviously, would favor Option 3. As the opened envelope of Mayor Schaefer revealed, his preference, too, was for Option 3. On the other hand, a number of officials and citizens' representatives have been attracted by the great recreational potential of the lagoon option.

It is good to be in a position where it is difficult to make a choice. We believe that the opportunities have been identified, that judgment has to be exercised, and we are convinced that both options have in them the ingredients of a new life on the waterfront. It is essential, however, that we make decisions and choices with a clear head.

Ms. Doubilet tells us "we don't need another neatly planned, exclusive housing community." She goes on to tell us: "I don't believe we can (or should) accomplish this tour de force financially. We in North America no longer have the resources available for this type of fun . . . Sometimes we fail — the Olympics installations."

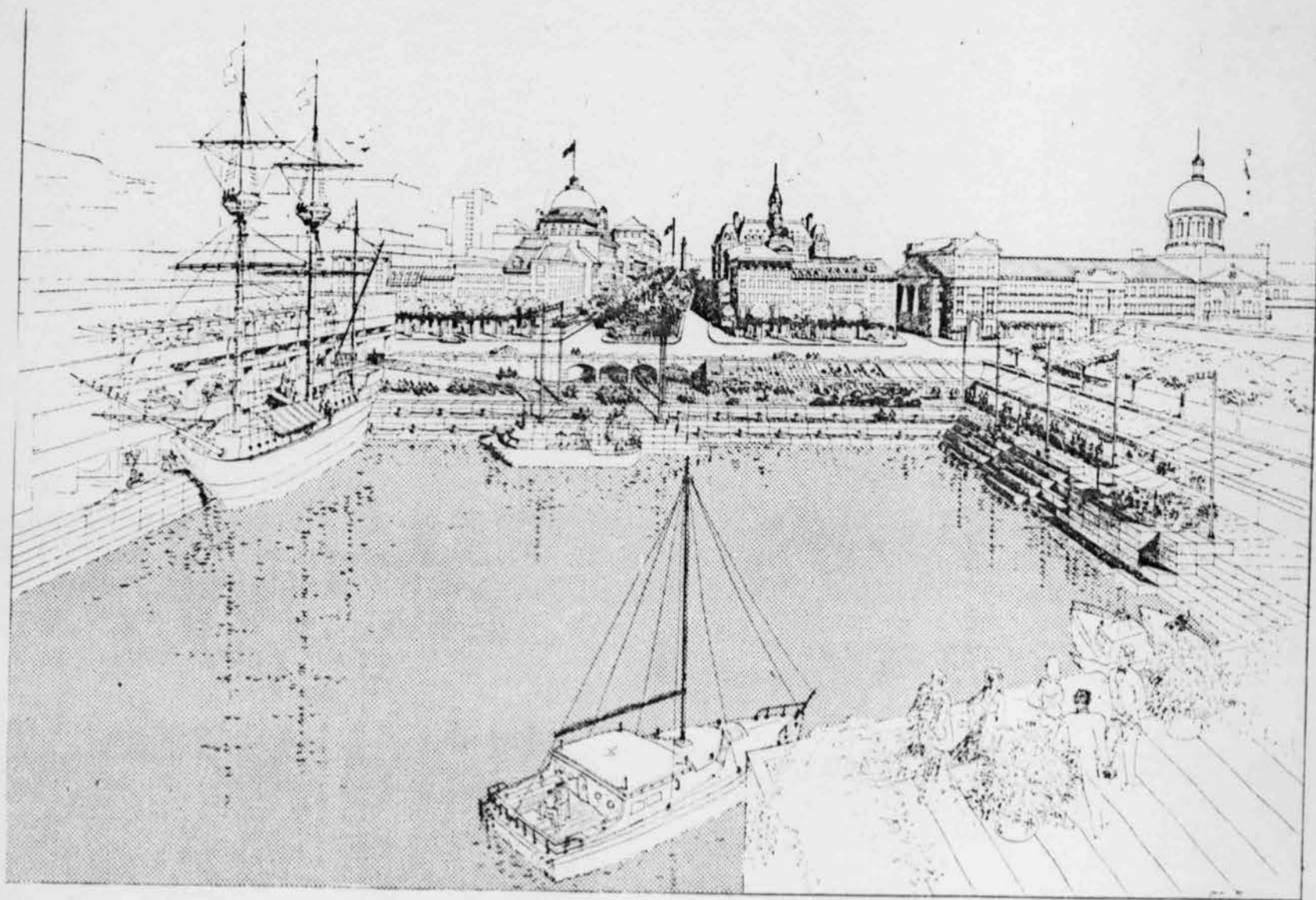
This kind of demagoguery and sloganeering will not contribute to responsible participation in the planning process by the citizens of Montreal.

Surprisingly, the public investment involved with both Option 3 and Option 4 is relatively low. The cost of creating the causeways and the lagoon is in the range of \$15 to \$20 million! These are based on detailed and conservative engineering estimates. Did Ms. Doubilet mention the Olympics?

What is even more significant is that it is now clear that this investment can generate private investment many times greater than the public expenditure. This is the kind of stimulation Montreal needs, particularly when the result would be added amenities for the city.

Moshe Safdie,
Boston.

The writer, an internationally recognized architect and urban planner, among other things designed Habitat 67 as an Expo showpiece.



Place Cartier Basin: One of the reconstruction submissions

Reclaimed port

THE FINAL responsibility for deciding what to do with the Montreal waterfront rests with the federal government, which owns the land, and with whoever comes up with the money to do the work. Ottawa has proceeded in a sensitive and responsible manner, hiring talented and imaginative architects to suggest possible grand designs for the area, consulting with the Quebec, MUC and Montreal authorities and soliciting suggestions from the public through the Old Port Association.

One possibility offered by the architects consists of sealing off the old harbor from the St. Lawrence River to form an enclosed recreational lagoon. Since the lagoon would draw its water from the Lachine Canal, one of our principal industrial sewers, there is no early prospect that it would be salubrious. It would be too narrow for sailing and, without access to the river, there would be nowhere to sail to. Without any of the river traffic, the area would no longer have any docking, berthing or ship repair businesses.

The aim should not be to turn the port into something else. It should be to mix as much as is compatible of port activity with the rest of the life of the city — commerce, residence, recreation, entertainment, transit. The city is isolated from the port now by the fence, by acres of forbidding, windswept asphalt, by the absence of transit service and the lack of anywhere to sit down and have a cup of coffee and watch the ships come in. The lagoon plan would move the demarcation line between port and city. It would not create a zone where port and city come together — and that should be the objective.

Our contributor Susan Doubilet found the lagoon plan brilliant but worried about its cost. Architect Moshe Safdie, in his letter on the page opposite, does not contest its brilliance but defends its feasibility. This city has enough experience with architects' cost estimates to be wary of taking them at face value. But brilliant or not, expensive or not, the lagoon plan offers a waterfront park when what we need is a section of functioning port that the public can enjoy as a port. The challenge to planners is to identify the aspects of port activity and of city life that can co-exist cheek by jowl along the waterfront.

Room for all in the port

Compromise should be the goal in the confrontation between industry and private citizens over the future of the historic port area along the city-centre riverfront.

The shipping industry says it needs the area — where the original settlement of Ville Marie sprang up three centuries ago — for winter mooring, and residents want it for recreational purposes. However, there is no reason why the interests of industry and of ordinary people should not be accommodated, as they are in other cities.

London, New York, Rotterdam and Sydney are all able to mix the functions of a modern port with residential, recreational and cultural activities. In these cities you can eat, drink, perhaps attend a theatrical performance or browse through a park while watching the fascinating activity of the waterfront. Ships load and unload, are repaired, dock, sail or merely sit like metallic whales with antlike humans scurrying along on their decks.

The portion of the port, extending out from Old Montreal, which is the subject of public hearings now underway hasn't been open to the public in a generation. In defence of keeping it that way, the shipping companies maintain that this is the safest sector in which to moor grain ships during the winter. It is also the most convenient place in the port for repairing them.

However, some citizens fear that letting the shipping interests have their way would mean an end to the dream of a truly recreational area in the old port where the public could ski, picnic, ride bikes or just walk in peace.

There is no reason why the two classes of activities should be mutually exclusive. Already in Montreal we have the Habitat '67 apartment complex, where the comings and goings of ships in the adjacent basin are part of the attraction for residents.

If, say, the repair of ships is so noisy that it spoils the tranquility of the region, then ship-repairing might well be better off elsewhere. But not all commercial and industrial activity need go: how much noise does a ship berthed for the winter make?

With a little give and take on both sides, shipping activity should be regarded as an enhancement of the area. After all, without shipping it would cease to be a port.

Démolir l'élevateur à grain, une décision irréversible!

Tout paradoxal que cela puisse paraître, une tranche importante des gens qui donnent leur opinion sur le projet d'aménagement du Vieux port de Montréal, estiment qu'il faut non plus raser l'élevateur no 1 mais plutôt conserver cette monstrueuse structure de béton de 250 pieds de hauteur s'élevant devant la Place Royale et en modifier simplement l'usage.

« Environ 30 pour cent des gens interrogés partagent cette dernière opinion », révèle Mark London, secrétaire-général de l'Association Le Vieux port qui pilote une consultation populaire sur le projet et offre au public quatre options globales sur la

façon d'ouvrir une fenêtre sur le fleuve en prolongement du secteur du Vieux Montréal.

Tous-à-fait convaincu de cette idée, ce groupe de dissidents ira même jusqu'à exiger un moratoire d'au moins un an sur tout projet de démolition des encombrants silos à grain.

Les douze mois de délai, selon eux, ne seront pas de trop pour réfléchir à la question et discuter du projet.

« Ces personnes, explique Mark London, sont d'avis que l'élevateur est le témoin d'une époque et qu'une démolition est toujours un acte irréversible. »

Bien plus, la somme d'un million à un million et demi de dollars qui serait nécessaire pour détruire l'imposante structure de béton, pourrait être affectée à d'autres priorités, selon cette tranche de répondants.

Ainsi, disent-ils, le gouvernement pourrait dès maintenant aménager un parc et y mettre du mobilier urbain sur la grande surface laissée déserte par la démolition de l'élevateur No 2 qui s'élevait devant le marché Bonsecours et qui a été rasé l'année dernière.

Les uns croient que les silos actuels pourraient être transformés en habitations, les autres en musée ou vastes salles d'exposition.

Certains avancent que ces structures représentent plus d'un million de pieds carrés d'espace immobilier utilisable dont

le remplacement coûterait des dizaines de millions de dollars et qu'en conséquence ces bâtiments devraient être recyclés.

Transformation coûteuse

« Tout projet de transformation de l'élevateur pourrait coûter fort cher et même être prohibitif », rétorque l'architecte Maurice Desnoyers, auteur avec son collègue Moshe Safdie, d'un plan directeur d'aménagement du secteur du Vieux port.

L'idée de conserver l'élevateur où il est, étonne grandement, du reste, les deux architectes qui ne peuvent concevoir un seul plan d'aménagement qui incorporerait cette masse en bordure même de la promenade projetée sur la rue De la Commune.

« Ce bâtiment n'a pas assez d'éloignement et bloque donc totalement la vue sur le fleuve », explique M. Desnoyers. Je ne peux concevoir qu'on puisse même songer à le conserver », dit-il interloqué.

La destruction de l'élevateur no 2 en face du marché Bonsecours, l'année dernière, a coûté un demi-million de dollars. Les matériaux ont servi à combler le bassin entre les quais Victoria et Jacques-Cartier et l'on devait se servir de ce vaste espace pour l'aménagement d'un nouveau quai à conteneurs. Celui-ci a finalement été construit dans l'est du port.

L'élevateur no 1 a été construit en 1903 et 1904 par la Commission du havre. Sa capacité était de 4 millions de boisseaux.

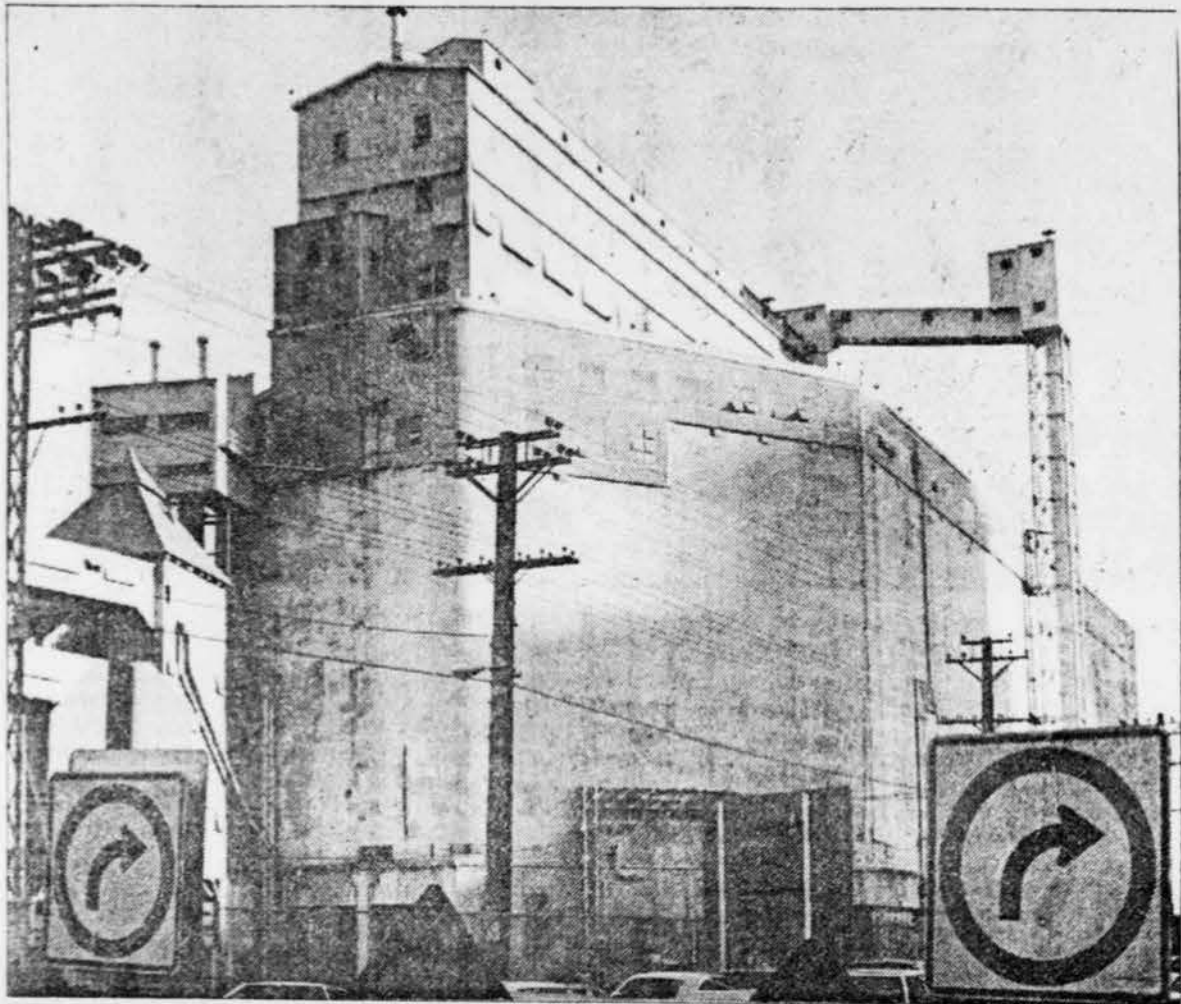


photo Michel Gravel, LA PRESSE

La masse imposante de l'élèveur no 1 qui, dans les plans, doit être rasée mais qu'une partie du public voudrait conserver.

Des industriels refusent d'être évincés par les architectes du Vieux port

Pour le compte du gouvernement fédéral, l'étude Desnoyers, Mercure et Sadie a effectué plusieurs travaux ces derniers mois sur ce que pourrait devenir la zone portuaire de Montréal. On parle beaucoup, depuis plusieurs années, d'une ouverture sur le fleuve pour les Montréalais. Les diverses facettes du projet soumis jusqu'ici ont provoqué bien des commentaires.

Des voix discordantes commencent à se faire entendre contre le projet imaginé par les architectes Sadie et Desnoyers pour l'aménagement du Vieux port.

Un groupe d'industriels dont l'activité dans le secteur maritime englobe de 300 à 500 emplois dans la partie visée par le projet, estiment être lésés parce que les options proposées par les architectes font tout simplement table rase de leurs entreprises.

Ces industriels viennent de se joindre aux armateurs des Grands Lacs pour faire front commun dans leur lutte contre le projet d'aménagement et pour obtenir d'importantes modifications aux plans soumis par les architectes.

«Les architectes, explique un porte-parole du groupe, M. Niels B. Jorgensen, vice-président de la firme Mount Royal Marine Repairs Limited, ont été biaisés dès le départ; un comité de direction leur a fait avaler qu'il n'y avait plus d'activité et que les installations actuelles du port étaient désuètes dans tout le secteur à réaménager».

De fait, le diaporama réalisé par la SCHL et expliquant au public ce que sera le projet d'aménagement du Vieux port, présente en gros plan sur l'écran l'image de rails couverts par la rouille et envahis par les herbes dans une partie du port laissée à l'abandon. La projection de pareilles images peut tellement induire en erreur que l'Association consultative Le Vieux Port juge utile de mettre les spectateurs en garde avant chaque représentation.

«Il est probablement vrai, commente M. Jorgensen, que cette partie du port est à l'abandon en ce qui concerne la manutention des marchandises; la plupart des hangars et même l'é-

lévateur qui s'élève devant la Place Royale pourraient être rasés; du point de vue comptable, il est vrai que ce secteur

Textes:
Denis MASSE

n'engendre plus beaucoup de revenus pour l'administration du port et que ce type d'activité y est en train d'agoniser».

Industrie ignorée

«Personne, toutefois, fait observer M. Jorgensen, ne semble avoir tenu compte du fait que ce secteur est un fief de prédilection pour la réparation des navires, surtout des péniches des Grands Lacs qui y sont amarées en hiver».

De décembre à avril, en effet,



photo Denis Courville, LA PRESSE

L'architecte Maurice Desnoyers qui, avec son collègue Moshe Sadie, a conçu quatre hypothèses d'aménagement du Vieux port, optant délibérément pour une zone de récréation et de loisirs prolongeant le Vieux Montréal.

on peut dénombrer jusqu'à 500 hommes employés à remettre en état les navires mis en hivernage dans le Vieux port, à l'occasion de l'arrêt de la navigation dans les Grands Lacs. Les sociétés de navigation y mettent bon an mal an une douzaine de navires en radoub durant la saison froide.

Pas d'autre endroit propice

De leur côté, les armateurs et propriétaires des navires sont extrêmement soucieux du fait qu'aucune des quatre options d'aménagement soumises par les architectes ne tolère le maintien de cette activité maritime dans le secteur en question et qu'ils ne voient non plus aucun autre endroit propice à la réparation des navires ailleurs dans le port.

«Les môles à angle droit et en L qui ont été construits dans le Vieux port, représentent les postes d'amarrage les mieux protégés et les plus sûrs du port et mettent les navirages à l'abri des vents et des courants», fait remarquer le capitaine Carl Bodensieck, de l'Association des armateurs.

On pense dans les milieux maritimes que les assureurs maritimes, en l'occurrence Lloyd's of London, refuseraient tout simplement d'assurer les navires en carénage s'il fallait les exposer aux vents et courants en bordure des quais parallèles dans la partie Est du port.

«S'il n'était question que d'ouvrir une fenêtre sur le fleuve et permettre aux Montréalais de s'approcher suffisamment du port pour être témoins de l'activité maritime et voir les bateaux, reprend M. Jorgensen, notre comité pourrait en venir facilement à des compromis avec les promoteurs du projet mais, par contre, il ne saurait être question d'y admettre des projets domiciliaires».

Sachant que l'architecte Moshe Safdie, auteur du complexe Habitat 67, a prévu dans le plan directeur un second îlot d'habitations à proximité de l'étonnante structure domiciliaire cubique, M. Jorgensen précise que son groupe s'opposera à tout projet qui amènerait un nouveau groupe de personnes à habiter cette partie du port.

D'après l'industriel, l'habitation n'est pas du tout compatible avec le genre de travail qui se fait sur les navires en réparation: le bruit des moteurs, des marteaux, des compresseurs et des grues, par exemple, y serait vraiment énervant pour les résidents d'alentour.

On compte actuellement cinq entreprises engagées dans les réparations des navires à l'année longue dans le port.

L'une ou l'autre des quatre options d'aménagement du Vieux port aurait pour effet de chasser cette industrie du port de Montréal, à l'exception bien entendu de la cale-sèche de la Canadian Vickers qui sert à un autre type de réparations.

«Il faut à tout prix trouver un compromis», conclut M. Jorgensen.

Les deux architectes admettent que le Comité directeur aurait mieux fait de les informer de l'existence de pareille industrie dans les parages.

En outre des ateliers de réparations et des navires en hivernage dans le secteur, les remorqueurs du port y ont leur base ainsi que les bateaux d'excursion.

On se sert encore actuellement de l'avant-quai du bassin du marché pour y entreposer des conteneurs qui n'ont pu trouver place ailleurs dans le port.

Et encore, deux importants élévateurs à grain servent toujours à l'entreposage des céréales avant que ces denrées ne soient livrées aux minoteries. Mais les architectes ont rayé ces silos de la carte en compensation d'un autre élévateur qui serait éventuellement construit dans la partie est du port.

Au moins trois projets peuvent éclore maintenant

L'architecte Maurice Desnoyers, l'un des deux auteurs d'hypothèses d'aménagement du Vieux port qui ont été présentées au public au début de l'année, estime qu'au moins trois éléments du projet pourraient être entrepris sur-le-champ sans engager sa totalité.

Il a même prédit au cours d'un récent débat que «trois ou quatre projets spectaculaires étaient sur le point d'éclore», mais il n'apas voulu élaborer davantage.

M. Desnoyers qui a été le principal promoteur du Cours Leroyer, dans le Vieux-Montréal, estime par exemple qu'un pâté de nouvelles maisons pourrait être construit dès maintenant à côté de l'ancien entrepôt frigorifique, sur les terrains actuels du Canadien Pacifique où se trouvent une cour de triage et une série d'entrepôts non recyclables.

Il croit aussi que l'on pourrait maintenant aménager la place publique et le marché dont son collègue Safdie et lui ont tracé les plans et qui serait situés devant l'immeuble du Marché Bonsecours.

Enfin, M. Desnoyers ne verrait aucun inconvénient à ce que le petit havre de plaisance qu'ils ont prévu au pied de la Place Jacques-Cartier, soit dès maintenant taillé prévu. Ce petit bassin est estimé à un coût de \$2,550,000.

L'ensemble des travaux proposés dans l'une ou l'autre des trois premières options d'aménagement pourrait coûter \$8,030,000 d'après des estimés obtenus par les deux architectes.

Cette somme se répartit comme suit: \$3,460,000 pour un petit port de plaisance devant la Pointe-à-Calière, \$1,090,000 pour des travaux de terrassement entre les quais Alexandra et King Edward; \$930,000 pour le terrassement entre les quais King Edward et Jacques-Cartier et enfin \$2,550,000 pour l'aménagement du port de plaisance au pied de la place Jacques-Cartier.

L'option no 4 à elle seule propose un aménagement de \$14,500,000. Tous les quais du Vieux port seraient alors reliés à leurs extrémités par une espèce de digue continue enfermant des plans d'eau.

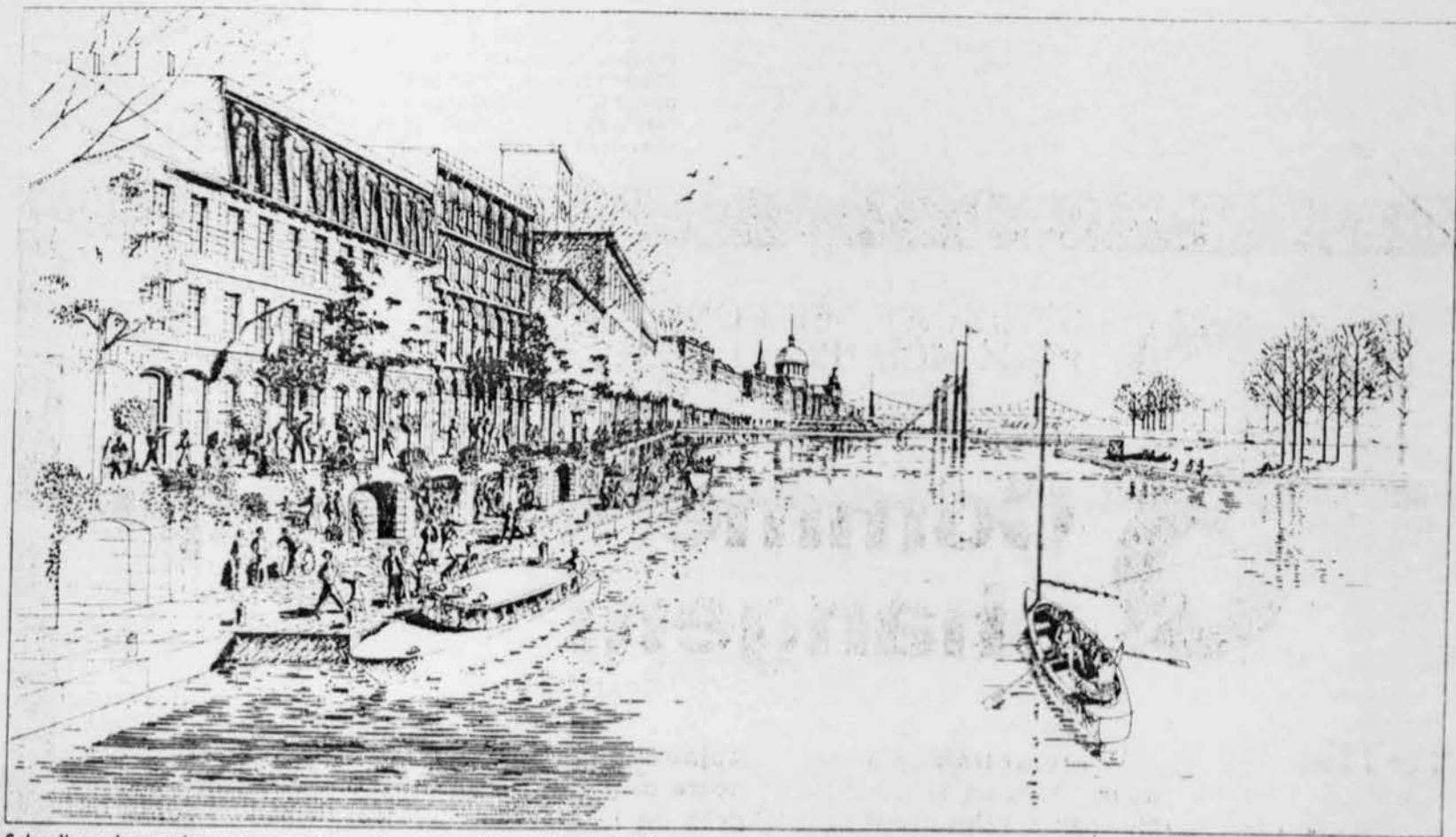
Selon cette dernière option, le niveau de l'eau sera élevé pour atteindre celui du canal Lachine, permettant ainsi d'amener en bordure du Vieux Montréal toutes les activités récréatives prévues pour le canal de Lachine — navigation de plaisance durant l'été, patinage et ski de randonnée durant l'hiver.

L'inconvénient sera de chasser de cette zone toute possibilité de fréquentation des navires.

Ce sont deux courants d'opinion bien différents qui s'opposent sur l'aménagement du Vieux port. Il y a toute une différence entre l'aménagement d'un port, fut-il ancien, et l'aménagement d'une rive en zone récréative.

Tout est dans la philosophie du projet.

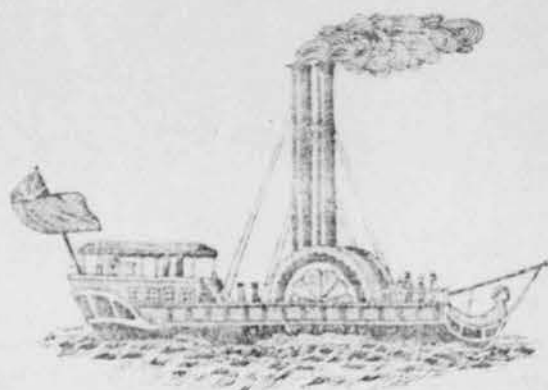
L'aménagement du port conserverait tous les éléments qui favorisent la navigation et l'activité commerciale. L'aménagement de la rive chasserait au contraire ces éléments pour privilégier les activités urbaines comme les parcs, l'habitation, les loisirs.



Selon l'une des nombreuses maquettes préparées par les architectes Safdie et Desnoyers, la rue de la Commune donnerait l'impression d'un quai de Venise:

l'eau est amenée tout près de la chaussée et la rue est devenue une promenade. Les façades des habitations ont un air d'époque très âgée.

Le Vieux- Port

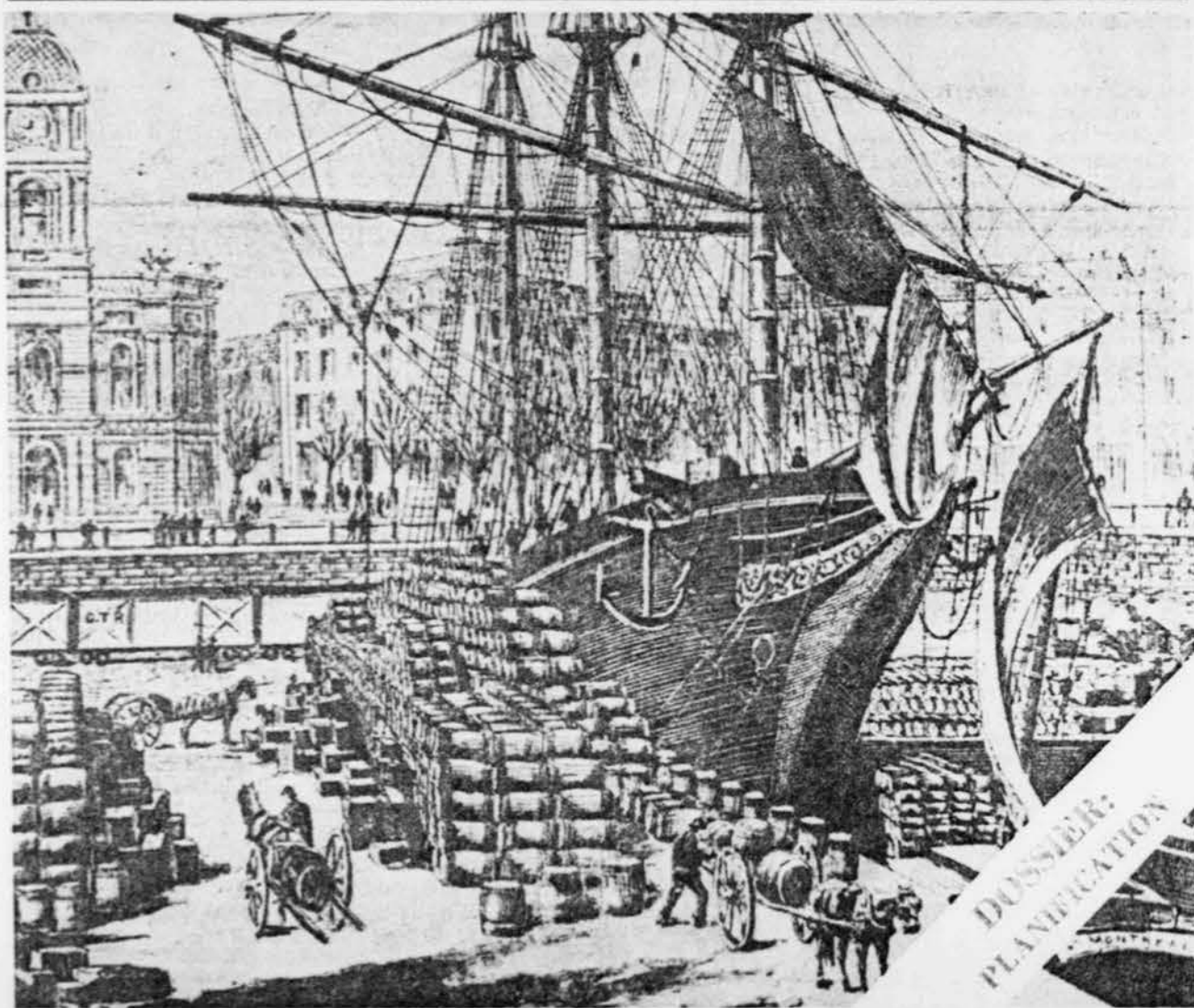


Gouvernement
du Canada

Government
of Canada

VOLUME 2, NUMERO 2, NOVEMBRE 1979

Bulletin d'information sur le réaménagement du Vieux-Port de Montréal Information Bulletin



DOSSIER:
PLANIFICATION

Actualités-Développement

Cours Saint-Pierre: Une proposition de réaménagement intégré, formulée par un groupe de promoteurs privés

L'entreprise privée a répondu de façon enthousiaste à l'appel de propositions formulé par la SCHL pour la conversion - à un usage résidentiel majeur - des entrepôts localisés sur le côté est de la rue Saint-Pierre, entre la rue de la Commune et la Place d'Youville.

L'une des propositions reçues, celle qui correspondait le mieux aux objectifs recherchés par la SCHL, met l'accent sur la mixité sociale des futurs résidents, tire parti des emplacements commerciaux les plus favorablement localisés et propose l'implantation de certaines aménités urbaines susceptibles d'améliorer le nouveau cadre de vie urbain projeté pour ce quartier.

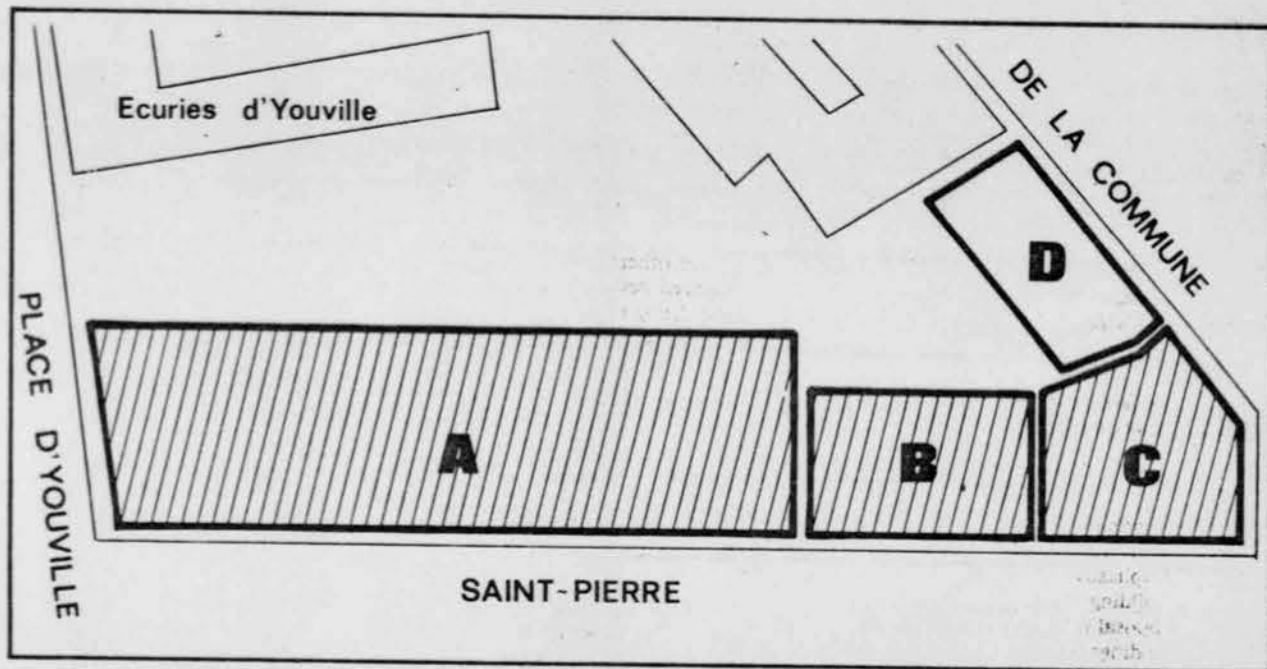
La proposition s'applique aux trois pâtés d'immeubles identifiés

par les lettres 'A', 'B' et 'C' sur le plan ci-dessous. Ces trois composantes sont étroitement liées quant au parti de réaménagement retenu; elles constituent un ensemble fonctionnel qui devrait assurer un regain de vie dans cette partie désertée du Vieux-Montréal.

L'immeuble 'A' comprendrait 69 unités de logements et 10 espaces commerciaux, ces derniers occupant à la fois le sous-sol et le rez-de-chaussée. La distribution des types de logement proposés est comme suit: 6 studios, 36 unités de 1 chambre à coucher, 20 unités de 2 chambres à coucher et 7 unités de 3 chambres à coucher. Ces logements seraient vendus en copropriété (condominiums).

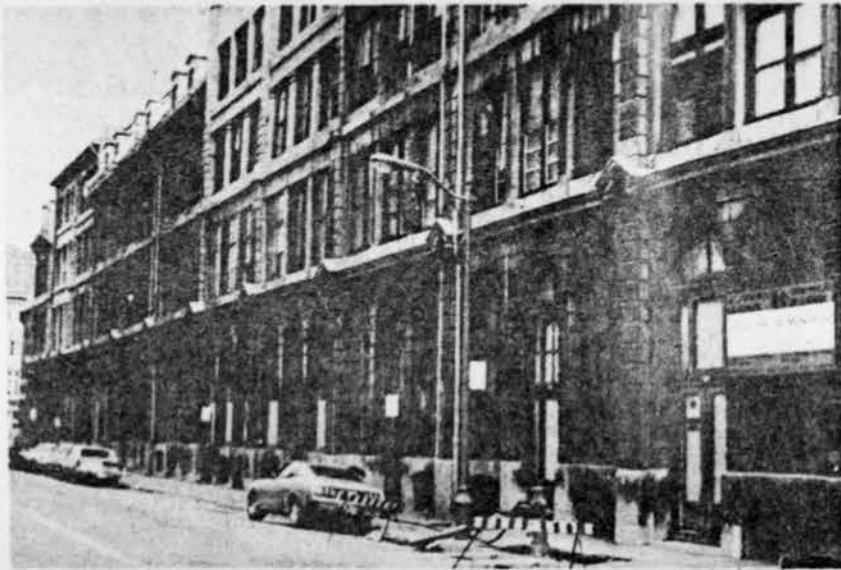
L'immeuble 'B' sera démoli et sur son emplacement sera érigée une

construction neuve s'intégrant à l'immeuble 'A' tant par son gabarit et son architecture de façade, que par le choix des matériaux. On y propose l'aménagement de 41 unités de logement à l'usage de personnes âgées regroupées en société sans but lucratif. On suggère aussi l'aménagement de quatre espaces commerciaux et communautaires (salle récréative, clinique médicale, dépanneur, etc...). Des patios avec terrasses sont en outre prévus pour les unités du rez-de-chaussée de même qu'une terrasse réservée en partie à l'usage des résidents, aménagée sur le toit de l'extension de l'auditorium actuel de l'immeuble 'C'. La distribution des types de logements proposés est comme suit: 2 studios, 31 unités de 1 chambre à coucher et 8 unités de 2 chambres à coucher.



Plan de repérage des immeubles à convertir

Par ailleurs, on propose pour l'immeuble 'C' un usage commercial optimum à cause de sa localisation privilégiée et son charme architectural. Un club de santé est prévu, avec espace pour quatre courts de raquette au rez-de-chaussée et au premier étage, avec galerie d'observation au deuxième étage. A part le sous-sol du club, localisé sous la section sud de l'immeuble, les deux étages de celui-ci remplaceraient l'espace maintenant occupé par l'auditorium. Pour ce qui est de la partie sud de l'immeuble 'C' au coin des rues Saint-Pierre et de la Commune, on prévoit de l'espace à bureau au rez-de-chaussée et au premier ainsi qu'un restaurant sur les deux derniers étages avec un accès à une partie de la terrasse située sur le toit du club de santé qui serait aussi partagée par les résidents de l'immeuble 'B'.



Rue Saint-Pierre: vue partielle

Cours Saint-Pierre:

A private sector proposal for mixed residential redevelopment

Private developers have responded with enthusiasm to the proposal call issued by CMHC for recycling into mixed use - mainly housing - the warehouses located on the east side of Saint-Pierre Street between de la Commune Street and Place d'Youville.

One of the proposals which comes closest to the objectives set by CMHC emphasizes a balanced social mix, building scale and function. The proposal refers to three groups of buildings (Groups 'A', 'B' and 'C'). These buildings are treated as a whole, so that each part

complements the others so as to achieve a balanced development exercising a revitalizing effect on the western end of **Le Vieux-Montréal**.

Group 'A' would include 69 housing units to be sold as condominiums and also 10 commercial spaces. The housing units would include 6 studios, 36 one-bedroom units, 20 two-bedroom units and 7 three-bedroom units.

Group 'B' would be a new construction designed to blend with groups 'A' and 'C' both in scale and materials. Forty-one housing

units are proposed for the use of a non-profit corporation for senior citizens as well as commercial and community space. It is proposed that a terrace on the roof of Group 'C' would be available for the residents of Group 'B'. Two studios, 31 one-bedroom units and 8 two-bedroom units would be available.

Group 'C' would have a commercial use with a health club providing racquet courts, two floors of office space and a restaurant on the last two floors with an access to a terrace also shared by the residents of Group 'B'.

Actualités-Animation

Le Centre d'information-consultation du Vieux-Port est relocalisé

L'ouverture du Quai Jacques-Cartier au grand public, prévue initialement pour la période estivale, n'a pas eu lieu en raison d'un conflit de travail survenu dans le Port de Montréal. Ainsi le Centre d'information-consultation monté dans le Hangar no 11 et le programme d'activités socio-culturelles qui devait le compléter, ont été contremandés.

Toutefois, le Centre d'information-consultation a été récemment relocalisé aux bureaux du projet Le Vieux-Port au 329 ouest, rue de la Commune, au coin de la rue Saint-Pierre, dans le Vieux-Montréal.

Organisée par la Société canadienne d'hypothèques et de logement dans le cadre du processus de consultation sur le réaménagement du Vieux-Port de Montréal, cette exposition a pour but d'informer et de consulter le grand public sur la problématique du redéveloppement du Vieux-Port.

L'exposition comprend une série de panneaux photographiques, un diaporama présentant un historique du Vieux-Port, les conditions actuelles de celui-ci et les

possibilités de réaménagement qui s'offrent; une maquette de grande dimension et des planches en couleur illustrant quatre options de réaménagement pour l'aire centrale du Vieux-Port ainsi qu'une série de propositions fermes de redéveloppement pour la zone périphérique de l'aire d'étude, sont également exposées.

L'exposition est ouverte du mardi au dimanche de 12:00 à 17:00 heures sauf le jeudi où l'exposition est ouverte de 12:00 à 22:00 heures. L'autobus numéro 58 provenant du centre-ville se rend à deux coins de rue du bureau du projet (arrêt au coin de McGill et Wellington).

Vous êtes bienvenus au Centre d'information-consultation sur le réaménagement du Vieux-Port. Venez vous familiariser avec ce grand projet de réaménagement et donner votre avis sur l'avenir du Vieux-Port.



Le Quai Jacques-Cartier aménagé



Bureau du Projet Le Vieux-Port



La maquette du Vieux-Port



Le Centre attend les visiteurs

The Information/Consultation Center has been relocated

The opening of the Jacques-Cartier Pier to the public, initially planned for the summer period, has been cancelled as the result of a labour conflict in the Port of Montreal. Thus the Information/Consultation Center regarding the redevelopment of Le Vieux-Port and the socio-cultural activity program could not happen on the site as planned.

However, the Information/Consultation Center has been recently relocated at Le Vieux-Port Project office, at 329 de la Commune Street West at the corner of Saint-Pierre Street, in Old Montreal.

Organized by the **Canada Mortgage and Housing Corporation** as part of the public consultation process on **Le Vieux-Port** redevelopment project this exhibition intends to inform and consult the general public on the problems and opportunities in redeveloping **Le Vieux-Port**.

The exhibition consists of: 1) a series of still photographs, 2) a slide show presenting the history of **Le Vieux-Port**, its existing conditions and its redevelopment opportunities, 3) a model and drawings illustrating the four redevelopment op-

tions for the central part of **Le Vieux-Port** and the fixed proposals for the periphery of the site.

The exhibition is opened Tuesdays to Sundays from 12:00 o'clock to 17:00 o'clock and on Thursdays from 12:00 o'clock to 22:00 o'clock. **Bus line No. 58** from downtown goes to within two blocks of the project office (stop at **McGill and Wellington**).

Everyone is welcome to the Information/Consultation Center regarding the redevelopment of Le Vieux-Port. Come to familiarize yourself with this great redevelopment project and give your opinion on the future of Le Vieux-Port.

Actualités-Planification

Le Musée Marc-Aurèle Fortin aurait pignon sur le Vieux-Port

Dans le cadre de la revivification du Vieux-Montréal amorcée par la SCHL avec le projet de réhabilitation immobilière du Cours Saint-Pierre, le Musée Marc-Aurèle Fortin occuperait une place de choix.

Le bâtiment destiné à abriter les oeuvres du peintre est localisé au 321-323 rue de la Commune en face du Vieux-Port. L'intérêt particulier accordé au Port de Montréal par le peintre, la contribution éminente de l'artiste au patrimoine culturel québécois et la disponibilité d'un fonds d'oeuvres suffisamment riche en provenance de collectionneurs privés, tels sont quelques-uns des facteurs qui ont milité en faveur de la conversion du bâtiment en question.

ORIGINES

Les origines de l'immeuble remontent à 1855. Il aurait été construit par John Fry sur une parcelle de terrain cédée en location par les Soeurs Grises en 1798 sous bail emphytéotique de 99 ans. Depuis, le bâtiment n'a cessé d'être utilisé comme entrepôt.

ETAT PHYSIQUE DU BATIMENT

Le bâtiment se trouve dans un état de détérioration avancée. Sous l'effet de charges trop élevées disposées aux divers étages du bâtiment alors qu'il était utilisé comme entrepôt, les murs de façade et d'arrière ont subi des déformations importantes. La toiture est à refaire complètement. La charpente, moyennant quelques redressements, peut être heureusement préservée dans son entier.

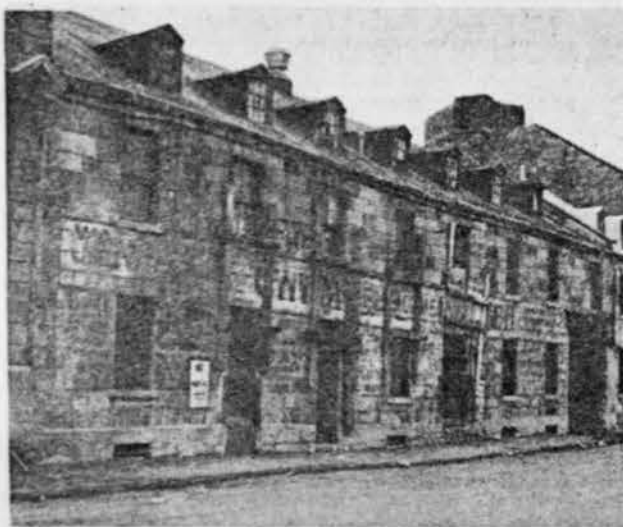
L'édifice possède une valeur architecturale et historique certaine. A part quelques modifications mineures à la porte cochère ainsi qu'à une fenêtre de façade, le bâtiment a conservé son état architectural d'origine. La structure du bâtiment, typique de l'époque et du secteur, est constituée d'un système de solives et de poutres en gros bois d'oeuvre et de murs en pierre massifs.

Le bâtiment a trois étages et un sous-sol. Il offre un total de 1305m² de superficie utile qui se répartit ainsi:

Sous-sol	330m ²
Rez-de-chaussée	354m ²
Premier étage	418m ²
Deuxième étage (comble)	202m ²

PROPOSITION DE RECYCLAGE

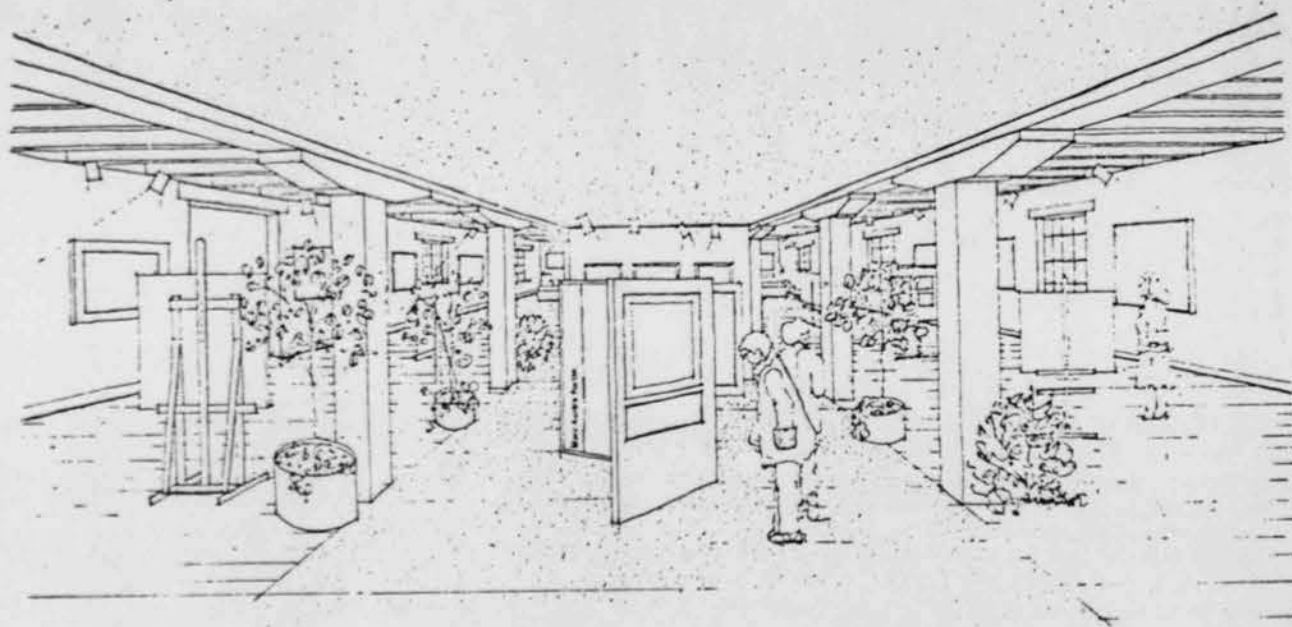
Un groupe de travail de la SCHL a reçu le mandat d'exécuter les études préliminaires de restauration et de recyclage de la propriété, afin d'y installer le Musée Marc-Aurèle Fortin au rez-de-chaussée et au sous-sol, ainsi qu'un nombre op-



L'édifice dans son état actuel



L'édifice après restauration



L'aire d'exposition des oeuvres de Marc-Aurèle Fortin

timum d'unités de logement locatif aux premier et deuxième étages.

CONCEPT D'AMENAGEMENT

Le concept de recyclage proposé repose sur les objectifs suivants:

1) utiliser au maximum les espaces disponibles pour chacune des deux occupations (le Musée et le logement) tout en minimisant les coûts d'aménagement et d'opération;

2) favoriser l'expression de l'identité propre à chaque occupation;

3) respecter l'intégrité architecturale du bâtiment en restaurant et rehaussant ses éléments d'origine.

• Le Musée

L'entrée du Musée est au niveau de la rue de la Commune et s'effectue à travers un vestibule vitré. Le vestibule débouche dans un hall de réception sur lequel donnent le bureau d'administration de même que le vestiaire et l'escalier menant au sous-sol. Ces espaces à température et humidité normales

sont séparés de l'aire d'exposition à climat contrôlé par une porte de verre localisée en face du comptoir de réception.

L'aire d'exposition se présente comme un espace non cloisonné avec trois zones distinctes, l'une longeant la rue de la Commune, l'autre donnant sur la cour arrière, séparées par une zone centrale. Il est proposé de réserver les zones latérales pour les oeuvres de Marc-Aurèle Fortin (collection permanente sur les murs périphériques et oeuvres prêtées sur un groupe de chevalets disposés selon les besoins de l'exposition en cours) et d'attribuer la zone du centre aux expositions de jeunes peintres canadiens-français.

Au sous-sol, se trouvent disposés une salle de projection, une aire de rangement, une salle de documentation et de recherche ainsi que le bloc sanitaire, à l'usage des visiteurs du Musée.

Une deuxième issue au sous-sol débouche sur le passage couvert. Un accès pour personnes handicapées et pour la manutention des marchan-

dises est aussi prévu au rez-de-chaussée à l'arrière de l'immeuble. Celui-ci permettra à tout visiteur d'accéder à un jardin-terrasse lors d'événements spéciaux (vernissages, symposiums ou autres).

• L'habitation

L'accès principal aux logements du deuxième et troisième étages est situé sous le passage couvert. Une deuxième issue donnant sur la rue de la Commune est réservée pour les logements.

Ceux-ci sont au nombre de huit (8); chacun d'eux est aménagé sur deux niveaux. Les chambres à coucher sont disposées en mezzanine ouverte sur l'étage inférieur. On y accède par un escalier ouvert passant entre des solives exposées en gros bois. Un service de buanderie en commun et des casiers de rangement à l'usage des locataires sont proposés au sous-sol.

La mise en oeuvre du concept proposé pourrait commencer dans un avenir rapproché, une fois les modalités de financement de la restauration arrêtées.

Marc-Aurèle Fortin Museum on the Waterfront

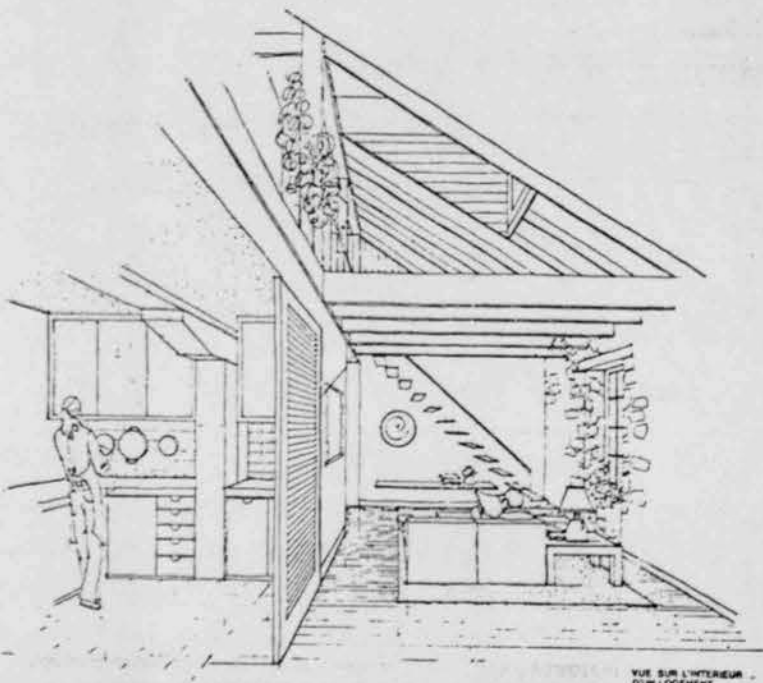
The recycling of the warehouse located at 321-323 de la Commune Street facing Le Vieux-Port is an integral part of the revitalization of the properties located along St. Pierre and de la Commune Streets.

The building is planned to accommodate two different functions: a museum devoted to **Marc-Aurèle Fortin's** paintings on the lower floors and a maximum number of rental housing units on the upper levels. The special interest of the artist in painting **Le Vieux-Port de Montréal** and his important contribution to the cultural heritage of Quebec explain why part of the building will be used to display his work.

The building was built in 1855 by **John Fry** on a land parcel rented from the **Grey Nuns** for 99 years. Since its construction the building has been used as a warehouse.

The building is of a great architectural and historical value. Its structure is typical of the area and of its time. It is composed of a system of wooden joists and beams and of thick stone walls. Apart from minor modifications the building has retained its original architecture.

The structure of the building requires much restoration work. The roof and some of the walls will have to be rebuilt. There are three floors and a basement in the building. It has a total useful floor area of 1305m².



Interior view of a typical housing unit

RECYCLING PROPOSAL

A CMHC working team was asked to prepare preliminary drawings for the recycling of the building. The concept proposed is based on the following objectives:

- 1) to make the best use of the available space for both the **Museum** and housing at the lowest possible construction and operation costs;
- 2) to ensure the full expression of the identity of each use;
- 3) to respect the architectural integrity of the building through the renovation of its original architecture.

• Museum

The entrance to the **Museum** is from **de la Commune Street** through

an interior glass vestibule giving on a reception hall. On the same floor are an office for a part time curator and the exhibition area. A garden-terrace is also proposed at the back of the museum. A projection room, a research room, a storage room and public washrooms will be provided on the basement level.

• Housing

The entrance to the housing units is located in the exterior passageway. Eight housing units are proposed. Each one will have two levels with the bedroom on a mezzanine looking over the high ceiling living room. A laundry service and storage space, located in the basement, will also be reserved for the use of the residents.

Work on the project could begin in the near future, once the funding of the restoration and rehabilitation project is determined.

Actualités-Administration

Le groupe de recherche et de démonstration de la SCHL

I. ARRIERE-PLAN

La Société canadienne d'hypothèques et de logement est habilitée par la Loi nationale sur l'habitation (Partie V) à entreprendre ou faire entreprendre des projets à caractère expérimental ou relevant du domaine du développement, qui peuvent l'aider à concevoir et mettre en oeuvre une politique du logement destinée à répondre aux besoins des diverses collectivités au Canada.

II. MANDAT

Le Projet du Vieux-Port de Montréal est un de ces projets de démonstration. Il relève du Groupe de recherche et de démonstration (GRD) de la Société canadienne. Ce groupe a pour mandat d'identifier, de mettre en oeuvre et de communiquer des concepts pouvant contribuer de façon significative à l'amélioration de l'habitation et de l'environnement communautaire au Canada.

La mission confiée au GRD comporte trois volets:

- 1) démontrer la viabilité de différents modèles de collectivité et d'habitation par la production de prototypes originaux susceptibles de reproduction à échelle plus ou moins grande;
- 2) tester et produire des formes possibles d'éléments composant une habitation et des technologies de construction basées sur la conservation d'énergie et des ressources;
- 3) coordonner la planification et le développement de projets complexes à intervenants multiples, sur des terrains appartenant soit à la SCHL soit au Gouvernement du Canada, afin d'améliorer le milieu environnant.

Le programme de recherche et de démonstration permet à la SCHL de diffuser les connaissances acquises auprès du secteur public et privé et d'apporter des modifications, le cas échéant, aux politiques, programmes et directives de la Société.

Au Québec, chaque projet relève d'un directeur de projet localisé sur place assisté, selon l'importance du projet, de personnel professionnel et de soutien administratif. L'ensemble des projets est coiffé par la Direction régionale pour le Québec du GRD dont le siège est à Montréal. Les effectifs du GRD au Québec sont présentement de douze personnes (12). Ce groupe possède une administration de mission caractérisée par sa légèreté et sa polyvalence.

Il existe quatre de ces projets au Québec: (1) le Vieux-Port de Montréal, (2) le Vieux-Port de Québec, (3) le Port de Chicoutimi et (4) le projet de conversion de L'Îlot Milton-Park à Montréal en coopératives d'habitations multiples.

CMHC'S Research and Demonstration group

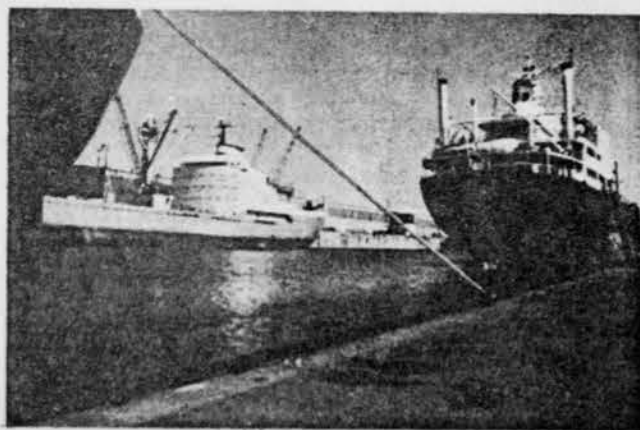
Part V of the National Housing Act enables the Canada Mortgage and Housing Corporation to undertake or cause to be undertaken projects of an experimental or developmental nature that may assist the Corporation in the formulation and implementation of a housing policy designed to meet the needs of the various communities in Canada.

Le Vieux-Port Project is a demonstration project of CMHC. It comes under the responsibility of the Research and Demonstration Group of CMHC. The mandate of this group is to identify, implement and communicate concepts that make a significant contribution to the improvement of housing and community environment and community environment through:

- 1) developing reproducible prototypes which demonstrate alternative forms of communities and housing;
- 2) demonstrating alternative forms of housing components and technologies based on energy and resource conservation;
- 3) coordinating the planning of the development of special federal projects on federal or CMHC owned land to achieve positive improvements in the surrounding areas.

The demonstration program allows CMHC to disseminate the knowledge gained to the public and private sectors and to shape new or existing policies, programs and standards accordingly.

There are four demonstration projects in Quebec: Le Vieux-Port de Montréal, le Vieux-Port de Québec, le Port de Chicoutimi and Milton-Park Area (Montreal) project to convert a central residential district into coop housing. Each project is the responsibility of a local director who in turn reports to the Regional Office for Quebec located in Montreal.



Vieux Montréal: la Ville et la Province s'engagent dans la mise en valeur du quartier historique

L'intervention du Gouvernement du Canada dans le réaménagement du Vieux-Port et dans le recyclage des entrepôts du Cours Saint-Pierre s'inscrira dorénavant dans le cadre d'un plan de revitalisation et de mise en valeur du Vieux-Port. En effet, le ministre des Affaires culturelles, l'Honorable D. Vaugeois et le maire de Montréal, M. J. Drapeau, ont signé un protocole d'entente, en date du 14 août 1979, en vertu duquel les deux paliers de gouvernement conviennent de conjuguer leurs ressources financières et techniques afin de poursuivre des objectifs communs.

Les éléments les plus importants de cette entente sont les suivants: 1) le lancement d'inventaires et d'études sectorielles d'urbanisme; 2) la création d'une société immobilière habilitée à acquérir, aménager et administrer des terrains et des immeubles; 3) la préparation et la mise en oeuvre de projets d'investissements jugés prioritaires et 4) l'assistance financière aux travaux d'intérêt historique dans les bâtiments situés dans le Vieux-Montréal.

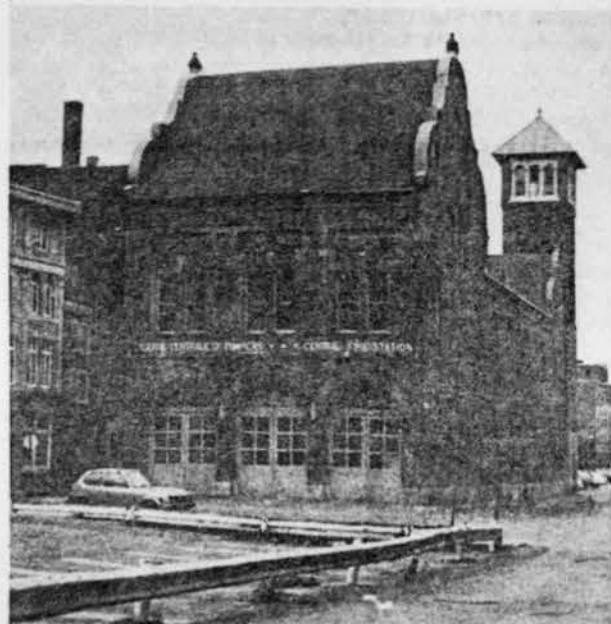
Au total, la contribution financière des deux parties s'élèverait à \$4,484,000., répartie sur deux années fiscales.

Parmi les projets d'intervention immédiate on relève la restauration de la caserne de pompiers de la Place d'Youville, la restauration l'Hôtel Rasco et de ses annexes, des travaux archéologiques sur les Places d'Youville et Royale et des acquisitions de terrains pour fins de constitution de réserve foncière.

L'orientation générale imprimée par les deux paliers de gouvernements à leurs actions concertées dans le Vieux-Montréal, mérite d'être signalée: il s'agit de rétablir un juste équilibre des fonctions urbaines dans le quartier historique notamment par l'introduction de l'habitation et de ses services auxiliaires, de créer une animation culturelle et de provoquer la relance des investissements immobiliers par le secteur privé grâce à des aides financières et des incitations administratives provenant de la Ville et du MAC.



Place Royale



Caserne des pompiers, Place d'Youville

Les études de planification du Vieux-Port et le programme d'action en cours de la SCHL sur la rue Saint-Pierre constituent une illustration concrète des objectifs que partagent dorénavant les trois administrations canadienne, québécoise et montréalaise.

Old Montreal: New commitments from the City and the Province

The federal government's projects in Le Vieux-Port and the Cours Saint-Pierre will now take place in the context of a plan for the revitalization of Old Montreal. To this effect the Honorable D. Vaugeois, Minister of Cultural Affairs in Quebec and Mr. J. Drapeau, Mayor of Montreal signed an agreement on August 14, 1979 in which the two levels of government agreed to coordinate their efforts. The general objective of the agreement is to restore balanced urban activities through the development of housing and complementary services, and through the stimulation of private real estate investments.

The most important elements of the agreement are: 1) various planning studies; 2) the creation of a development corporation capable of buying, developing and managing land and buildings; 3) the realization of priority investment projects.

Projects which currently have priority under the agreement are the restoration of the Place d'Youville Fire Hall, the restoration of the Hôtel Rasco, archeological work on the Place d'Youville and the Place Royale as well as the establishment of a land bank.

The total financial contribution of the two governments will be \$4,484,000 over two fiscal years.

EST-CE QUE LE GOUVERNEMENT DU CANADA S'ENGAGERA DANS LA RENOVATION DU VIEUX-MONTREAL?

La SCHL est actuellement engagée dans le recyclage des entrepôts de la rue Saint-Pierre situés dans le Vieux-Montréal. L'initiative prise en 1978 par le Gouvernement du Canada visait essentiellement à provoquer un regain d'intérêt auprès du public comme auprès des constructeurs, afin de relancer la rénovation du quartier historique sur une échelle significative et ce, par la conversion d'édifices industriels et commerciaux en des immeubles à usage principalement résidentiel.

Il n'appartient pas à la SCHL de s'engager au-delà du projet de Cours Saint-Pierre (pour une description sommaire, voir les deux Bulletins précédents) que ce soit dans la Pointe-à-Callière ou ailleurs dans le Vieux-Montréal.

On notera toutefois que la Ville de Montréal, de concert avec le Gouvernement du Québec, ont récemment fait connaître leurs intentions quant à la mise en valeur à court et à long terme de l'ensemble du quartier historique (voir page 12 du présent Bulletin).

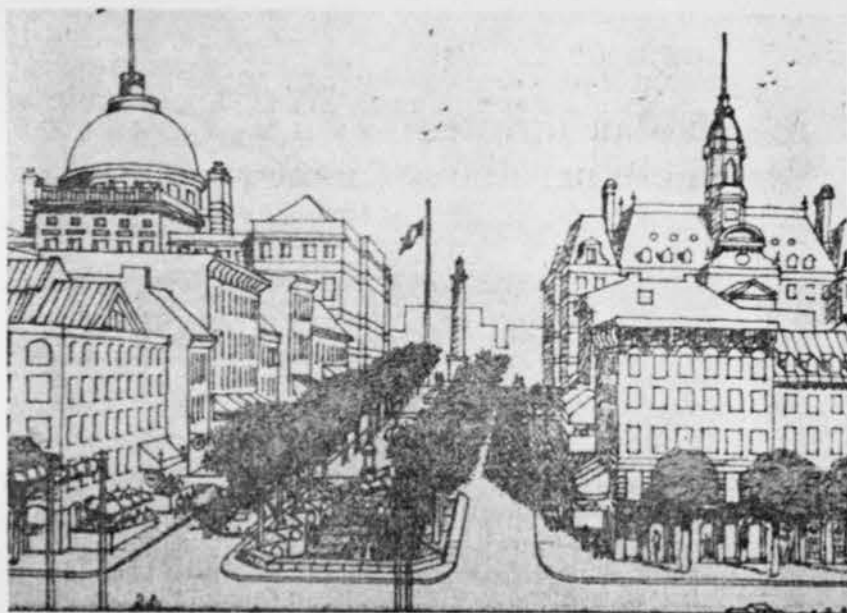
WHAT ARE THE STEPS LEADING TO THE DEVELOPMENT OF LE VIEUX-PORT?

A general redevelopment scheme for Le Vieux-Port has been prepared based on studies of the

LE VIEUX-PORT SERA BIENTOT REAMENAGE

Si vous avez des questions sur le réaménagement du Vieux-Port, écrivez-nous, write to us:

Projet Le Vieux-Port
2001 Université, 17e étage
Montréal, Québec
H3A 1K3
283-5256



Place Jacques-Cartier

physical, ecological, spacial, economic and social constraints regarding the planning area (see preceding Bulletin). This general redevelopment scheme is now the object of a public consultation process under the auspices of the Association le Vieux-Port. By the end of the year when this consultation period will have ended, a general consensus will undoubtedly exist on which a redevelopment option will be based. A redevelopment plan will then be produced. Simultaneously detailed site plans will be formulated for those areas which have a priority for development.

QUI DECIDERA DU CHOIX D'UN PARTI D'AMENAGEMENT?

En 1977, alors que le Gouvernement du Canada décidait de s'engager dans le réaménagement de ses propriétés du Vieux-Port, il était déclaré que le processus décisionnel relatif à la planification du territoire en question serait ouvert, démocratique et flexible.

Depuis cette date, les études d'ensemble menées dans le cadre du projet Le Vieux-Port ont fait l'objet de consultations ininterrompues avec les diverses instances mises en place dès le lancement du projet: le Comité directeur interministériel fédéral (regroupant les diverses administrations fédérales concernées), le Comité consultatif intergouvernemental (regroupant les administrations du Gouvernement du Québec, de la Communauté urbaine de Montréal et de la Ville de Montréal) et l'Association Le Vieux-Port (formée de citoyens et de groupes communautaires divers).

Le choix d'un parti unique d'aménagement pour le Vieux-Port reposera sur la synthèse de l'ensemble des observations, critiques et avis recueillis au cours de ces diverses consultations. En cas d'impossibilité de dégager un consensus sur l'une quelconque des parcelles du territoire à aménager, il appartiendra en dernière instance au Gouvernement du Canada de rendre les arbitrages qui s'imposent.

DOSSIER

REPORT

Canal de Lachine: un plan directeur réalisé par Parcs-Canada

Le plan directeur du Canal de Lachine est le résultat de diverses études et propositions. Il a été conçu comme un instrument décisionnel en vue de la mise en valeur d'un site et d'un équipement collectif à intérêt historique certain. Ce plan, s'il est mis en oeuvre, devrait engendrer une amélioration sensible de la qualité de vie dans cette partie de l'île de Montréal tant sur le plan socio-culturel et récréatif que comme élément positif du tissu urbain.



Vue d'ensemble sur le secteur Bonaventure du Canal de Lachine

DOSSIER

Aperçu historique

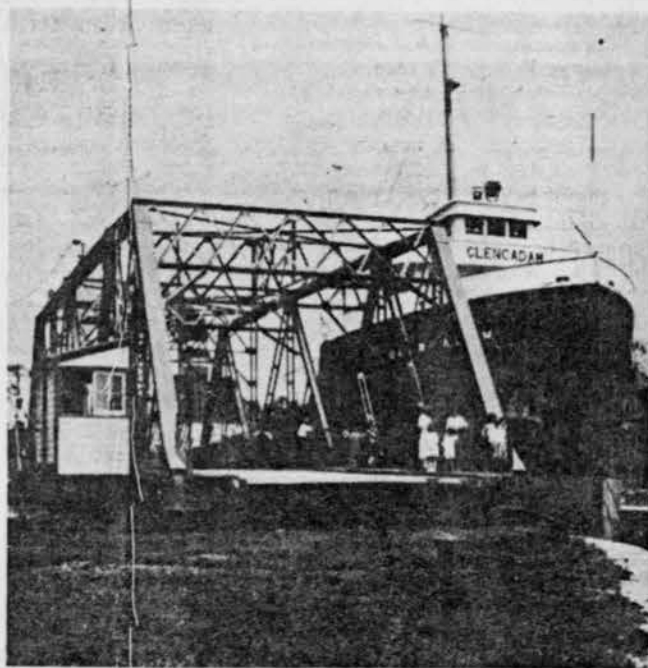
De 1824 à 1959, le **Canal de Lachine** a joué un rôle prépondérant dans le développement socio-économique de l'est du **Canada**. Conçu pour le transport maritime en vue de franchir l'obstacle des rapides de **Lachine**, le canal est une voie d'eau artificielle d'une longueur de 13,4 km reliant à ses extrémités le **Port de Montréal** et le **lac Saint-Louis**. Le **Canal de Lachine** a contribué à faire de ce secteur de **Montréal** le centre industriel le plus important au **Canada** à la fin des années 40.

L'ouverture de la **Voie maritime du Saint-Laurent** en 1959 mit fin à la navigation de transit dans le **Canal de Lachine** et relégua ce dernier dans l'ombre. Le canal a été remblayé en plusieurs endroits et notamment, à ses deux extrémités. La partie inférieure du canal sur le territoire du **Vieux-Port de Montréal** a été comblée à partir de l'autoroute **Bonaventure** entre les années 1960 et 1965. Ce remblayage visait à faciliter les opérations portuaires et l'implantation de structures industrielles. Cette partie du canal est présentement la propriété du **Port de Montréal**.

En 1968, l'administration de la **Voie maritime du Saint-Laurent** annonçait la fermeture du canal à la navigation. Cette fermeture a entraîné une dégradation rapide des structures telles que ponts, écluses, murs, etc... Elle a également été accompagnée d'une stagnation du secteur industriel limitrophe. On assura par contre, une circulation d'eau suffisante pour l'utilisation industrielle du canal et pour éviter la stagnation des eaux et l'insalubrité du canal.

En 1974, le canal et ses berges (à l'exception du secteur **Bonaventure**) étaient déclarés terrains résiduels par **Transports Canada** et transférés aux **Travaux publics** (et par la suite à **Parcs Canada**). Au même moment le gouvernement fédéral annonçait le réaménagement du **Canal de Lachine** en fonction d'une stratégie globale de redéveloppement dans le but de revitaliser le secteur sud-ouest de l'**Île de Montréal**.

Depuis, le **Canal de Lachine** et ses environs ont fait l'objet de plusieurs études. Parallèlement à l'effort de planification, divers aménagements paysagers et travaux ont été entrepris sur le site à des fins récréatives. Les études réalisées et les commentaires recueillis sur ces documents ont conduit à l'élaboration d'un plan directeur pour le **Canal de Lachine** qui a été approuvé par **Parcs Canada** ce mois-ci.



REPORT

Lachine canal: Parks Canada redevelopment plan

As a result of the studies which have been made on the redevelopment of the Lachine Canal and the comments which have been received on these studies a development plan for the canal has been approved by Parks Canada this month.

Historical view

From 1824 to 1959 the Lachine Canal played a very important role in the development of the east of Canada. The canal contributed to the position of Montreal as the most important industrial center in Canada.

The opening of the St. Lawrence Seaway in 1959 greatly reduced navigation on the Lachine Canal. In 1968 the canal was officially closed to navigation. At that time the canal was filled in several places notably at each end. The eastern end of the canal which is now the property of the Port of Montreal was filled in up to the Bonaventure autoroute in order to facilitate port operations and to establish industrial structures.

Development objectives

The objectives of Parks Canada are to preserve an important historical resource and to bring out its natural advantages by the establishment of public spaces and facilities dedicated to cultural, social and recreational activities which will

improve its integration with the surrounding neighbourhoods.

The canal corridor which links the historical city of Lachine and Le Vieux-Port de Montréal will be developed to emphasize activities on land and water. Along the canal will be found socio-recreational centers, parks, connections to other regional facilities as well as historical and industrial sites. The redevelopment of the Lachine Canal will depend upon the cooperation of the five municipalities which border the canal.



Lachine Canal circa 1930

DOSSIER

Objectifs d'aménagements

Les objectifs poursuivis par **Parcs Canada** visent essentiellement la préservation d'une ressource historique d'importance et sa mise en valeur par l'aménagement d'espaces et d'équipements publics à des fins culturelles, sociales et récréatives en favorisant son accessibilité et son intégration au milieu limitrophe.

Concept de mise en valeur

On prévoit une mise en valeur du site qui s'organise à partir d'un corridor d'activités terrestres et aquatiques, couloir reliant deux pôles historiques, celui de **Lachine** et celui de **Bonaventure** dans le **Vieux-Port**. Tout au long de son parcours, ce corridor est ponctué de carrefours (centres socio-récréatifs, parcs, points de contact avec les réseaux régionaux, etc...) et de haltes (points d'intérêts tels des éléments d'interprétation historiques, biophysiques, industriels, etc...).

Le type d'activité implanté s'adressera à la récréation passive et à l'interprétation des caractéristiques historiques et industrielles d'intérêt. La mise en oeuvre du réaménagement du **Canal de Lachine** s'appuiera sur la coopération avec les cinq municipalités bordant le site et intégrera les équipements municipaux existants ainsi que les autres projets des différents gouvernements.

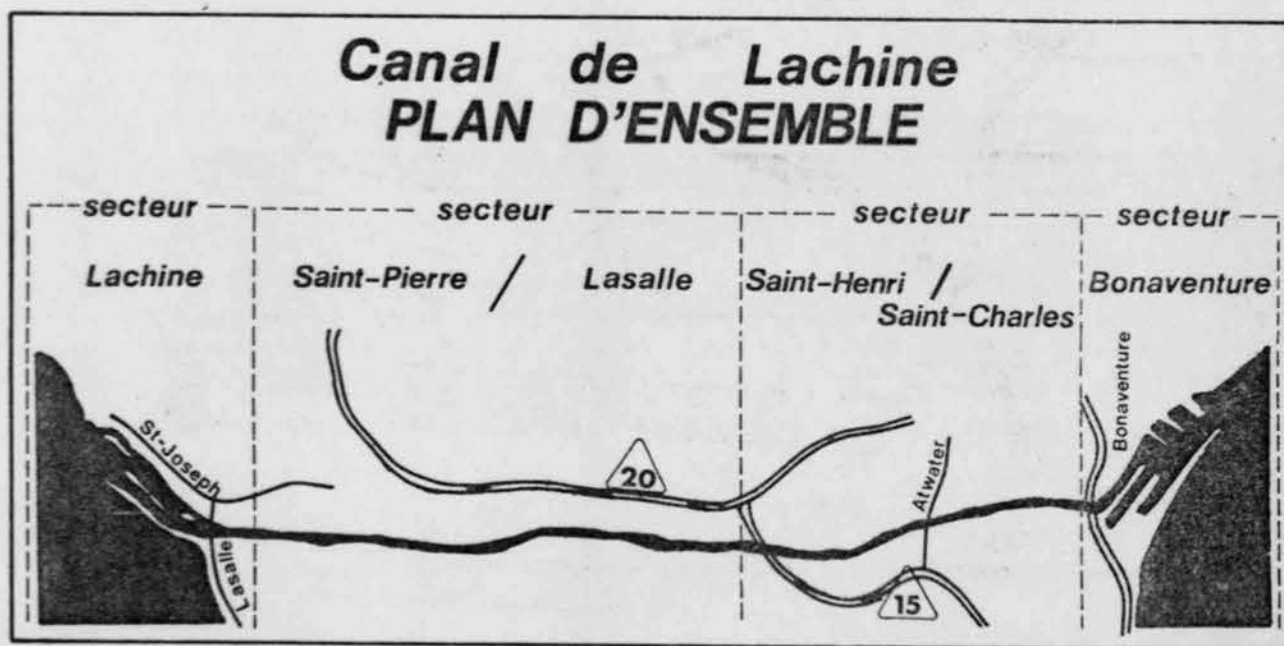
Secteur Bonaventure - Le secteur du Vieux-Port

Pour fin d'organisation fonctionnelle, l'aire d'aménagement du **Canal de Lachine** se compose d'ouest en est de quatre secteurs distincts: le secteur **Lachine**, le secteur **Saint-Pierre/LaSalle**, le secteur **Saint-Henri/Pointe Saint-Charles** et le secteur **Bonaventure**.

A l'extrémité est du canal, le secteur **Bonaventure** se situe dans l'aire d'aménagement du **Vieux-Port**. Ce secteur est donc intimement relié à la zone d'étude du **Vieux-Port**. L'aménagement du secteur **Bonaventure** sera flexible de façon à s'adapter à l'utilisation non encore définie des propriétés portuaires environnantes.

Sa facilité d'accès et les caractéristiques de sa localisation (proximité au centre-ville, à la **Cité du Havre**, aux **Iles Notre-Dame** et **Sainte-Hélène**, au **Vieux-Port** et au **Vieux-Montréal**) donnent à ce secteur une vocation de porte d'entrée et de pôle multi-fonctionnel commun au canal et au **Vieux-Port de Montréal**.

L'aménagement de l'extrémité est du **Canal de Lachine** se fera dans le contexte de la réouverture du canal. Deux écluses et des bassins d'importance historique sont localisés sous des remblayages actuellement utilisés partiellement à des fins industrielles.



REPORT

Bonaventure sector - Le Vieux-Port sector

For planning purposes the Lachine Canal is divided into four sectors (see plan on page 17). At the extreme east is the Bonaventure sector which lies within the redevelopment area of Le Vieux-Port. Because the Bonaventure sector is intimately tied to the Le Vieux-Port project, development of this sector will be flexible enough so that it can be adopted to the as yet undefined requirements of the surrounding properties of Le Vieux-Port.

Development proposal - Bonaventure sector

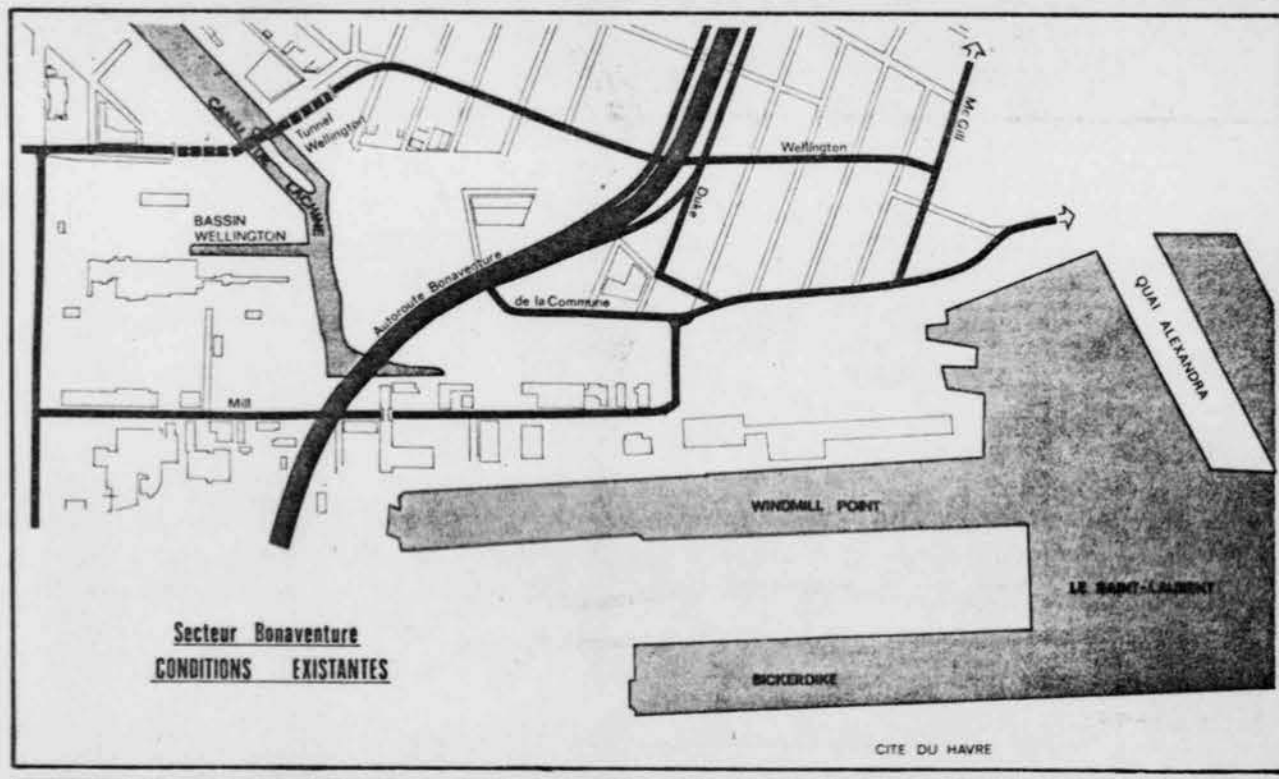
There will be three phases in the development which will be linked to the changes necessary to assure the reopening of the canal. These changes include removal of the fill, relocating Mill Street and the railway line if necessary, repairing the locks and establishing a public square.

In the FIRST PHASE a point of access near Mill and de la Commune Streets will be linked to the rest of the canal by bicycle and pedestrian paths. A connection from these paths to the Cité du Havre and the Ile Notre-Dame will also be considered.

As the redevelopment of Le Vieux-Port is taking place the SECOND PHASE of the development of the canal will see two major projects undertaken. The southern arm of the canal will be cleaned out. If necessary the railway lines serving the Port will be relocated further to the east along the McGill Street access including the construction of a bridge over the reopened canal.

In the THIRD and FINAL PHASE the cleaning out of the canal will be completed. The renovation of the locks and the establishment of a public square are also planned.

The redevelopment of the Lachine Canal is an important project. To accomplish this project requires that all of the interested parties work in a spirit of collaboration and coordination. It requires as well a flexible approach which will take into account the changing conditions and circumstances.



DOSSIER

Proposition d'aménagement - Secteur Bonaventure

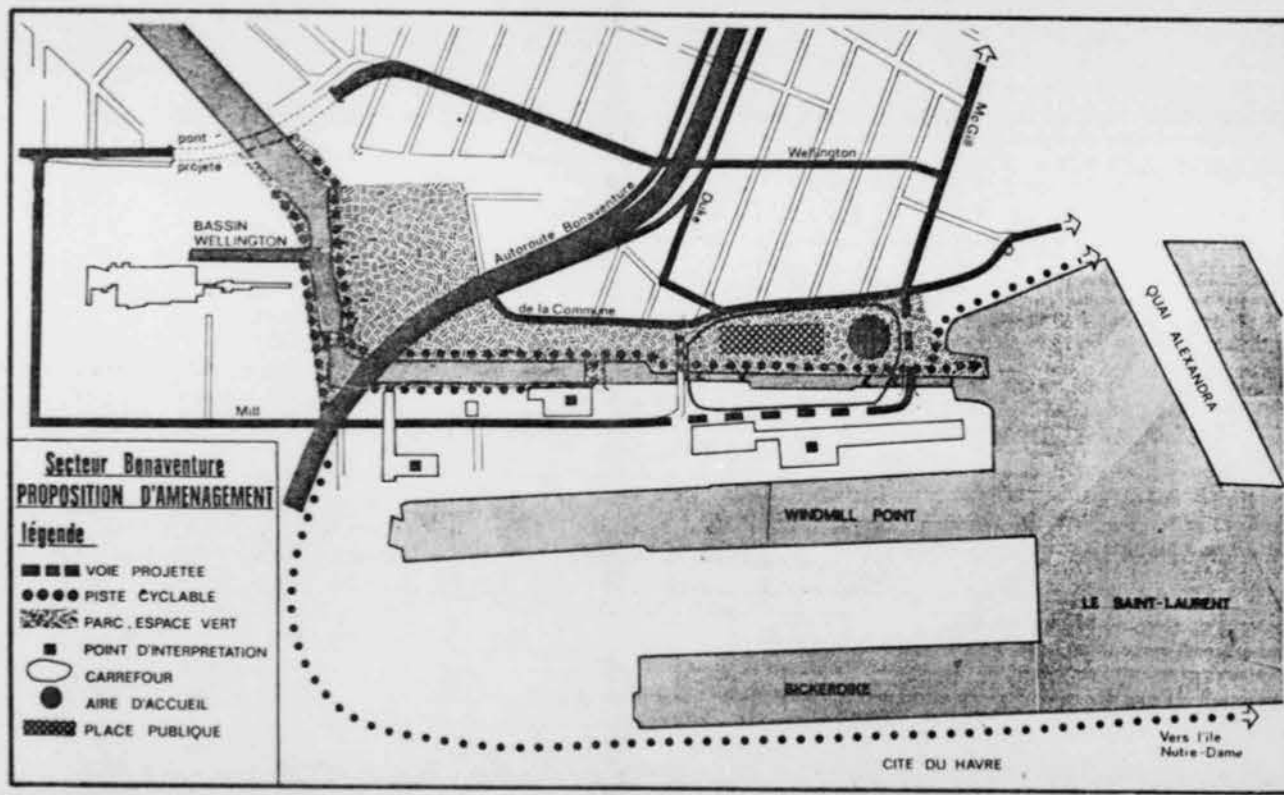
Trois étapes d'aménagement sont prévues. Ces étapes seront liées aux modifications nécessaires pour assurer la réouverture du canal soit l'enlèvement des remblayages, la relocalisation de la rue Mill et de la voie ferrée (s'il y a lieu), la réfection des écluses et l'aménagement d'une place publique.

Dans la PREMIERE ETAPE on prévoit la création d'un point d'accueil à proximité des rues Mill et de la Commune qui serait relié au reste du canal par des pistes pour piétons et cyclistes. Le raccord du réseau du canal à la Cité du Havre et à l'île Notre-Dame sera également considéré. Deux autres aires pourront également être aménagées: l'une à l'est de l'autoroute servira d'aire de repos, l'autre à l'ouest de l'autoroute, entre la rue de la Commune et le canal sera vouée à des activités récréatives à l'usage de la population montréalaise.

Parallèlement à la mise en valeur du Vieux-Port, la SECONDE ETAPE verrait la mise en oeuvre de grands travaux, soit le déblaiement du tracé sud du canal, la relocalisation, si nécessaire, des voies ferrées de service du Port plus à l'est, dans l'axe de la rue McGill, incluant la construction d'un pont au-dessus du nouveau canal. Une passerelle reliera une nouvelle piste pour piétons, aménagée sur la berge sud, à l'aire de repos de la berge nord.

Dans la TROISIEME ETAPE, le déblaiement du canal sera complété. On prévoit aussi la réfection des écluses et l'aménagement d'une place publique à proximité des écluses. De plus, des pistes pour piétons et cyclistes seront prolongées en direction du Port et du Vieux-Montréal. Par ailleurs la création d'un belvédère près de l'entrée du canal facilitera l'observation des activités portuaires.

Le réaménagement du Canal de Lachine est un projet d'envergure. Sa réalisation exige que l'ensemble des agents de développement intéressés à sa mise en valeur travaille dans un esprit de collaboration et de coordination. Elle nécessite aussi une approche flexible qui puisse tenir compte de l'évolution des conditions et des variables existantes.



BULLETIN DE L'ASSOCIATION LE VIEUX-PORT

VOTRE ASSOCIATION TRAVAILLE ARDEMMENT

L'Association/Le Vieux-Port continue toujours à travailler de façon ardue pour faire valoir les désirs des Montréalais à propos du réaménagement du Vieux-Port.

Des douzaines de réunions impliquant des groupes communautaires et des membres individuels ont eu lieu depuis le début de cet été.

La promenade à pied du Vieux-Port a connu un énorme succès; des centaines de personnes guidées par des bénévoles de l'Association ont su en profiter. En raison de la forte demande, cette série se poursuivra.

Nous avons reçu les questionnaires remplis des membres de l'Association et des personnes qui ont visité l'exposition, et nous sommes en train de les analyser consciencieusement.

Une série de colloques et de débats a été organisée pour clarifier quelques points de la planification et pour intéresser davantage le public au projet.

Suite aux activités ci-haut mentionnées et aux efforts visant à promouvoir le projet, l'Association est parvenue à publiciser ce dernier de façon satisfaisante.

Nous en sommes présentement à compiler les recommandations reçues et nous espérons qu'un rapport préliminaire sera prêt avant Noël.

Le comité exécutif et ses divers groupes de travail continuent à se rencontrer régulièrement pour accomplir les activités ci-haut décrites et pour faire une étude plus détaillée de certains dossiers d'aménagement. Si vous désirez jouer un rôle actif dans ce captivant projet, appelez-nous à 283-4651.



YOUR ASSOCIATION IS HARD AT WORK

The Association/Le Vieux-Port continues to work hard to clarify how Montrealers want Le Vieux-Port to be redeveloped.

Dozens of meetings with community organizations and Association members were held during the summer and fall.

The walking tours of Le Vieux-Port have been a great success with hundreds of people following the volunteer guides. The series has been extended to accommodate the demand.

Questionnaires received from Association members and people visiting the exhibit are currently being analyzed.

A series of conferences and debates has been organized to

clarify some of the critical planning issues and to raise public interest in the project.

As a result of the above activities as well as special promotional efforts, the Association has succeeded in generating a good deal of publicity about the project.

The drafting of the Association's recommendations on the project is underway and it is hoped that a preliminary version will be ready before Christmas.

The Executive Committee and various Working Groups continue to meet regularly to organize the activities outlined above and to study specific planning dossiers. If you wish to play a more active part in this exciting project, just call 283-4651.

BULLETIN OF THE ASSOCIATION LE VIEUX-PORT

BULLETIN DE L'ASSOCIATION LE VIEUX-PORT

CE QUE PENSENT LES MONTREALAIS DU VIEUX-PORT

Les Montréalais ont fait valoir leurs idées quant au réaménagement du Vieux-Port.

Dans les pages qui suivent, nous vous faisons part des commentaires reçus depuis cet été des divers groupes et particuliers venus nous rencontrer.

La variété d'opinions ci-dessous peut-être contradictoire. Le comité exécutif essaie d'établir un ensemble de recommandations qui satisferait le plus possible la population malgré les divergences d'opinions. (Notez que les opinions énumérées ci-bas n'expriment pas nécessairement le point de vue de l'Association ou du Projet).

LOISIRS

«Le but principal visé par le réaménagement du Vieux-Port devra être le développement des activités récréatives destinées à la population en général de la région de Montréal. L'accent doit être mis sur les activités récréatives pour toute la famille.

«On doit développer des activités de calibre amateur, à petite échelle, plutôt que des activités de grande envergure - (par exemple, un petit amphithéâtre plutôt qu'une salle de concert). Comme Montréal, en général, est assez bien pourvu en installations sportives, il est préférable de favoriser certaines activités qu'on ne retrouve pas ailleurs.

«L'activité récréative favorite d'un grand nombre de personnes consiste tout simplement à se promener et à flâner dans un espace libre. *Pas d'habitations, pas de boutiques, seulement un endroit où il fait bon se balader.* On a suggéré que l'espace situé entre la rue McGill et la rue Berri soit aménagé en terrasse modelée sur celle qui existe dans la ville de Québec.»

PERSONNES DU 3e AGE

«Le secteur peut être attrayant pour des foyers ou résidences à cause de l'activité du Vieux-Montréal et du port et la proximité du centre-ville. Il y a certaines lacunes majeures parce qu'il faudra un dépanneur, une pharmacie, une buanderie et une clinique médicale. Le plus important c'est d'être dans un secteur actif et animé. A l'exception des besoins de l'habitation mentionnés ci-haut, les personnes du troisième âge n'ont pas besoin d'activités particulières.

WHAT MONTREALERS HAVE BEEN SAYING ABOUT LE VIEUX-PORT

Montrealers have been making their voices heard about how they want Le Vieux-Port redeveloped.

On these pages, we print a selection of comments made by individuals and groups during the meetings that were held this summer and fall.

These comments represent diverse opinions which are sometimes contradictory. The Executive Committee is now trying to draw up an overall set of recommendations which satisfy as much as possible the various points of view which have been expressed. (Note that the opinions expressed below do not necessarily reflect the opinions of the Association or the Project).



QUALITE DE L'ENVIRONNEMENT

«Il ne faut pas construire de gratte-ciels sur les quais entre le Vieux-Montréal et le fleuve car ceci bloquerait les vents prédominants du sud-ouest qui aggraveraient la pollution de l'air. Un développement intensif sur ces quais aurait aussi comme effet de réchauffer le secteur.

«La circulation dans le secteur près du Vieux-Montréal doit être réduite. Néanmoins, la solution n'est pas tout simplement d'abolir les camions sur la rue de la Commune parce que l'effet de cette action sera tout simplement que les camions circuleraient au centre-ville où la pollution de l'air est encore pire. Alors, il faudra analyser le problème et trouver une solution dans un contexte plus général.

«La planification des activités dans le Vieux-Port doit être faite en tenant compte du fait que l'eau va rester polluée pour un bout de temps. Les seuls contacts avec le fleuve seront visuels et des activités portuaires. Les déchargements des égouts doivent être contrôlés aussitôt que possible.»

PORT ACTIVITIES

«*The whole project is ludicrous.* The part of the harbour near Old Montreal is still actively functioning. This is a major repair and servicing area of the port. There are sometimes 20 ships in winter berth because this is the only safe berth between here and the Gulf of St. Lawrence. Also, the port only has half a dozen piers available for general docking of ships.

«It simply is not true that Le Vieux-Port is not actively used for shipping. This part of the port is essential to the harbour operation. These activities cannot be relocated elsewhere because this is the only part of the harbour sheltered from the current.

«It is not logical trying to drive away industries which bring millions of dollars into the city. There is something wrong with *opening up the port to bring people to see it* if at the same time you eliminate the port.

«C.M.H.C. should fire the planners and start over again. This time they should use as a basis, the property plan which shows Alexandra and King Edward Piers remaining in port activities.»

BULLETIN OF THE ASSOCIATION LE VIEUX-PORT

BULLETIN DE L'ASSOCIATION LE VIEUX-PORT

SENTIERS

«Le Vieux-Port est le noyau des sentiers au centre de la ville parce que c'est là où les sentiers du Canal de Lachine, pont de la Concorde (vers la rive sud) et la rue de la Commune (vers l'est) se rejoignent.

«Le sentier sur rue de la Commune qui est partagé avec la circulation des automobiles devra à long terme, devenir un sentier exclusif pour le cyclisme.

«Pour établir un sentier de plein air il faut avoir un trajet qui passe près des endroits intéressants. A la campagne ce sera des attraits naturels. Ici, ça doit être un attrait urbain, c'est-à-dire, le port lui-même. Il faut faire valoir le fleuve, les bateaux, le patrimoine, la vieille industrie, ainsi que *des petits bouts de nature*. Les attractions doivent être variées et intéressantes, et le sentier doit être clair et protecteur.»



QUAIS ADJACENTS AU VIEUX-MONTREAL PIERS ADJACENT TO OLD MONTREAL (PARTICULIERS/INDIVIDUALS)

«On ne doit pas doubler les activités de Terre des Hommes ou de l'île Ste-Hélène.»

«La suggestion du rétablissement du Marché Bonsecours est questionnée. C'est dommage que le marché ait été fermé, mais la ville a déjà dépensé des millions de dollars sur la rénovation de cet édifice comme bureaux et pour l'informatique. Pourquoi le défaire quand il est entouré de bâtiments abandonnés comme les entrepôts. Il n'est pas réaliste de perdre tout cet investissement pour créer artificiellement un marché pour les touristes. La comparaison avec Quincy Market à Boston n'est pas juste car là ils ont aménagé des bâtiments désaffectés et ce marché est situé en plein centre-ville. On devra aménager un marché en face du Marché Bonsecours et dans l'avenir la ville pourra déménager les bureaux et les ordinateurs pour permettre le développement d'un marché tel que proposé.»

«This area should be used as a mixture of activities with the emphasis on green space.»

«Si Le Vieux-Port se développait en parc et loisirs, il aura un effet catalyseur sur la rénovation du Vieux-Montréal. On doit favoriser la culture dans le secteur mais pas dans l'esprit d'Expo. On n'a pas besoin de grand hall de concert dans cet endroit restreint. Les activités devront être à plus petite échelle.»

«The four options pay no respect to this century's history (sheds, conveyors, etc.). *It simply blows them up and throws them away.* The future use of these installations may not be obvious, but it is our History and it is folly to eliminate it.»

ACTIVITES PORTUAIRES PORT ACTIVITIES (PARTICULIERS/INDIVIDUALS)

«Des activités portuaires (non industrielles) doivent être conservées et ouvertes au public telles que: la réparation des bateaux, la garde-côtière, les bateaux de passagers, les bateaux de promenade. Une marina pour les yachts serait accessible seulement aux riches. Ce n'est pas sérieux d'avoir des petits bateaux dans le coeur du Port de Montréal.»

«Boating and shipping activities should be the first priority for the area and as much area as could be used by port activities should be given to this use. The proposal for a marina is questionable. The water in the area is treacherous and people would not come here to sail. The basin proposed in option 4 is not large enough for sailing... *you would have to tack every 30 seconds, it would be boring and dangerous, no one would do it.*»

«Si on veut créer un parc, il faut éliminer le port. Le secteur entre St-Pierre et Berri doit être utilisé seulement pour la détente ou les loisirs et il faut enlever tout ce qui est déplaisant.»

«There should be some boat activities in the area. These should not be heavy merchandise-handling nor tiny recreational craft but rather should be middle scale commercial activities such as cruise ships, tour boats and boat repairs.»



BULLETIN OF THE ASSOCIATION LE VIEUX-PORT

BULLETIN DE L'ASSOCIATION LE VIEUX-PORT

HABITATION HOUSING (PARTICULIERS/INDIVIDUALS)

«On est contre l'habitation sur les quais. Le Vieux-Port est une place publique et on ne veut pas avoir un petit nombre de privilégiés qui empêcheront l'accès public. Ce problème existe même si la petite clientèle de privilégiés paie un loyer modique. C'est utopique de penser que l'habitation dans ce secteur serait à prix modique. On favorise la rénovation dans le Vieux-Montréal, mais on est contre les nouveaux bâtiments sur les quais.»

«The introduction of housing in the area is desirable to add life. Building housing on the piers is opposed. Is it realistic to expect major residential development in Old Montreal with the density of the buildings and the lack of sun-light and parks?»

«Le Vieux-Montréal est une place de fête et le fait qu'il y a des résidences dans le secteur (Cours Le Royer) empêche des activités qui servent à toute la population.»

«Il faut avoir des activités mixtes pour avoir une animation 24 heures par jour. Des activités mixtes sont la seule façon d'avoir un secteur non crimino-gène.»

«Since the piers are valuable land and therefore expensive, the government will not put a *Little Burgundy* there. The area could become exclusive and inaccessible to the public. New development should take place downtown and Old Montreal, and CMHC should favour rehabilitation in Old Montreal and limited construction on empty lots.»

«On est d'accord sur la construction des habitations de luxe sur Cité de Havre car ça satisfera les riches et comme ça ils laisseraient le reste du Vieux-Port au reste de la population.»

«Il y a un dilemme. Si on construit une belle habitation, elle ne sera abordable qu'aux riches. Si on construit de l'habitation à prix modique, elle sera inacceptable au point de vue esthétique dans un endroit si exposé.»



FORME PHYSIQUE DES QUAIS PHYSICAL FORM OF PIERS (PARTICULIERS/INDIVIDUALS)

«Avec l'option no 4 on est plus proche de l'eau, mais on s'éloigne du fleuve.»

«On favorise le prolongement du canal de Lachine pour créer une circulation d'eau, mais on est contre la construction de barrages à l'extrémité sud des quais tel que proposé dans l'option no 4. D'ailleurs celle-ci est trop lourde et bloquerait la vue du fleuve.»

«Option 4 would be desirable because it would permit small boating, especially if people could bring their own boats.»

«Le besoin d'un bassin protégé serait affecté par le projet de l'archipel de Montréal. Ce projet éliminerait les rapides de Lachine et créerait un grand bassin à l'ouest du pont de la Concorde sur lequel on pourra faire de la navigation de plaisance.»

«Option 4 doesn't respect the history of the port area and the value of the existing installations. It would be hard to do gradually. One cannot build half a basin and so the only way to do option 4 would be as one big project. Since this scale of endeavor is not realistic today there is a danger that nothing will be done.»

PROCESSUS DE DEVELOPPEMENT DEVELOPMENT PRO- CESS (PARTICULIERS/INDIVIDUALS)

«The area should develop gradually according to needs but under clear controls. Split the project into from 3 to 5 phases. Phase 1 could be completed and then reassessed before designing phase 2. The last phase would reflect the *real* needs of people 20 years from now, not what we *now* think their needs might be.»

«Il faut balancer ce projet avec les besoins des autres parties de la ville et ne pas dépenser une fortune dans Le Vieux-Port. L'emphase devrait être sur les activités dont on pourrait rapidement jouir, c'est-à-dire, ouvrir le port, le nettoyer et créer un certain espace vert.»

«The redevelopment must take place slowly because there is not much money available. The plan must be flexible enough to allow for many future possibilities.»

LA CHAMBRE DE COM- MERCE

«Pour faire un développement résidentiel il faut se greffer au quartier actuel au nord et à l'est du Vieux-Montréal. Alors la première priorité doit être la cours de triage du CP.»

«La première étape doit être d'enlever les barrières et de nettoyer et d'embellir le secteur. Ces premiers travaux devront être une responsabilité gouvernementale mais la Chambre croit qu'à long terme une grande partie du réaménagement doit être entrepris par le secteur privé. Un investissement public de \$100,000,000 pourrait être justifié par le développement dans les secteurs avoisinants et par les effets positifs sur le tourisme.»

BULLETIN OF THE ASSOCIATION LE VIEUX-PORT

BULLETIN DE L'ASSOCIATION LE VIEUX-PORT

SAVE MONTREAL

«Buildings should be demolished only when there are definite plans made and money voted to immediately replace these structures with other permanent buildings or landscaping. There is a danger that the government will take the *easy way out* by making a big show of demolition and then not doing anything else for decades.

«The introduction of housing in the area should take place through renovation in Old Montreal and construction on vacant lands in and near Old Montreal. Housing on Cité du Havre might be considered after the capacity of the Old Montreal area has been filled (perhaps 50 years). There should be no housing on the piers in front of Old Montreal... the land is too public for such a private use. Housing should be located in renovated buildings or empty lots in central Montreal and existing neighborhoods where the physical and social infrastructure already exists. It was clear from the results of consultation last year that people did not want housing on the piers. It is disrespectful that we continue to be shown this type of proposal.

«The display, slide show, and options are an insult to the intelligence. It is like taking on a *Fantasy Land* tour. None of the options are realistic. A lot of money was obviously spent on the exhibit but it

is short on facts and figures. How much would the proposals cost? Also the options don't consider the result of the consultation process so far. For example, why are we still being shown a high-rise option when we know nobody wants it. The exhibit is also extremely biased in the way it portrays the existing port.»

LE COMITE ENVIRONNEMENT VIEUX-MONTREAL

«On veut que le quai Jacques-Cartier soit surtout ouvert avec beaucoup de verdure. On est en faveur des activités culturelles, institutionnelles, récréatives, communautaires sur ce site. Le comité est contre l'habitation. On est en faveur d'un marché public et un marché aux puces avec des règlements stricts pour contrôler la commercialisation. On est contre les boutiques, les restaurants et les bars, car il en a assez et même trop dans le Vieux-Montréal.

«Le projet doit être considéré comme prioritaire dans Montréal car c'est seulement en essayant de le faire rapidement qu'on réussira à le faire. Le comité est en faveur des solutions dispendieuses pour Le Vieux-Port car cette dépense sera plus justifiable que les milliards dépensés pour les olympiques.»

ASSOCIATION DES COPROPRIETAIRES DU COURS LE ROYER

«La priorité sur les quais près du Vieux-Montréal est l'espace vert, la deuxième est celle des activités portuaires. Ce serait une erreur d'essayer de construire trop d'édifices culturels ou institutionnels. Montréal a déjà trop de musées et si on désire en avoir d'autres on devrait rénover les édifices déjà existants. Les activités culturelles doivent être à petite échelle et populaires. Le développement de ce secteur ne doit pas être trop intensif car l'accès au grand nombre de personnes serait difficile sans nuire au Vieux-Montréal.

«Il faut trouver une stratégie qui ne soit pas aussi rigide qu'un plan directeur qui est trop gelé au départ. Plus le projet est grand, plus il y a d'agences impliquées et plus il est difficile de s'entendre. Dans les autres villes, le plus grand succès était lorsque le développement se faisait graduellement. Le développement du Vieux-Port doit être toujours secondaire et complémentaire au Vieux-Montréal. Le réaménagement du Vieux-Port doit être en fonction du réaménagement du Vieux-Montréal et pas l'inverse. Avec le développement du Vieux-Montréal des besoins vont surgir pour le Vieux-Port. Il est suggéré de procéder par étape.»

Association Le Vieux-Port

329 ouest, rue de
la Commune
Montréal, Québec
H2Y 2E1
283-4651
283-3971

Comment voulez-vous que
VOTRE Vieux-Port soit aménagé?

Le gouvernement fédéral (SCHL) consulte la population de Montréal pour s'assurer que les plans soient préparés de façon à répondre à vos désirs.

Etes-vous membre de l'Association? Si non, faites-nous parvenir votre nom, adresse et numéro de téléphone ou appelez 283-4651 ou 283-3971.

How do you want YOUR waterfront
redeveloped?

The federal government (CMHC) is consulting the people of Montreal to ensure that the plans are drawn up to reflect your needs.

If you are not already a member of the Association, send in your name, address and phone number or call 283-4651 or 283-3971.

BULLETIN OF THE ASSOCIATION LE VIEUX-PORT

Sur ses futurs aménagements

La direction du port se plaint de ne pas avoir été consultée

par Denis MASSE

«Les quatre options proposées aux Montréalais pour le réaménagement du Vieux port par une firme d'ingénieurs et d'architectes ont été faites pratiquement dans notre dos, sans aucune consultation avec nous», a révélé le directeur-adjoint du port de Montréal, Me Jean-Marie Jacques, au cours d'une causerie à l'Association du Vieux port.

On sait qu'un projet piloté par l'ex-ministre des Affaires urbaines, M. André Ouellet, propose d'élever de nouveaux complexes d'habitation à la Cité du Havre, à côté d'Habitat 67 aussi bien que l'aménagement d'un port de plaisance aux abords du canal de Lachine, près des éleveurs à grain no 5.

L'étude des architectes Moshé Safdie et Maurice Desnoyers propose un aménagement de \$14 millions et demi dans la partie ouest du port, mais qui aurait pour effet de chasser toute activité portuaire dans ce coin du havre. Les architectes déclarent qu'on leur a dit que cette partie encore achalandée serait à toutes fins utiles désaffectée d'ici quelques années.

Inquiétudes

«Nous nous demandons, non sans inquiétude, reprend Me Jacques, si nous serons en mesure de continuer l'exploita-



Me Jean-Marie Jacques

tion du transport maritime au quai Bickerdike; chose certaine, nous ne pouvons tolérer de yachts autour des cargos qui fréquentent cette section du port».

«Nous nous demandons aussi si nous pourrions maintenir les liens ferroviaires avec la partie ouest du port, a poursuivi l'administrateur; environ 50 pour cent du trafic marchandises qui passe par le port, emprunte cette partie de notre réseau ferroviaire», a-t-il précisé.

Certes, il peut y avoir des solutions alternatives, convient-il, mais celle qui a retenu l'attention du groupe de travail de la SCHL aurait pour effet de «retarder de 24 heures l'expédition des cargaisons vers leurs points de destination à l'intérieur du pays».

Or, les firmes qui fa-

vorisent le port de Montréal telles Manchester Liners, CP Navigation et Cast, ont choisi de s'installer à Montréal parce que leurs containers peuvent être à Toronto dès le lendemain, a révélé Me Jacques.

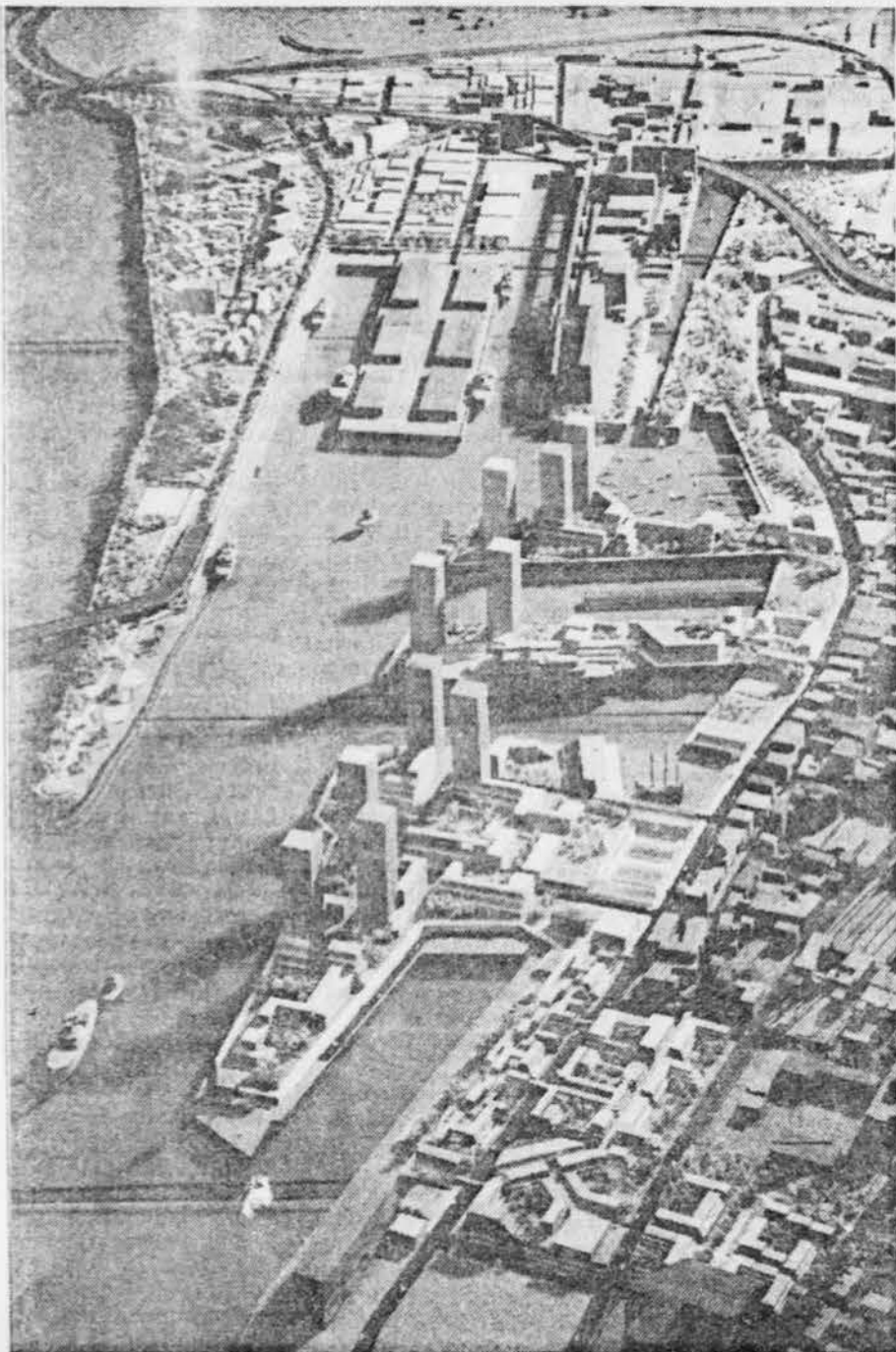
Encore 40 ans

L'étude menée par le groupe de travail, a été déposée au Conseil des ports nationaux en avril dernier. Elle concluait «qu'il serait prématuré d'éliminer dès 1979 toutes les voies ferrées entre les rues McGill et Berri».

«Nous aurons besoin des voies ferrées pour au moins encore 40 ans», a affirmé Me Jacques.

L'assistant-directeur du port a conclu sa causerie en affirmant que le projet d'aménagement du Vieux port tel qu'il est présenté actuellement au public, aurait tout simplement pour effet «de ruiner les affaires» au port.

Il est vrai, a admis Me Jacques, qu'il y a eu au début du projet une rencontre préliminaire qu'on a appelée «comité d'orientation» et à laquelle ont été invités les dirigeants du port, mais que l'expression de leurs vues sur le projet n'a pas eu de suite, c'est-à-dire que les gens des autres instances du gouvernement fédéral et les promoteurs du projet ne sont pas revenus les voir par la suite.



L'une des quatre options présentées par les architectes Safdie et Desnoyers, propose «comme une extrémité» un plan de développement maximal comportant des tours d'habitation sur les mûles du vieux havre.

Le Vieux Port, projet irréaliste, dit Marsan

par Denis MASSE

Le moins que l'on puisse dire, c'est que l'architecte Jean-Claude Marsan a le don de démonter les projets les plus brillants.

Après avoir prédit que l'installation du toit amovible du stade olympique demeurerait une entreprise hasardeuse, l'architecte de renom a soutenu hier soir devant l'Association Le Vieux Port que «Montréal n'a pas actuellement le dynamisme voulu pour développer une surface d'aménagement aussi immense que celle du Vieux Port, soit l'équivalent de quatre fois la superficie du Vieux Montréal».

Selon l'architecte Marsan, il importe bien davantage de combler les trous qui foisonnent dans le centre-ville de Montréal. Il y a là, d'après une enquête, dit-il, des espaces à remplir pour 192 ans encore.

Quant aux hypothèses d'aménagement proposées par les architectes Moshe Safdie et Maurice Desnoyers pour le compte du Projet du Vieux Port, il les a qualifiées «d'exercices d'architectes qui n'ont rien à voir avec la réalité» dans lesquels il voyait «une approche dangereuse, celle d'empêcher de voir les choses telles qu'elles sont».

Pour lui, il serait préférable de laisser le temps faire son oeuvre et il estime que «les Montréalais sauront bien, à leur manière, utiliser les espaces dégagés sur le fleuve et en feront bien d'ici 20-25 ans ce qu'ils voudront».

L'ex-directeur de l'École d'architecture concède bien quelques points au projet, soit de combler les quelques besoins éprouvés par la population, à savoir: ouvrir une fenêtre sur le fleuve, mais alors pas «sur un fleuve aseptisé» où il n'y aurait plus d'activité maritime à force de vouloir faire grand. M. Marsan croit qu'il est faux de créer des marinas pour les gens riches; ce que la population veut, pense-t-il, c'est d'avoir une espèce de belvédère au-dessus des quais pour voir les bateaux et entendre les débardeurs sacrer. Rien d'autre.

Il a cité en exemple un port de Belgique où l'on a aménagé au-dessus des quais une plate-forme qui permet aux gens d'assister à l'activité maritime et qui est très fréquentée. «Une fois la plate-forme mise en place, les gens savent comment l'aménager pour leur propre confort», dit-il.

«Ce qui manque à Montréal, poursuit-il, c'est une bibliothèque — celle que nous avons est 70 ans en arrière —, des musées, un zoo. Or, le port recèle de vieux bâtiments qui pourraient facilement être transformés comme tels.»

Pour M. Marsan, il s'agit d'établir les bonnes priorités et la première serait «de ne pas développer le Vieux Port».

Estimant que Montréal manque actuellement de dynamisme, M. Marsan a étayé son plaidoyer pour le laisser-faire en rappelant que Montréal a perdu 135,000 ha-



photo P.H. Talbot, LA PRESSE

Jean-Claude Marsan

bitants, soit 11 pour cent de sa population entre 1971 et 1976.

Les recommandations ressortant de la consultation populaire organisée au cours des six derniers mois sur le projet d'aménagement du Vieux Port seront rendues publiques le 5 décembre, a assuré de son côté le secrétaire général de l'association, M. Mark London.

\$70 millions réclamés d'Ottawa pour réaliser le projet d'aménagement du Vieux Port de Montréal

par Denis MASSE

L'Association Le Vieux Port voudrait bien que le gouvernement fédéral investisse au moins \$70 millions dans le projet d'aménagement du Vieux Port de Montréal, amorcé par l'équipe libérale il y a maintenant deux ans.

D'après l'Association, un organisme de consultation populaire qui compte un peu au-delà de 1.000 adhérents, cette somme de \$70 millions équivaldrait per capita aux sommes qui ont été dépensées dans d'autres ports du pays, Halifax, Saint John, Vancouver et surtout Toronto, qui s'est vu octroyer \$75 millions pour la rénovation de son «harbourfront».

Ottawa a probablement dépensé quelque \$5 ou \$6 millions jusqu'à maintenant pour récupérer certaines sections du Vieux port de Montréal, démolir l'élévateur no 2, commander des études chez des architectes et paysagistes, monter une exposition et assurer un secrétariat permanent.

L'Association, qui a réalisé une consultation auprès de 25.000 citoyens de Montréal en deux ans, estime que les \$70 millions réclamés pourraient représenter un investissement à long terme, pouvant même s'étaler sur dix à quinze ans.

Action immédiate

L'une des recommandations clés qui ont été déposées hier dans un rapport préliminaire, propose de mettre immédiatement en chantier un parc linéaire qui s'étendrait le long de la rue De la Commune ainsi que sur une partie du quai Jacques-Cartier, vaste espace qui a été dégagé devant le marché Bonsecours.

Le réseau de parcs voulus par la population relierait le Vieux port au canal de Lachine à l'ouest, la rive du fleuve près de l'Adaport au sud-ouest, l'emprise pour l'autoroute Ville-Marie au nord-est et les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame, au sud-est.

Ces parcs linéaires devraient être assez larges (soit de 50 à 150 pieds) et devraient inclure des pistes cyclables, des sentiers pour les randonnées à pied ou le ski de fond, des arbres, des bancs, des terrains de pique-nique et du matériel récréatif.

Opposition à une Cité du cinéma

On sait que l'administration municipale convoite cet espace depuis peu afin d'y aménager, sous certaines conditions, des studios de tournage intérieur et pour affecter de nombreux hangars à l'entreposage de décors de films et de matériel de cinéma, utilisation chère au maire Drapeau, et qui pourrait faire de Montréal un second Hollywood au nord du 45e parallèle.

L'Association Le Vieux Port s'oppose à une telle utilisation, du moins dans la partie qui représente à ses yeux la fenêtre ouverte sur le fleuve.

Le mémoire rendu public hier estime qu'il serait désastreux de créer une Cité du Cinéma sur les quais Jacques-Cartier et Victoria. «Ces anciens quais, reprend le rapport, constituent l'essentiel d'une fenêtre sur le fleuve et doivent être utilisés pour des espaces ouverts et des activités publiques».

«Toutefois, reconnaît l'Association, le projet relié à l'industrie du cinéma pourrait être un usage approprié pour les hangars des quais Alexandra et King Edward ou encore pour la zone industrielle Des Moulins.

Large diffusion

Le rapport déposé hier sous le titre «Une stratégie de réaménagement pour le Vieux-Port de Montréal», doit être largement diffusé dans le public et atteindre les quelque 1.000 membres de l'Association.

Les auteurs veulent que chacun se prononce sur les recommandations qu'il contient et qu'on puisse en tirer une volonté finale, idéalement pour la fin d'avril.

L'un des directeurs de l'Association, M. Gilles Lauzon, a rappelé hier que l'ex-ministre André Ouellet avait indiqué en avril dernier que «la consultation populaire pourrait se poursuivre encore un an».

Options remises en question

L'Association remet en question plusieurs des aspects contenus dans les quatre options d'aménagement proposées par les architectes Moshe Safdie et Maurice Desnoyers.

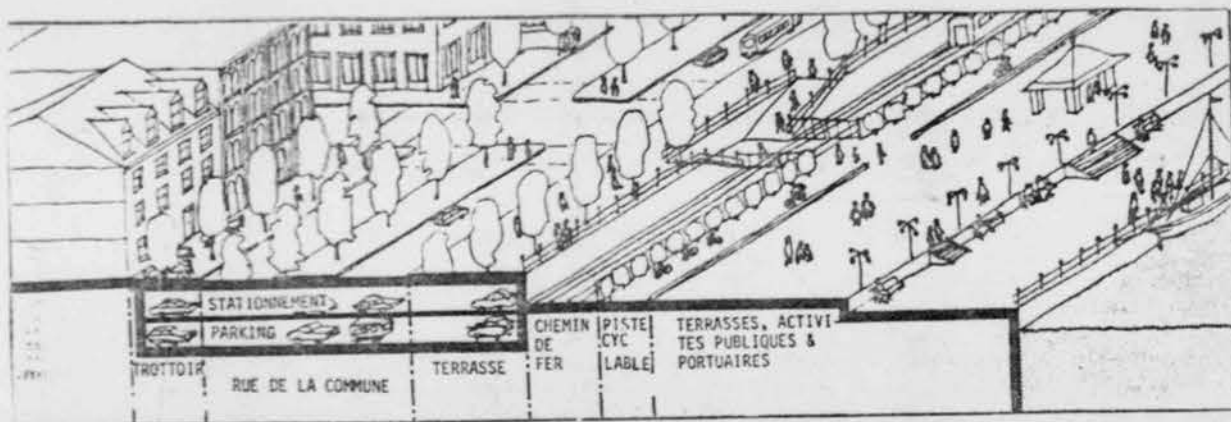
En particulier, elle s'oppose à toute proposition visant à construire des habitations sur les quais en face du Vieux-Montréal et elle exprime de sérieuses réserves sur tout projet d'établissement de nouvelles unités de logement à la Cité du Havre.

Par ailleurs, l'Association ne s'oppose pas aux projets résidentiels prévus aux extrémités de l'arrondissement, soit le long de la rue Saint-Pierre à l'ouest et sur l'emplacement des cours de triage Viger à l'est.

L'Association estime également qu'il convient de conserver l'activité portuaire à l'intérieur du site touché par le projet. Le mémoire souligne que ce type d'activités n'entrave pas l'objectif final qui est de permettre l'accès du public aux rives du fleuve.

L'Association est consciente du fait que l'activité ferroviaire le long de la rue De la Commune est essentielle au mouvement des cargaisons, mais pose un problème à la sécurité des piétons. Aussi, propose-t-elle la construction de passerelles qui favoriseraient l'accès des piétons aux quais en toute sécurité.

L'Association souhaite enfin que les rues et les parcs de cette zone soient rendus à la Ville de Montréal, que le gouvernement fédéral collabore plus étroitement aux efforts accomplis par l'Association et que la participation publique se poursuive dans toutes les phases ultérieures du projet.



L'Association Le Vieux Port voit de cette façon la transformation de la rue De la Commune en une voie urbaine étagée en terrasses jusqu'au fleuve. Des autobus pourraient circuler dans des voies réservées et des passerelles permettraient aux piétons de passer par-dessus les voies ferrées.

Modest port plan wiser

The federally-financed Old Port Association has wisely set aside the ambitious architectural schemes for massive re-building along the Montreal waterfront and gone to the heart of the port development problem.

The point of the operation should be to let Montrealers enjoy the port as much as possible — wander about in it, watch the ships come in, have lunch in waterfront cafés. Architects commissioned for the purpose offered schemes for turning the western part of the port into something else: a water sport lagoon, a housing development, a park. Besides their cost, these schemes miss the point — to open the port to the public.

There are practical difficulties which the Old Port Association recognizes. Trains must still run on the tracks along the port, but safe pedestrian crossings should be possible. Access must be controlled where pilferage is a problem, but that need not prevent access to piers used for berthing and ship repair.

If the Harbours Board would just take down the fence and landscape some of the acres of asphalt that form the main physical barriers between the city and the port the public would begin to feel welcome in the

port. Bicycle paths and pedestrian walkways can be laid out quickly and cheaply.

Much more than that should be done as time and money permit. Parking space will be needed; a maritime museum would be in keeping with the character of the area; the city will have to improve de la Commune St. to accommodate outdoor cafés, pedestrians and local traffic and limit heavy truck traffic; bus service will be needed.

The idea of recycling the sheds near Bonsecours Market as a public market and a sports centre is appealing but recreation associations and merchants would be better able to judge whether it makes sense.

The great strength of the Old Port Association's proposal is its feasibility, its modest approach, its insistence that Montreal neither wants nor needs massive and costly construction work along the waterfront.

The association has laid out a useful agenda for the federal, provincial and municipal departments involved. The primary responsibility rests with the federal government, which owns the waterfront land. Elmer MacKay, the federal minister in charge, need have no hesitation about endorsing the proposal and starting work on it.

LE VIEUX PORT

OTTAWA MET LE PLAN OUELLET DE RÉAMÉNAGEMENT AU RANCART

■ Les plans de réaménagement du Vieux Port de Montréal conçus du temps où M. André Ouellet avait la responsabilité des Affaires urbaines ont été mis au rancart par le gouvernement fédéral. Quant à la Société canadienne d'hypothèques et de logement qui a hérité du dossier après l'abolition du ministère des Affaires urbaines, elle poursuit des travaux isolés et il n'est pas question qu'elle se charge du réaménagement global du Vieux Port. Il semble même que le dossier passera de la SCHL au ministère des Travaux publics. C'est ce qu'a appris Gilbert LAVOIE du bureau de LA PRESSE à Ottawa. Toutefois, la restauration de la rue Saint-Pierre se poursuit. Le côté est de la rue abritera bientôt 58 logements réaménagés et du côté ouest, on construira une coopérative d'habitations dans le but de repeupler le Vieux Montréal.

Cité du Havre:

1,000 logements

1,000 LOGEMENTS

La SCHL lorgne du côté de la Cité du Havre

■ OTTAWA — La Société canadienne d'hypothèques et de logement compte entreprendre dès 1981 la première phase d'un programme de développement domiciliaire d'environ 1,000 unités de logements à la Cité du Havre, à l'ouest du site d'Habitat 67.

GILBERT LAVOIE
de notre bureau d'Ottawa

C'est ce qu'a révélé à LA PRESSE un porte-parole du ministre des Travaux publics responsable de la SCHL, M. Paul Cosgrove, en précisant que 75 pour cent de ces unités de logements seraient probablement vendues en condominium et que les autres seraient louées. Le bureau responsable du Vieux port pour la SCHL à Montréal entreprendra sous peu une étude de marché pour déterminer à quel type de clientèle ces logements doivent s'adresser, après quoi on procédera à des appels d'offres.

Joint par LA PRESSE, le directeur de ce bureau, M. Gérard Vibien, a révélé qu'on songe à un type de développement un peu similaire à celui de l'Île des Soeurs, c'est-à-dire s'adressant à une clientèle à revenu moyen et «moyen élevé». Il a fait savoir que l'étude de marché devrait prendre deux mois, et qu'il faudra ensuite environ deux mois pour les appels d'offres, ce qui veut dire que les travaux de construction de la première phase, prévoyant environ 150 à 200 unités, pourraient être terminés à la fin de 1981.

Le coût de ces condominiums pourrait être de l'ordre de \$45,000, et le prix de vente d'environ \$60,000. M. Vibien a fait savoir que certains entrepreneurs sont déjà intéressés à réaliser ce projet pour le compte de la SCHL. La Société exigera cependant que les entrepreneurs assument l'entière responsabilité du projet incluant le finance-

ment et la vente des unités d'habitation.

Opposition

On peut s'attendre à de l'opposition à un développement résidentiel à la Cité du Havre notamment de la part des résidents actuels d'Habitat 67. De plus, l'Association du Vieux port qui avait été chargée par le fédéral de consulter la population sur le développement de cette partie de la ville, s'est dite opposée lors d'une rencontre vendredi dernier avec le ministre Cosgrove à tout projet de développement domiciliaire à la Cité du Havre.

Interrogé par LA PRESSE récemment, le ministre a dit de son côté qu'il ne voyait pas pourquoi on retarderait la construction dans ce secteur qui jouit déjà de toutes les infrastructures nécessaires.

Le directeur du bureau du Vieux port, M. Vibien, a signalé pour sa part qu'il n'est pas question de toucher à la pointe est de la Cité du Havre, qui sera éventuellement aménagée en parc. Ces terrains appartiennent actuellement au Port de Montréal et M. Vibien espère que la population fera les pressions nécessaires pour obtenir un jour leur transfert au service Parcs Canada, pour que la population y ait enfin accès.

Le réaménagement global du Vieux port sur les tablettes

■ OTTAWA — Le gouvernement fédéral a mis au rancart les grands plans d'ensemble de réaménagement du Vieux port de Montréal préparés sous le ministre André Ouellet alors que celui-ci avait la responsabilité des Affaires urbaines.

GILBERT LAVOIE

de notre bureau d'Ottawa

La Société centrale d'hypothèques et de logement, qui a hérité de ce dossier depuis l'abolition du ministère des Affaires urbaines, poursuit des travaux isolés pour la restauration du Vieux Montréal. Mais il n'est pas question qu'elle se fasse le promoteur d'un réaménagement global du Vieux port.

C'est ce qui ressort d'une série d'entrevues effectuées par LA PRESSE auprès des principaux fonctionnaires qui ont la responsabilité de ce dossier au gouvernement fédéral. Les points suivants expliquent l'inaction du fédéral:

■ Les projets de réaménagement soumis au ministre Ouellet n'ont pas obtenu le consensus nécessaire des différents paliers de gouvernements, organis-

mes ou groupes de citoyens concernés.

■ L'abolition du ministère des Affaires urbaines et le transfert de ce dossier à la SCHL, maintenant dirigée par un ministre de Toronto, M. Paul Cosgrove, a privé le réaménagement du Vieux port, de la volonté politique que lui avait accordée M. André Ouellet quand il en avait la responsabilité.

■ La Société canadienne d'hypothèques et de logement n'a pas le mandat ni les outils nécessaires pour orchestrer un tel projet, qui implique des négociations ardues entre les différents gouvernements concernés, et entre les sociétés de la Couronne impliquées, notamment les Chemins de fer et les Ports nationaux.

■ Ottawa attendra le temps nécessaire qu'il faudra au maire Jean Drapeau pour promouvoir son projet de créer une Cité du cinéma près du port, avant d'envisager la vocation future à donner à ces emplacements.

Vendredi dernier, le ministre Cosgrove a rencontré les responsables de l'association Le Vieux Port, qui lui ont demandé de prendre les mesures nécessaires pour ouvrir immédiatement le

port au public, et principalement près du Vieux Montréal. Dans un court document, l'organisme a rappelé les promesses passées des libéraux à ce chapitre, et fait état des sommes investies dans les autres villes canadiennes dans des projets de ce type. Elle a déploré la démolition de l'élevateur à grain numéro 2, et le peu de travail fait par le fédéral pour redonner la vie à ce quartier.

Au bureau de M. Cosgrove à Ottawa, on ne cache pas que le réaménagement désiré n'ira pas aussi vite que prévu sous M. Ouellet. Un adjoint du ministre a révélé que M. Cosgrove a demandé que tout le dossier soit enlevé des mains de la SCHL et soit confié aux Travaux publics. Mais il a ajouté que ce changement administratif ne va pas accélérer les choses, tant que le cabinet n'aura pas décidé d'affecter un budget spécifique à ce projet. «Or le cabinet ne peut pas voter d'argent sans qu'on ait un projet à lui soumettre», a-t-il signalé.

Le fait est que le cabinet a décidé d'étudier cette question à partir d'une approche globale, c'est-à-dire à la suite de toutes les interventions de cette nature partout au pays. Les fonctionnaires du gouvernement préparent actuellement un document de travail sur le sujet. Avant donc que l'on adopte une politique uniforme sur la restauration et l'utilisation des grandes propriétés fédérales au pays, le Vieux port de Montréal risque d'attendre longtemps.

La rue Saint-Pierre

L'incertitude qui plane sur le Vieux port n'empêchera toutefois pas la SCHL d'aller de l'avant dans la restauration de la rue Saint-Pierre, qui constitue l'une des artères les plus attirantes du Vieux Montréal. On annoncera d'ici à trois semaines la signature d'un contrat pour la restauration du côté est de la rue, qui abritera notamment 158 unités de logement qui seront vendues en condominium. Un pâté de maisons sera par ailleurs démoli et remplacé par une coopérative d'habitation, la Coopérative Louis-Hector-de-Callière qui sera financée par la SCHL à un taux d'intérêt privilégié de 2 p. cent. Enfin, un troisième édifice situé près de la rue d'Youville jusqu'à la Commune, abritera des bureaux. Tous ces édifices communiqueront par un mail commercial souterrain. Avis aux intéressés, la coopérative d'habitation procède actuellement au recrutement de ses membres.

LA CITÉ DU HAVRE L'Association du Vieux Port s'oppose à la construction de 1,000 unités de logement

■ L'Association du Vieux-Port est consternée d'apprendre que la Société d'hypothèques et de logement se propose de construire 1,000 unités de logement sur la Cité du Havre et entend proposer aux citoyens une démarche à suivre lors d'une réunion qu'elle tiendra le 1er décembre.

DENIS MASSE

Dans une lettre expédiée le 7 novembre au ministre responsable du projet, M. Paul Cosgrove, l'Association soutient que « la place des espaces verts à la Cité du Havre n'a pas été adéquatement exploitée ou explorée. »

« Il arrive trop fréquemment », poursuit l'Association, que de magnifiques espaces verts soient exploités de façon inadéquate alors que de nombreux terrains de stationnement et des espaces libres demeurent ignorés. »

L'Association du Vieux-Port demande au ministre si la vocation de cet espace ne devrait pas être celle d'un parc plutôt que de servir à l'habitation.

Dans son étude sur l'aménagement du vieux port, l'Association retient que tout rentable que puisse paraître un projet d'habitation à cet endroit, il est sûrement nécessaire d'aménager et d'ouvrir au moins une partie du secteur en tant que parc public et d'en améliorer l'accessibilité afin d'en permet-

tre un usage plus grand.

Le secteur à l'est d'Habitat 67, continue l'étude, devrait être aménagé en parc et en poste d'observation. Un parc linéaire, comprenant une piste cyclable, devrait être créé le long du quai et des passages pour piétons installés le long du bord de l'eau.

Le problème de la construction d'habitations est l'un des plus ardues du projet de réaménagement du Vieux-Port.

La SCHL qui est propriétaire du terrain en vertu d'ententes et d'échanges avec le Conseil des ports nationaux, a préparé plusieurs plans pour l'aménagement d'unités d'habitation au cours des dernières années.

La SCHL veut d'abord aménager le secteur comme source de revenus et ensuite profiter des systèmes d'égouts et d'eau qui sont en place.

Le processus de consultation a fait surgir plusieurs questions de base qui jettent le doute sur l'opportunité d'y aménager des unités d'habitation.

L'Association du Vieux port s'étonne enfin que le gouvernement, après avoir maintes fois annoncé la création de condominiums sur la rue Saint-Pierre, propose maintenant la construction de luxueuses résidences près d'Habitat 67.

La réunion prévue pour le lundi, 1er décembre, aura lieu au 165 Place d'Youville, à compter de 21 heures.

Montréal, Boston et leurs vieux ports

BOSTON et Montréal ont presque le même âge. Toutes deux sont tournées vers l'Atlantique et ont été depuis trois siècles un point d'arrivée des voies de transport et de communications avec l'Europe, des portes d'entrée du continent. Les deux villes se sont industrialisées au siècle dernier en s'appuyant à la fois sur le secteur traditionnel du textile et du vêtement et sur leur port.

Les deux villes ont, surtout depuis la Deuxième Guerre mondiale, décliné sur le plan économique et subi les effets néfastes d'un étalement urbain au point où le vieux cœur de la cité se trouvait déserte. Il y a une quinzaine d'années, dans le quartier du vieux port bostonnais, la population n'atteignait pas 1.000 personnes; le Vieux-Montréal avait perdu la quasi totalité de ses habitants.

Depuis quelques années, des efforts considérables de rénovation urbaine et de développement ont redonné à la vieille ville bostonnaise un cœur battant. Toute la zone du vieux port et ses quartiers limitrophes s'est transformée en un vaste chantier de réhabilitation du milieu urbain. Boston démontrait que l'on pouvait renaitre dans son vieux bâti et à cause de son vieux bâti.

Montréal est entrée dans cette phase de sa relance avec la mise en valeur de l'arrondissement historique et le programme de développement du vieux port. La renaissance de la ville ancienne doit-elle s'inspirer, voire imiter, l'expérience bostonnaise?

Un fort nombre parmi ceux qui se sont préoccupés de l'avenir du Vieux-Montréal et de son port citent en exemple le



cas bostonnais et réent d'un marché Quincy sur le quai Jacques-Cartier, voire dans l'immeuble même du marché Bonsecours, ou encore de construction d'édifices à divers usages jusque dans l'eau.

La réussite bostonnaise s'explique dans le contexte propre à cette ville, un contexte significativement différent de celui de Montréal. Qu'il suffise simplement de constater que près de 60% de l'assiette foncière bostonnaise est exempte de taxes municipales (à cause de la prolifération des universités, collèges, hôpitaux, immeubles administratifs du Commonwealth du Massachusetts et du gouvernement fédéral, etc.) pour comprendre avec quel empressement l'administration municipale a utilisé son vieux port pour élargir son assiette foncière imposable.

Montréal n'est pas dans cette situation et son vieux quartier ne s'est pas dégradé au point de se taudifier. Le Vieux-Montréal n'avait plus beaucoup d'habitants mais il restait un important lieu de travail dans la ville, une ressource touristique et l'un des lieux animés de Montréal, l'été tout au moins.

Dans les options d'aménagement du vieux port de Montréal, il a été proposé d'aménager dans l'ancien marché

Bonsecours et sur le quai inoccupé en face (quai Jacques-Cartier) un marché neuf, un centre du commerce de détail qui deviendrait, par son achalandage, un lieu de rassemblement animé. C'est la transposition directe et sans nuance de la solution bostonnaise des marchés Quincy et Faneuil lesquels, par des cheminements pédonniers, font un lien entre l'hôtel de ville et le parc en front de l'océan.

Telle solution ignore sans doute que la plus ancienne rue commerçante de Montréal, la rue Saint-Paul, existe toujours comme rue commerçante, qu'elle possède un potentiel de développement inexploité encore et qu'elle fait un lien entre les deux grandes places du vieux quartier, la place Jacques-Cartier et la place D'Youville. La première a déjà sa vocation et sa réputation, la seconde deviendra bientôt l'une des plus belles places de Montréal. Il n'y a donc pas lieu de compromettre son épanouissement par une implantation inadaptée.

Cet exemple conduit tout droit à définir le véritable défi qui se pose désormais à la Société immobilière du Canada (Le Vieux port de Montréal) Limité que vient de constituer le gouvernement du Canada pour orienter et réaliser le développement de la fenêtre des

Montréalais sur le fleuve. Le véritable défi consiste à réunir dans un seul et même quartier urbain le vieux port et le Vieux-Montréal comme ils l'étaient autrefois.

Développés séparément et en concurrence l'un de l'autre, le vieux port et le Vieux-Montréal resteront deux quartiers distincts et toujours inachevés. Développés ensemble et en complémentarité, ils forment à nouveau le cœur battant de Montréal.

Le gouvernement du Canada n'a pas voulu placer la Société immobilière devant un fait accompli en choisissant lui-même l'une ou l'autre des options d'aménagement à l'étude depuis plus de deux ans. Le conseil d'administration de la Société doit, d'ici au printemps prochain, définir les orientations et la programmation du développement qu'il articulera dans le vieux port.

Le conseil d'administration est composé de M. Paul Gérin-Lajoie, à la présidence, et de M. Pierre Camu, président de March Shipping, de Mme Rita Dandavino, urbaniste, de M. Guy Lacoste, directeur du Service de la gestion immobilière de la Ville de Montréal, de M. Pierre Lortie, président de la Bourse de Montréal, de M. Jim Thom, président de Montreal Shipping Inc et de M. Clermont Vermette, avocat.



Montreal waterfront to see major development

By STEVE KOWCH

Montreal's waterfront will be developed even further following a decision by the Canada Mortgage and Housing Corporation to turn Cite du Havre into a high-class residential area.

To be known as MacKay Pier, working documents obtained by *The Sunday Express* from CMHC state. "A development of 1600 total units is anticipated for the site, with a maximum density of 150 units per hectare. A range of residential structures is planned varying from townhouses to eight to 16-storey apartment buildings and parking structures."

Plans

Developers have already submitted plans for the multi-million-dollar project.

CMHC says it will place strict controls on the type of buildings to be constructed.

The corporation says parking facilities, for example, cannot be visible from Pierre

Dupuy Avenue — the street that runs along Cite du Havre towards Man and His World from the Bonaventure Expressway.

Nor can the parking facilities be visible from the promenade to be constructed along the St. Lawrence River.

The concept of the MacKay Pier Project is to blend the atmosphere of fine living with recreational facilities expected to draw not only the upper class but tourists as well.

Habitat 67

CMHC also wants the developers to make sure the buildings to be constructed will complement the world-famous Habitat 67, which is up for sale.

The corporation says everything must blend together and has gone as far as to recommend the high-rise apartment buildings be constructed in such areas so as not to cast shadows or block the view of the city or river from the townhouses.

Some commercial establishments will be

permitted in the project to provide residents with stores.

Shops designed to serve the tourists will be constructed away from the residential complex and closer to the promenade.


In April RMB Technical Services Ltd. was contracted to run soil tests to make sure the pier that was constructed with fill from numerous demolitions was capable of withstanding the construction of townhouses and high-rise apartment buildings.

No problem

The studies carried out indicated there was no problem with the site and gave CMHC the green light for the project.

MacKay Pier was constructed to protect the Port of Montreal against the St. Lawrence River rapids and to facilitate the maneuvering of ships in the port.

It was developed as an access to Expo 67 during the mid-1960s and is home to Habitat 67.



**1 600 logements
à la Cité du Havre?**

• Le gouvernement fédéral annoncerait d'ici peu, un développement domiciliaire de 1 600 logements à la Cité du Havre pour lequel on demandera des offres de différents entrepreneurs. Ces derniers devront soumettre un projet cadrant avec les pyramides d'Habitat 67. Le stationnement devra être invisible, il y aura également des boutiques et l'on veut un projet prévoyant de tout, c'est-à-dire des maisons en rangées, jusqu'à des immeubles de 16 étages.



Guy Pinard

Fenêtre sur le fleuve: sur le point de se réaliser

■ En déambulant dans le Vieux-Montréal, un fait saute aux yeux: ce quartier jadis négligé par l'administration municipale a subi d'intéressantes modifications. Le recyclage de vieux entrepôts en logements a permis de repeupler graduellement un quartier laissé pour compte ou presque il y a à peine 10 ans. La restauration des édifices historiques et la mise en valeur des propriétés privées par leurs occupants lui redonnent petit à petit ce cachet qui fut jadis le sien.

Depuis le début des années 70, les différents intervenants, publics et privés, ont donc investi des millions de dollars dans un effort concerté pour améliorer la qualité de la vie, tant des nouveaux résidents du quartier que des visiteurs qui y affluent, Montréalais comme touristes.

Cependant, ces investissements seraient vains s'ils n'étaient accompagnés d'une revitalisation du vieux port et de l'ouverture d'une fenêtre sur le fleuve, promesse depuis plus d'un quart de siècle. On l'a abordée sous tellement d'angles qu'elle est en quelque sorte devenue le symbole de ces projets dont tout le monde parle mais que personne n'a la volonté politique de prendre sous sa responsabilité pour les mener, pourrait-on dire, «à bon port». C'était par exemple le cas du métro à Montréal dont on a causé pendant des décennies, jusqu'à ce le maire Jean Drapeau réalise enfin ce vieux rêve auquel personne ne voulait plus croire.

Du concret...à court terme

Après quatre ans de planification sous l'égide de l'Association Vieux-Port, accompagnée de la préparation d'une série de quatre options de développement, voici que la mise en valeur du territoire riverain est sur le point d'aboutir. Mais certains, comme saint Thomas, préféreront attendre de voir pour croire...

La formation de la Société du Vieux-Port de Montréal par le gouvernement fédéral est un pas dans la bonne direction, tout comme les deux réalisations que sont le parc linéaire de la Commune (commencé sous la responsabilité de l'association, mais dont la société s'arroe la réalisation, ce qui ne manque pas d'étonner...) et la restauration de la Tour de l'horloge.

Le prochain geste spectaculaire sera posé avant le printemps prochain, avec la démolition de l'élévateur à grain numéro un, entre la place Royale et le boulevard Saint-Laurent, et de certains entrepôts vétustes, afin de débayer le terrain nécessaire pour la mise en valeur du quai Jacques-Cartier par des aménagements permanents. On commencera enfin à convertir en réalisations tout ce qu'on a couché sur papier ou sur planche à maquettes depuis trois décennies.

Professionnels à l'oeuvre

On sait en effet que plusieurs professionnels travaillent actuellement au plan de mise en valeur de la phase I de l'option choisie, soit l'architecte de réputation internationale Moishé Safdie, l'urbaniste Norbert Schoenauer, le bureau d'architectes Desnoyers, Mercure et Associés, le bureau Devencor pour l'étude de faisabilité et les ingénieurs de Lavalin.

La société fonctionne actuellement avec un budget de \$4,2 millions. Au total, la société prévoit qu'elle devra investir quelque \$70 millions pour les infrastructures du projet, auxquels viendront s'ajouter quelque \$400 millions de l'entreprise privée, que le gouvernement fédéral désire impliquer à fond dans la concrétisation du projet.

Un territoire vaste

Limité aux quais Jacques-Cartier, King Edward et Alexandra, la phase I du développement comprendra des résidences, des édifices à bureaux et des boutiques. Les concepteurs peuvent faire preuve de toute l'imagination possible, tout en respectant un principe immuable: l'accès au fleuve DOIT rester public.

Mais le champ d'activités de la société ne se limitera pas aux trois quais mentionnés précédemment. Le territoire total couvre une superficie de pas moins de 130 hectares, qu'on pourrait sommairement délimiter par la rue de la Commune au nord, le fleuve au sud naturellement, l'autoroute Bonaventure à l'ouest et la rue Amherst à l'est. On remarquera qu'à l'est, on ne parle plus de la rue Berri, mais plutôt de la rue Amherst. La société désire en effet inclure dans le plan de mise en valeur l'aménagement de l'ancienne cour de triage de CP Rail près de l'ex-gare Viger, et le recyclage de l'entrepôt frigorifique, de moins en moins requis dans les activités portuaires normales. Il s'agit, dit M. Théoret, d'un édifice très solide et facile à recycler à des fins qui n'ont pas été arrêtées définitivement.

Les autres paliers de gouvernement

La mise en valeur du secteur implique évidemment une étroite collaboration de la part des autres paliers de gouvernement. Ainsi, de concert avec le ministère des Affaires culturelles, la société étudie la possibilité de transformer la gare maritime Louis-Jolliet en musée de sciences et de technologie. La société espère aussi que la Ville de Montréal pourra rendre le marché Bonsecours disponible pour des fins qui restent à déterminer mais dont on sait déjà qu'elles s'inscriront dans le plan global de mise en valeur du Vieux-Port.

Il reste à voir maintenant ce qu'architectes et ingénieurs nous auront concocté en fait de programme de mise en valeur. Le défi est grand mais captivant en même temps. Les exemples de Boston, de Baltimore et, jusqu'à un certain point, de Toronto, devraient stimuler leur créativité. Les Montréalais attendent cet événement depuis si longtemps qu'ils ne sauraient tolérer un programme moche.

\$500-min. facelift planned for old port

Montreal's historic port district is scheduled for a half-billion-dollar facelift under a federal government plan that appears certain to provoke public opposition.

The Societe Vieux Port, a wing of Canada Lands Co., a Crown corporation, plans to turn a neglected 437-acre slice of the downtown port area opposite Old Montreal into an area of parks and housing, shops and office space over the next several years.

Although the societe won't announce the first stage of its master plan until early October, sources close to the agency say it would use federal and private money to revitalize the four main piers in the central port area, as well as Cite du Havre.

When it announces plans for the first piece of the giant port jigsaw in October, the societe will deal with the key Victoria Pier-Jacques Cartier Pier section, as well as the old Bonsecours Market in Montreal and the Market Basin in front of it.

Calls for housing

All the port area land is owned by the federal government.

The plan calls for low-rise housing on Victoria Pier as well as a system of parks and river-bank walkways, a concert hall and a marina, sources say.

Bonsecours Market would be renovated as a commercial area, possibly a shopping centre. There would be shops and restaurants on both sides of Rue de la Commune in front of the market.

The federal contribution to the scheme would be \$70 million for sewers, a system of river-front parks, roads and other services. Private developers would be invited to invest another \$400 million in low-, medium- and high-income housing and other facilities in the area.

Raising that private capital may be a problem in today's tight economy.

Must pass test

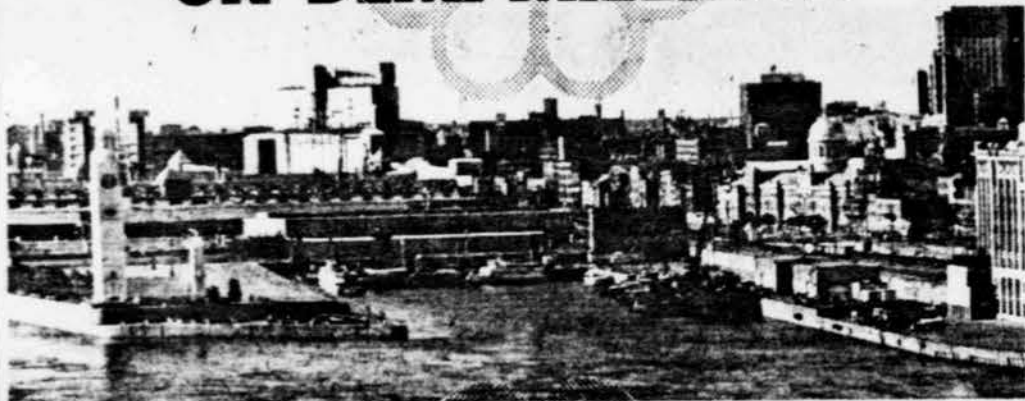
"This is why we must consult the centres of decision when the plan comes out," societe director Gerard Vibien said. "We must pass the market test."

The societe will also have to contend with public criticism of its plan. Some of the 25,000 Montrealers who gave their opinions on a use for the port in a 16-month-long public consultation that ended last year are sure to oppose the new plan.

They didn't want housing on Victoria Pier or anywhere else in the inner port; they didn't want a marina, and they didn't think it was practical to convert the market to other uses.

An official of the societe says the idea of public consultation will be respected, though he isn't sure if there will be further public hearings on the plan after it is presented in October.

UN DEMI-MILLIARD



(Photo Michel Tremblay)

C'est sur le quai Victoria (à gauche et au centre) qu'on parle de construire des logements. A l'arrière, il y aurait des parcs et des théâtres, tandis qu'on réaménagerait la rue de la Commune autour du Marché Bonsecours, dont on voit le dôme à droite.

prévu pour la rénovation du Vieux-Port

Le gouvernement fédéral entendrait consacrer un demi-milliard de dollars pour la rénovation du Vieux-Port de Montréal.

La Société du Vieux-Port envisage de transformer une superficie négligée de 437 acres de terrain en parcs, en maisons d'habitation, en boutiques et en espaces de bureaux au cours des prochaines années.

Bien que la Société ne fasse pas connaître avant le début d'octobre prochain son projet, des sources proches de celle-ci croient qu'on aura recours à des fonds gouvernementaux et privés pour sa réalisation.

Il sera question au début, d'une rénovation dans le secteur sis entre le quai Victoria et le quai Jacques-Cartier, de même qu'autour du marché Bonsecours et du Bassin qui y fait face.

Tous les terrains du port appartiennent au gouvernement fédéral.

Le projet de la Société du Vieux-Port comprendrait la construction de maisons basses sur le quai Victoria, de même qu'un système de parcs, de promenades, une marina et une salle de concerts.

Le secteur du marché Bonsecours serait renové en centre commercial. On y verrait des boutiques

et des restaurants des deux côtés de la rue de la Commune, en face du marché.

La contribution fédérale au projet serait de l'ordre de 70\$ millions, somme consacrée à l'installation d'égouts, de routes et autres services. L'industrie privée serait appelée à investir 400\$ millions dans la construction de maisons pour tous genres de revenus.

Obtenir une telle somme d'investissements privés pourrait toutefois être un problème dans la situation actuelle de l'économie. "C'est pourquoi nous devons consulter les centres de décisions quand le projet sera rendu public", déclare M. Gérard Vibien, directeur de la Société du Vieux-Port.

La Société devra aussi faire face aux critiques publiques de son plan. Certains des 25 000 Montréalais qui ont fait connaître leurs opinions lors d'un sondage de 16 mois qui a pris fin l'an dernier, s'opposent sûrement au nouveau projet. Plusieurs ne voulaient pas de construction domiciliaire dans le secteur, ne désiraient pas de marina et trouvaient inutiles de convertir le marché à d'autres usages.

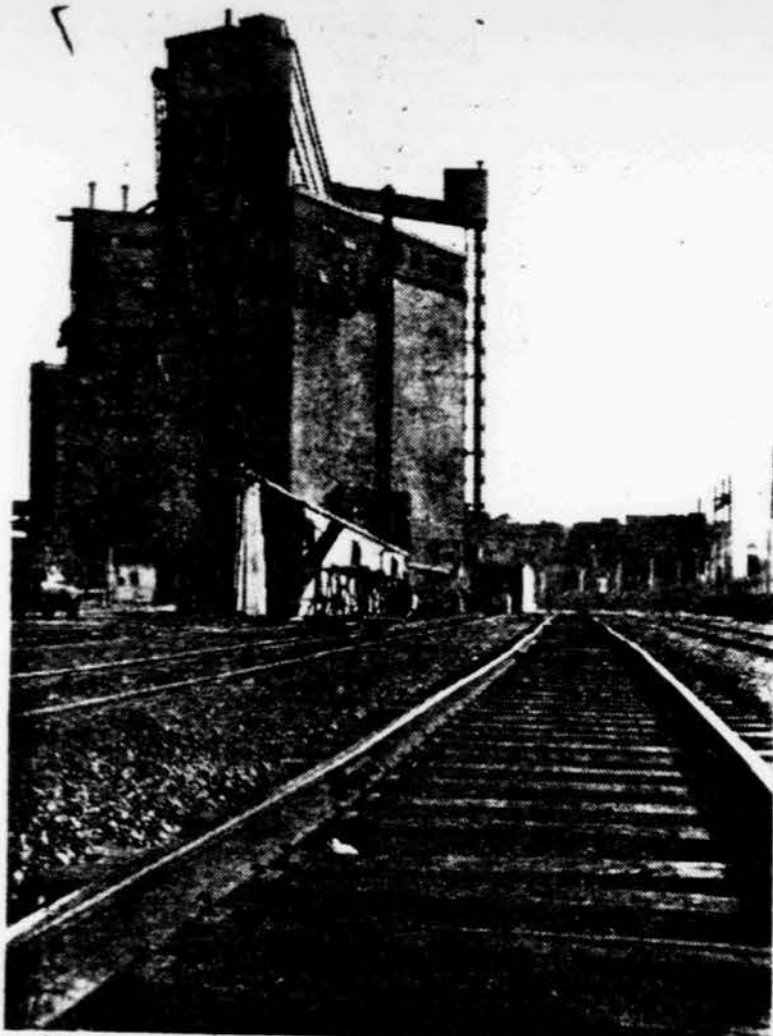


Photo Le Journal - Luc BÉLISLE

Le silo No 1 en démolition

Depuis plusieurs jours, on procède à la destruction d'un plus vieux silos à grains du port de Montréal... En effet, le silo no 1 sera rasé afin de créer plus d'espace pour l'aménagement récréatif du Vieux Port. De jour en jour, les résidents et les passants du Vieux-Montréal peuvent suivre la démolition graduelle de l'immense structure dont l'absence devrait offrir de plus vastes horizons aux estivateurs, la saison prochaine.

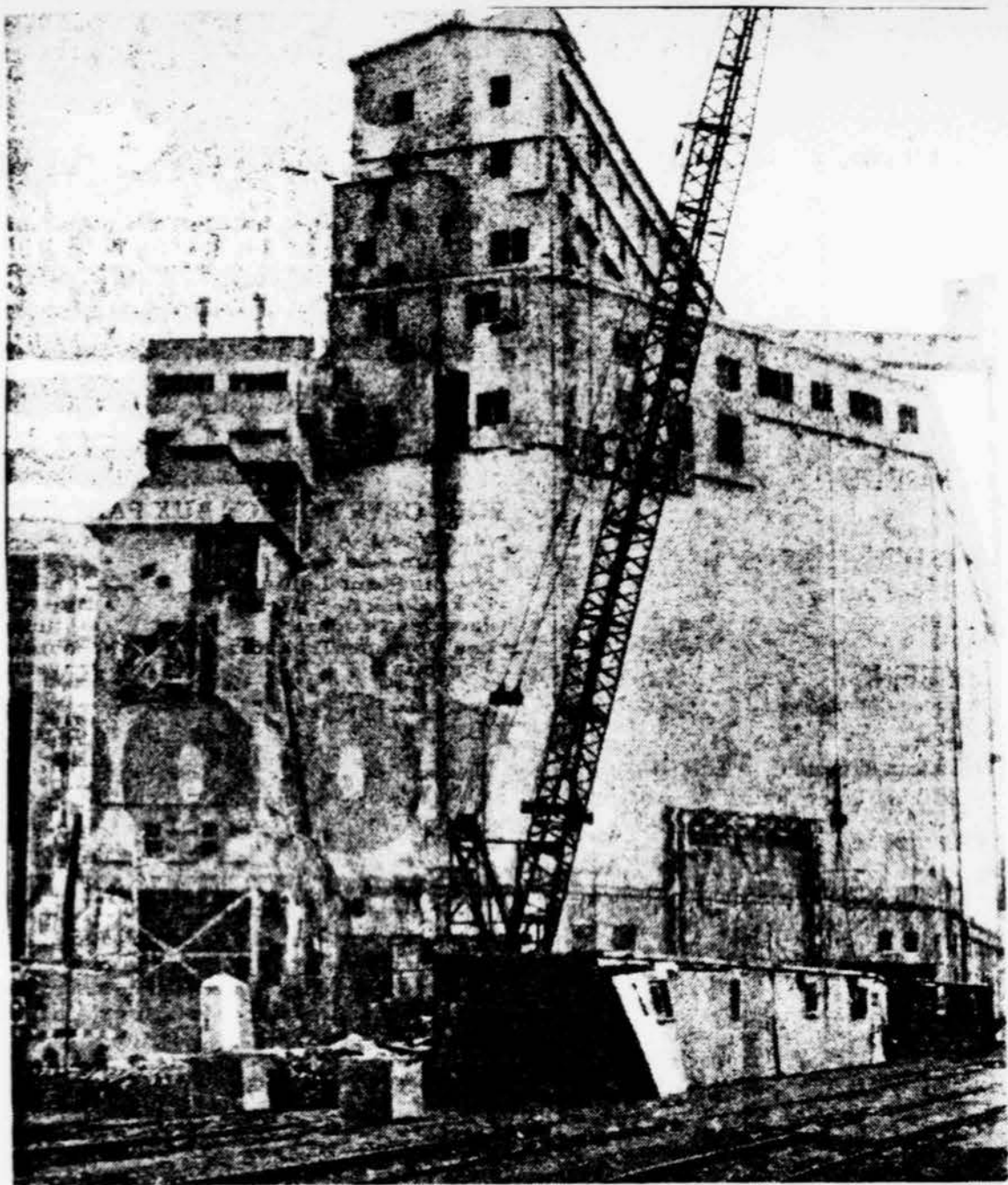


photo Jean-Yves Létourneau, LA PRESSE

Silo 1 : les démolisseurs à l'oeuvre

Des équipes de travailleurs ont entrepris la démolition du silo 1, dont l'emplacement servira éventuellement à l'aménagement d'un parc, dans le Vieux Port de Montréal. L'ensemble du projet n'a pas été sans provoquer une controverse entre les autorités du Port de Montréal et des organismes locaux voués à la conservation qui s'opposent à sa destruction en raison de son caractère historique.

Montréal pourrait profiter de l'expérience de Barcelone dans l'aménagement du Vieux-Port

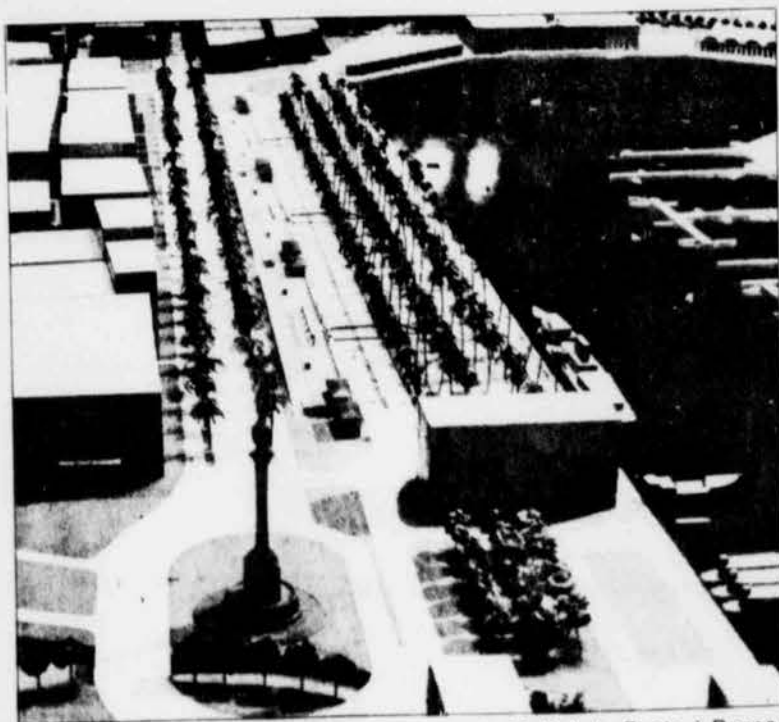
par Odile Hénault

En 1975, au lendemain de la mort de Franco, l'Espagne connaît une transformation radicale. Sans échapper à la récession durablement ressentie par la plupart des nations européennes, la nouvelle démocratie espagnole s'attaque pourtant avec un enthousiasme manifeste à son travail de rattrapage. La Catalogne, privée de certains droits fondamentaux, dont l'usage de sa langue, pendant toute l'époque franquiste, obtient rapidement son statut d'autonomie et vit avec beaucoup d'intensité cette ère de changement.

Connue pour ses réalisations urbaines et architecturales remarquables, Barcelone est depuis toujours à l'avant-garde de l'Espagne, tant sur le plan économique que sur le plan culturel. Cette fois encore, elle a pris les devants et, dans son élan, s'est retrouvée en tête de file des grandes villes européennes.

Or, à Montréal, ces jours derniers, le Centre de création et de diffusion en design de l'UQAM, en collaboration avec la compagnie Alcan et la revue *Section a*, accueillait l'un des artisans de cet esprit de renouveau, l'architecte catalan Oriol Bohigas.

Ce dernier, dont le champ d'activités couvre toutes les facettes de la profession architecturale, détient actuellement le titre ambigu de directeur des services d'urbanisme de Barcelone. Titre ambigu parce que, de son propre aveu, Bohigas ne croit pas en la planification urbaine, qu'il oppose fermement au design urbain. Dès les premiers mots de sa con-



Maquette du projet de Sola-Morales pour le Moll de la Fusta à Barcelone. On y aperçoit une partie du réseau routier, en surface, et l'esplanade créée pour les piétons au bord de la mer.

férence, il se prononce contre l'urbanisme et pour l'architecte, contre le plan d'ensemble et pour le projet. De cette distinction découle toute une série de décisions qui ont mené aux 150 réalisations concrètes de la ville de Barcelone depuis trois ans.

En écartant les principes de planification urbaine « traditionnels » des deux dernières décennies, Bohigas se prononce pour la réhabilitation des centres plutôt que pour la projection de nouvelles villes périphériques, et pour la priorité du sym-

bolisme sur le fonctionnel sans pour autant négliger ce dernier aspect. La conclusion: la revalorisation du cœur de Barcelone et l'humanisation progressive de la périphérie. Pour y arriver, Bohigas fait appel à une équipe d'architectes, provenant pour la plupart de la pratique privée, et leur confie les grands et les petits travaux de Barcelone.

D'un côté, on s'apprête à loger dans une série de bâtiments religieux désaffectés, des fonctions telles que celles d'un Musée d'art moderne et d'une bibliothèque municipale. D'un autre côté, on refait le Paseo Picasso avec interventions minimales: lampadaires, plantes et revêtement de la chaussée piétonne. Pour empêcher le stationnement sauvage, on borde la rue d'un étroit plan d'eau!

Ailleurs, on démolit un pâté de maisons pour créer une petite place devant une jolie église baroque. Plus loin, on réaménage des places existantes en y plantant des arbres, en y installant bancs et fontaines et en apportant toujours un soin très particulier au choix de matériaux dont on recouvre le sol. Dans la périphérie, on invente parcs et bassins là où ne se trouvaient que terrains vagues abandonnés par la spéculation.

Deux interventions méritent d'être décrites de façon un peu plus détaillée: d'une part, l'aménagement d'une place devant la gare des Saints et, d'autre part, la création d'une esplanade qui redonne aux citoyens de Barcelone un accès direct à la mer.

Le projet de la gare des Saints, exécuté par les architectes Pinon et Viaplana, résout de façon admirable un terrain informe en y implantant une structure architecturale riche et évocatrice. Le mérite de Bohigas, dans ce cas précis, consiste à avoir commandé cette oeuvre à des architectes fort doués, mais longtemps négligés à cause de leur insistance à créer avant tout des projets poétiques. Sur la place de la gare des Saints, poésie et architecture se marient parfaitement, tout en valori-

sant la fonction du lieu.

Le second projet, celui du Moll de la Fusta, se compare plus aisément à Montréal où l'intervention actuelle de l'architecte Peter Rose, dans le Vieux-Port, soulève certaines questions similaires à celles qu'a dû se poser l'architecte Manuel de Sola-Morales, à Barcelone. Partant d'un désir d'accès à la mer, comparable à la notion de fenêtre sur le fleuve à Montréal, Sola-Morales a conçu une solution architecturale d'une grande sensibilité qui remet d'ailleurs en cause toute la question des autoroutes urbaines, autre cible de prédilection pour Bohigas.

Dans son projet, Sola-Morales résout le problème routier en isolant le trafic lourd du trafic léger, et en donnant la priorité à une promenade

maritime destinée aux piétons. La Société immobilière du Vieux-Port de Montréal aurait grand intérêt à examiner de plus près cette réalisation, à la fois contemporaine, modeste et subtile que pourtant personne, à Barcelone, ne s'est senti obligé de qualifier de « projet du siècle ».

En effet, pour la capitale catalane, malgré les budgets réduits dont elle dispose, le temps d'agir est arrivé et, grâce à l'esprit énergique de Bohigas et de ses collaborateurs, on consacre temps, argent et enthousiasme à l'action plutôt qu'à la complaisance.

★
Une entrevue de Bohigas accordée au critique René Viau sera diffusée aujourd'hui à 17 h sur les ondes de Radio-Canada FM.

Old Port boss pleased as major work begins



Photo by Aussie Whiting

PAUL GERIN-LAJOIE, director of Montreal's Old Port project.

Seven years after the federal government first made official its intention to stimulate a massive redevelopment of Old Montreal's waterfront, the site is showing signs of progress.

An excavation crew, assigned to reconnect the Lachine Canal with the St. Lawrence River, has started digging out the land-fill dumped into the retired barge route where it crosses under the Bonaventure Expressway.

To the east, landscaping equipment has been rolled onto the wide strip of empty land separating the row buildings on Old Montreal's south side from the harbor's slips and quais.

"During the summer the Old Port will become a huge public work site," says Paul Gerin-Lajoie, director of La Societe du Vieux Port, the 30-month-old Crown Corporation managing Ottawa's \$51 million waterfront-rehabilitation project.

The sum of tax money being spent is hefty, but it spreads rather thin over an area so large. (The Old Port district includes the wide strip running from the Bonaventure Expressway to Amherst St., as well as three quais and Cite du Havre Point). So while the project might provide the Liberal government with a favorable image locally during a probable election year, it will fall far short of giving Montreal the type of celebrated waterfront already developed in cities like Boston and Baltimore.

In a harsh summation of the project, Mark London, an executive committee member of Association le Vieux Port, says it amounts to "spending \$50 million on sewers."

"We're building an infrastructure," countered Gerin-Lajoie, a 64-year-old former Quebec Education Minister.

What that means is that the federal government is essentially sprucing up the district for private development: a grain silo has been flattened, telephone poles are being knocked down and the lines buried, several historical buildings are being restored, and green-space is being created.

The patch of land running the length of Rue de la Commune between the harbor and Old Montreal will be transformed into a verdant promenade flanked by the existing street and a new boulevard. Parks are also being developed where the Lachine Canal is rejoined with the river and on Cité du Havre Point.

What future development will be built around this "infrastructure," designed by Montreal architect Peter Rose, remains to be seen. The Montreal Symphony Orchestra Hall, Science and Technology Centre, and Musee d'art contemporain, planned cultural centres chased by Le Vieux Port administrators, are all to be located elsewhere in the city.

London said he fears Le Vieux Port might let private developers have the run of the land.

"The federal government has so much pride and money on the line, they could feel obliged to pull off something big and flashy" he said. "I was in charge of the public consultation program on the Old Port...and it was unanimous that people didn't want a new city built down there."

"But who knows what they're (the Societe du Vieux Port administrators) doing?"

To that question, Gerin-Lajoie does not reveal anything that hasn't already been announced on the subject.

"This is really a kind of joint venture between public and private development," he said. "It was always our objective to open it up to mixed use (residential/commercial/office) development and it still is. It's a complex we're developing."

Still, despite seven years of studies and planning, it hasn't been decided what type of development should be assigned to specific areas of the Old Port — the piers, for instance: Quais Jacques Cartier, King Edward and Victoria.

"There's a need for flexibility," explains Gerin-Lajoie. "The developers know the market best and must build according to demand."

"Within a year arrangements will be made with private investors. Within five years there will be a number of new buildings on the site. Over the following five years, there will be more. All in all it's a ten year project."

For the time being, however, with an election campaign on the horizon, it rebuilds confidence in the federal Liberal Party.

"Of course the politicians in Ottawa don't expect for it to work against them," he said. "But remember we've been planning this for two-and-a-half years. So it's just a happy coincidence for Liberals that we've just started making visible progress as an election approaches."

Le rapport Lavalin sur le Vieux-Port reste secret

■ Les membres du conseil d'administration du Vieux-Port de Montréal ont reçu hier la

MARIANE FAVREAU

version finale du rapport Lavalin mais on ne sait pas encore quand ce rapport de \$600 000 sera rendu public.

Il s'agit d'un rapport à double volet traitant d'une part des propositions d'aménagement de l'immense territoire qui constitue le Vieux-Port, d'autre part de l'analyse des coûts et de la rentabilité des projets avancés dans l'étude.

L'échéancier prévu pour le dé-

voilement du rapport et la consultation qui doit en découler est déjà en retard, comme le confirme un porte-parole du Vieux-Port.

Les membres de ce comité de consultation ont été nommés par le conseil d'administration mais on n'en a pas encore dévoilé les noms. Son calendrier de travail n'est pas encore déterminé, semble-t-il. Si bien que les consultations qui devaient commencer ce printemps risquent de n'avoir lieu que cet été, période généralement peu propice à ce genre d'exercice.

En fait, le mystère le plus complet continue de planer sur l'avenir de ce territoire sous la gouverne du gouvernement fédéral.

Mais l'an dernier, des rumeurs laissaient entendre qu'on entendait confier une partie de son développement à l'entreprise privée et qu'on n'écartait pas l'érection d'habitations de grand standing.

Ce avec quoi la Ville de Montréal n'est pas tout à fait d'accord. M. Yvon Lamarre a déjà indiqué qu'il ne voyait de l'habitation qu'aux extrémités du Vieux-Port, soit sur la jetée du Havre et à l'extrême est du site.

D'autre part, il semble que le Quincy Market de Boston impressionne des planificateurs qui voudraient répéter ici le même genre de développement touristique.

Reste à savoir si l'étude de Lavalin retient ce genre de propositions.

Housing project in Old Port deserves second look

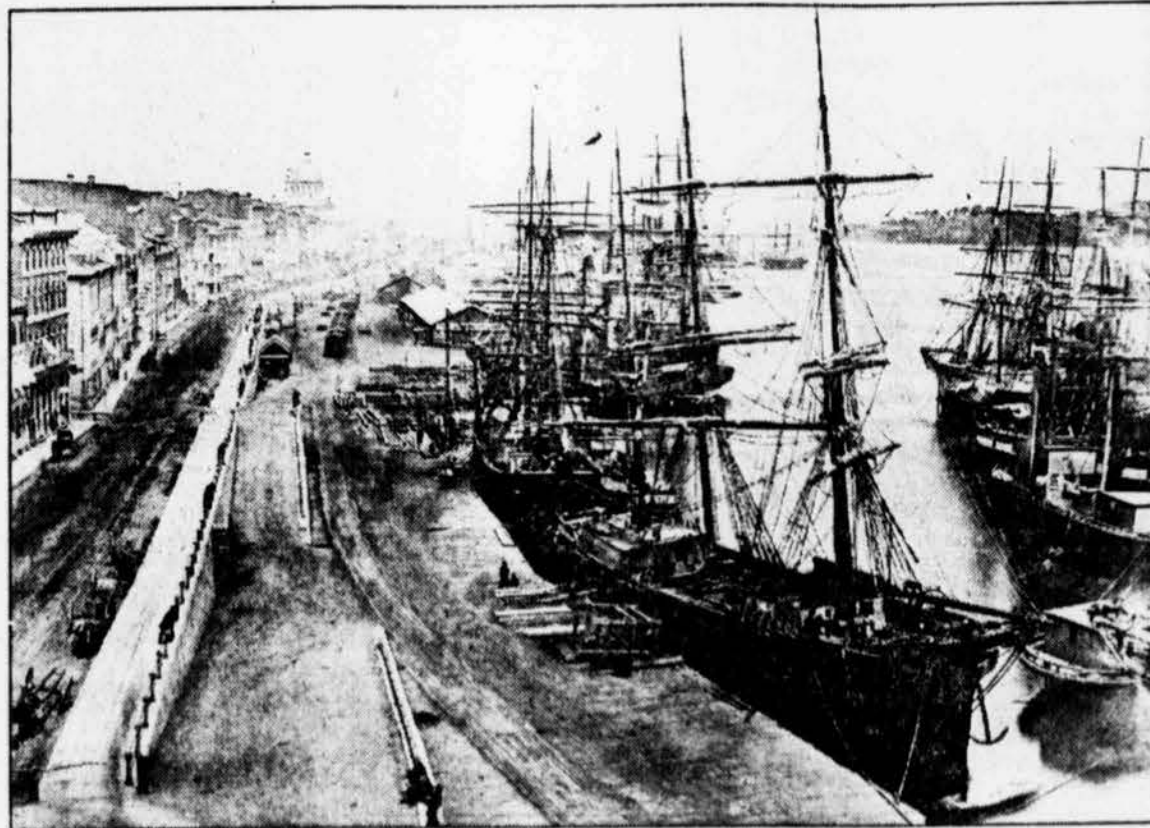
This is the first of two articles that will examine future prospects for Montreal's Old Port.

**By NORBERT SCHOENAUER
and PIETER SIJKES**

Following the public consultations held during September, an interim report on the Old Montreal waterfront was recently published by the Consultative Committee of the Old Port of Montreal. This report contains many recommendations most of which are laudable and ought to receive public support.

The recommendations that warrant support are essentially the following:

- The retainment of public ownership of all port lands now under study.
- The restoration of public access to the waterfront edge throughout the old port.
- The development of the old port area in harmony with Vieux Montréal, in terms of land use, building mass and scale.
- The linking of the harbor area with the linear park paralleling the Lachine Canal.
- The restoration of de la Commune St. as a waterfront street between the existing piers.



De la Commune street in 1870s when the harbor was still bustling, and, at right, urban waterfront housing along Amsterdam's canals.

- The exclusion of high-rise office and apartment tower development, as well as large scale shopping centres, from the old port area because of their excessive car access requirements.

- The inclusion of all-season parks for public enjoyment in the Old Port area.

While laudable, the report contains one recommendation that is arguably counterproductive, namely the rejection of medium density residential use, even if it is compatible with recycled housing in Old Montreal.

At present, Old Montreal lacks public parks, and the opportunity exists to rectify this shortcoming. The only question is whether a park of 131 acres (the area of the port lands) is the optimum size for Old Montreal.

From an urban design point of view, small scale parks would not only be more in keeping with the existing urban pattern, but would also be more useful for the residents especially if several small parks were to be distributed along the harbor front.

Size, however, is only one dimension of a park; quality is another. And, it is common knowledge that

large parks are difficult to supervise, especially after sundown, when they can represent a hazard to an unwary user. Only the presence of a residential population in close proximity to a park can provide a sense of security around the clock to park users. Moreover, permanent residents provide vitality to the area summer and winter.

Argument negated

Provided that public pedestrian access to the waterfront is assured as a right-of-way, the fear of "privatization" is unjustified if housing is built on leased rather than freehold land. After the expiration of the lease, development reverts to public ownership.

The argument that this area is unsuitable for housing on the grounds of adverse conditions, especially during winter, is negated by the popularity of Habitat on Cité du Havre and housing on Nuns' Island, not to mention Old Montreal itself.

Furthermore, the assertion that new housing in the port area would retard recycling of Old Montreal buildings for residential use is equally false. People seeking a home in new buildings are not com-

peting with those who are attracted by a domestic environment in old restored buildings. It is more reasonable to assume that the presence of new housing in the vicinity of Old Montreal would bring about a critical mass of residents justifying improved services in the area and thereby making the old city an even more desirable place to live.

As an island city, Montreal is endowed with a long and diverse waterfront that features several types of water edge habitats and developments, i.e. undisturbed bird and flower sanctuaries, agrarian waterfronts of cultivated land, landscaped waterfront parks for public enjoyment, linear waterfront parks limited exclusively for the use by pedestrians and bicyclists, playground, amusement and recreational waterfront park developments, suburban residential waterfronts, and, finally, industrial waterfronts.

The one dramatic form of waterfront development that Montrealers do not possess, however, is an "urbanized" one.

Many large cities on major water ways or sea coasts throughout the world have urbanized wa-

terfronts. Ile de la Cité, Ile St. Louis, and the Left Bank in Paris represent familiar examples of urban development along the river bank and — most important — without the sacrifice of public access to the water's edge.

Amsterdam's canals lined with continuous rows of buildings, Copenhagen's harbor front development, are other famous examples of urbanized waterfronts with public access to the water edge.

Urbanized waterfront

Pictures dating from about 100 years ago demonstrate that in the past Montreal, too, had an urbanized waterfront along de la Commune, a street that paralleled the old harbor. The opportunity now exists to restore de la Commune's prospect over the river, at least partially, and there appears to be a consensus on this issue by nearly everyone.

Controversy truly exists only on the proposed future land use of Quai Jacques Cartier and Quai de l'Horloge (known in the past as Jacques Cartier and Victoria Piers respectively). Today, the two piers touch since the basin separating

them was filled in about a decade ago; fortunately, the Bassin d'Horloge (called Marked Basin in the past) was not subjected to a similar fate.

Together, the two quays contain about 40 acres. A large part of this land was used unsuccessfully over the past couple of years as a fairground in competition with "La Ronde." It was an ill-conceived attempt to duplicate some of the latter's attractions. A better land use is clearly sought. Parks yes, but what else?

The Island of Montreal's waterfront is in excess of 125 kilometres, exclusive of its many islands, and most of this waterfront is suburban in nature, i.e. consisting of a loose urban pattern made up of detached buildings spatially separated from each other.

A unique opportunity exists at present to give consideration to an urban waterfront edge, that is in harmony with Old Montreal, both in terms of land use and building mass and scale. This, however, would be impossible if residential land use for the Old Port development is excluded — as the interim report suggests. Surely this would be a mistake, since a residential

component ensures the presence of people on the development site around the clock and in all seasons of the year.

It may be of interest to recall that the medieval fortified city of St. Malo occupies the equivalent area of Jacques Cartier Pier, namely about 40 acres. St. Malo residents managed to build a cathedral, several churches, schools, commercial establishments and housing for several thousand people on 40 acres. And medieval St. Malo became a beautiful urban environment with no evidence of wasted space. Of course, to build a replica of St. Malo is not advocated, but to build a contemporary urban development that echoes the spirit of Jacques Cartier's city would be most appropriate on the quay named after him.

• *Norbert Schoenauer and Pieter Sijpkens are professors of architecture at McGill University. In 1982, Schoenauer, working for the consortium Lavalin-Desnoyers Mercure Inc., was a consultant to the Old Port Corporation and designed a project that called for housing on Jacques Cartier Pier.*

Housing on Old Port's piers is discarded concept

This is the second of two articles examining proposals for future development of Montreal's Old Port.

MARK LONDON
Special to The Gazette

Flabbergasted and incredulous are the only words I can use to describe my reaction to last week's article on the Old Port.

After all Montrealers have been through on this subject, I am amazed that anyone would again propose the long-discarded idea of building apartment buildings on the piers in front of Old Montreal.

It has been clear for years that neither the city nor the population wants housing, or any major development for that matter, on the piers. But developers and architects always seem to be able to come up with all kinds of wonderful reasons to build.

Last week's article argued that the construction of housing on the piers would improve the micro-climate, lead to 24-hour activity, make it safer to walk at night, and would nicely complement the city's natural geographic features with its urban features.



Piers with housing on Boston's waterfront are dominated by parking lot. Waterfront housing in Vancouver (right) requires private land.

The same arguments could have been used a century ago when our city fathers were debating what to do with Mount Royal.

Fortunately, people with a broader vision prevailed. The mountain was reserved for public purposes and not covered with housing.

Special place

There are some places in the city that are so special that they should not be converted into ordinary neighborhoods: the mountain, St. Catherine St., the Old Port. Sure a city needs small cosy parks and comfortable neighborhoods; but it also needs some spaces that are majestic, at the scale of a nation, not a neighborhood. Its most symbolic places should belong to all its citizens, not the privileged few who are able to live nearby.

The past decade's debate over the future of the waterfront here, as in many other cities, has centred on the decision over whether it should be used for public purposes or for private development.

Ten years ago, the federal government shelved architect Michel Lincourt's plan to build hotels, apartment and office buildings on the piers after the City of Montreal said it did not want to see "a new city between the old city and the river".

In 1977, the federal government

promised to respect the desires of the city and the results of a major public consultation program (which I co-ordinated). The conclusions of this process were that the piers should be used for a modestly-scaled variety of public purposes and that there should be no housing on the piers.

Then, a development corporation was set up which shelved the public consultation report and spent two years working secretly on more plans for hotels, apartment and office buildings on the piers. Again, the city and citizens successfully lobbied the federal cabinet to drop the scheme.

A year ago, a new scheme done by Lavalin dropped the housing but proposed shopping centres and tens of millions of dollars of other private development. It was a lot closer to the public consultation results but still totally out of scale from the low-key development which people had called for.

Finally, this past year, the new Conservative government gave the development corporation a new board which set up a second, major public consultation process.

The results?

Surprise, surprise! After hearing dozens of briefs from all kinds of groups, it has just concluded that

the piers should be used for a modestly scaled variety of public purposes and that there should be no housing on the piers.

Beautiful images of St. Malo, Amsterdam and Venice are seductive but, unfortunately, we cannot build an instant historic waterfront city. Frankly, the plans prepared a few years ago for Montreal's "contemporary" version of these ancient cities looked much like any other bunch of apartment buildings — probably a great asset to the parking lot around Fairview Shopping Centre, but nothing whatsoever to do with one of the most historic sites and significant public spaces in Canada.

Urbanized waterfront

Montreal already has an urbanized waterfront and it's an historic one to boot. It is the southern edge of Old Montreal — de la Commune — perhaps the greatest waterfront street in North America. It needs to be enhanced, not blocked off from the water by new condominiums as has occurred in waterfront areas of other cities, Boston and Vancouver, for example.

No. The idea of filling the piers with housing has been rightly put

aside, and today it is really a red herring.

The preliminary recommendations of the consultative committee have finally got the project back on the right track. The challenge now is to fine-tune the report and to figure out how to put it into effect.

In fact, unlike the impression given in last week's article, the committee never suggested that all 131 acres of port land be turned into one big park. It recommends a whole variety of cultural and recreational activities and also the possibility of some secondary commercial and other uses.

And now there is a good chance that such a plan can finally be implemented. The Quebec Liberal party made a commitment two years ago to relocate the Museum of Science and Technology into the Old Port. And Canada's National Railway Museum wants to move from St. Constant on to the Old Port site. Around these two major activities, we can add some galleries, shops, restaurants, walkways along the water, a summer amphitheatre, indoor and outdoor sports, a recreation centre and any of a long shopping list of suggestions in the consultative committee's report.

That would be plenty.

The committee's proposed total ban on industrial activities and public markets might be a bit extreme; if carried out at a small scale, such activities could be a positive asset. However, the committee is right in saying that the old port is not the place for yet another one of those Super-Shopping-Centres-Disguised-as-a-Festival-Market which the Rouse Corporation seems to be building on the waterfront of every American city.

Next step

Build the festival market shopping centre in Windsor Station, build the housing on all the vacant land in real neighborhoods which are not windswept and already have schools and services, build the office buildings downtown; and restore the Old Port to its onetime splendor as the great public space of the city.

What is the next step?

Well, we have been talking about the future of the old port for seven years now and some people might be tempted to say "build anything, just get going now."

I would argue that most of those

years have been wasted, for one simple reason: we have never done planning and consultation at the same time. We have either had experts developing concepts and doing all kinds of studies in total isolation from the public, and with little respect for public desires, or in 1979 and again in the past year, we have had consultation without planning.

Now this latest consultation has been essential in establishing the general orientation that the area should take, I hope for good. What we have to do next is to hire planners, architects, economists and other professionals to analyze specific proposals, come up with plans, work out scheduling, and line up the financing. But this time, they have to be clearly instructed to follow the principles being outlined by the present consultative committee, and to continue to consult the population at every upcoming stage.

So, it may take another year before we see any major proposals finalized for the Old Port, but it is worth the wait. This is the face of Montreal. Let's not mess it up.

• Architect Mark London is executive director of Heritage Montreal.

Housing urged for Old Port

By SYLVIE DUPUIS
of The Gazette

An expert on urban planning and a professor of architecture both urged the inclusion of private housing in the redesigning of the Old Port of Montreal, but their suggestions were rejected Saturday.

The proposals were made during the second day of public hearings by a committee studying specific uses for the Old Port.

The second round of hearings concludes today.

Housing had already been ruled out in the general guidelines adopted after the first public hearings in September.

The guidelines state that the Old Port, under public ownership, should be used for cultural and recreational purposes.

"Housing simply does not fit in," said committee co-chairman Stephen Cheasley.

"It has been ruled out because the moment you let people in . . . they think they have the right to privatize the land, to do what they want with it."

But one of the proponents of housing at the Old Port, Jean-Paul Guay, of the Université de Montréal's Institut d'urbanisme, said permanent residents on the site would not lead to privatization.

"On the contrary," he said, "housing appears to be essential to the use, animation, vitality and security of the site."

Professor Norbert Schoenauer of McGill University's School of Architecture also stressed the need for residential and commercial use of the Old Port.

"Provided that public pedestrian access to the waterfront is assured as a right-of-way, the fear of privatization is unjustified if housing is built on a leased rather than freehold land," Schoenauer said.

The committee recommends that only "accessory" commercial activities be allowed on the site, but Guay said more businesses and services are needed for residents of Old Montreal.

He felt that that housing construction in the Old Port would help attract these businesses.

While housing and commercial applications for the site had the greatest number of proponents Saturday, representatives of artistic groups also suggested converting facilities into studios, theatres, and exposition halls for Montreal artists and performers, while Le Monde à Bicyclette suggested using facilities for cyclists.

The hearings resume at Complexe Guy Favreau at 2 p.m. today.

La deuxième saison de ski
de randonnée au **VIEUX-
PORT DE MONTRÉAL** sera
inaugurée officiellement jeudi
midi, par **PIERRE EMOND**, di-
recteur administratif de la So-
ciété immobilière du Canada
(Le Vieux-Port de Montréal)
Ltée.

Si Ottawa le veut

Le Vieux Port de Montréal pourrait changer d'allure

(LE DEVOIR) — Le cabinet fédéral sera appelé à approuver au cours des prochaines semaines un investissement de quelque \$ 130 millions dans le Vieux-Port de Montréal.

C'est ce qu'ont confirmé, hier, le président de la Société du Vieux-Port Roger Beaulieu et le cabinet du ministre des Travaux publics Stewart McInnis.

Le projet de revitalisation du Vieux-Port est estimé à près de \$ 500 millions, dont plus de la moitié proviendrait du secteur privé pour la construction d'entre 1.500 et 1.700 unités de logement et d'un hôtel quelque 120 chambres. Le gouvernement québécois, la Ville de Montréal et d'autres intervenants seraient appelés à contribuer pour environ \$100 millions, affirme M. Beaulieu.

Le projet, qui a été approuvé par le maire Jean Doré — qui affirmait vouloir que le tout soit complété pour le 350e anniversaire de la fondation de Montréal en 1992 — et par le gouvernement provincial, soutient M. Beaulieu, prévoit aussi la relocalisation de plusieurs installations au Vieux-Port.

Ainsi, l'aquarium de Montréal qui se trouve présentement à La Ronde serait déménagé au quai de la Tour de l'horloge au pied de la rue Amherst. C'est aussi le cas du Musée ferroviaire canadien qui est présentement situé à St-Constant sur la Rive-Sud.

Le plan prévoit aussi d'installer la Maison des sciences et de la technologie au quai King Edward, au pied de la rue Saint-Jean-Baptiste au lieu de l'Île Sainte-Hélène, ainsi qu'un nouveau musée maritime.

On voudrait également rouvrir le canal Lachine ce qui permettrait aux plaisanciers de se rendre jusqu'à Ottawa.

Selon M. Beaulieu, le plan soumis au ministre des Travaux publics est encore « très flexible » et il est encore possible d'y ajouter ou d'y retrancher des éléments. « Nous n'avons pas fait de grand plan final, nous avons soumis un plan budgétaire qui prévoit où devraient aller les divers éléments », affirme M. Beaulieu.

Complexe immobilier et hôtelier prévu au plan de rénovation du Vieux-Port

MARIANE PAVREAU

■ Si Ottawa approuve le plan directeur du Vieux-Port de Montréal, on pourra y voir surgir, d'ici quelques années, 17 000 logements à l'extrémité est de l'emplacement (depuis la rue Berri). D'autre part, le Musée ferroviaire canadien qui doit quitter Saint-Constant, rêvait de s'établir dans les parages de l'ancienne gare Dalhousie : il sera plutôt relégué à l'extrême-ouest du Vieux-Port, au pied de la rue Peel.

Quant au quai King Edward, dans le prolongement de la rue Saint-Laurent, il deviendra l'axe commercial et culturel du Vieux-Port avec un hôtel de plus de 100 chambres, deux musées, et les commerces de soutien. Une marina sera aménagée en bordure est du quai, avec les services appropriés, et l'on pourra aussi faire de brèves escales au bassin de l'Horloge.

Enfin, on prévoit trois stationnements souterrains d'une capacité totale de quelque 1 200 voitures : l'un, sous le quai King Edward ; un autre, devant le marché Bonsecours, sous le quai Jacques-Cartier transformé en plan d'eau ; un troisième entre les deux premiers. Un système d'autobus (mais pas de métro) reliera le Vieux-Port aux stations environnantes.

Le projet d'un bassin de plaisance, creusé à même le quai Jacques-Cartier, en face du Marché Bonsecours, a été retenu. Il s'agirait d'un plan d'eau peu profond où pratiquer le pédalo et le canotage, l'été, et le patinage, l'hiver.

Le plan directeur du Vieux-Port n'a pas encore été rendu public même s'il a été transmis à Ottawa à la mi-février, explique le directeur administratif du Vieux-Port, M. Pierre Emond. Un comité du cabinet fédéral doit l'étudier sous peu. Le cabinet sera appelé à en décider un peu plus tard. Le Conseil du Trésor devra ensuite libérer les fonds requis. Si bien, croit M. Jean Emond, directeur administratif du Vieux-Port, qu'on pourrait avoir une réponse avant la Saint-Jean-Baptiste.

Des investissements de \$481 millions

L'ensemble des projets soumis dans le plan directeur suppose des investissements de quelque \$481 millions, dont plus de la moitié proviendrait du secteur privé, soit \$250 millions. C'est notamment le cas pour l'habitation, le musée ferroviaire, l'hôtel et les services. De même, le secteur privé serait mis à contribution pour l'installation des musées projetés.

Ainsi, on prévoit de reloger

l'Aquarium de Montréal sur le quai Victoria, et d'installer éventuellement un musée des Sciences et techniques, de même qu'un musée maritime, sur le quai King Edward. Cette jetée, qui accueillera aussi l'hôtel, comporte une superficie de quelque 500 000 pieds carrés.

Des fonds publics requis pour l'aménagement du Vieux-Port, \$150 millions viendraient du fédéral, tandis que Québec et la Ville de Montréal seraient appelés à fournir une contribution de \$81 millions, explique M. Emond.

Ce sont surtout les infrastructures, les stationnements, le creusage de l'étang et du canal Lachine, ainsi que la dépollution qui entraîneront des dépenses publiques.

Ce vaste projet ne prendra forme que peu à peu, sur une période d'environ cinq ans, explique-t-il. Il faut encore négocier une entente avec le Canadien Pacifique pour la cession de la cour de triage Viger. Mais la hauteur de la clôture qui borde la voie ferrée, le long du Vieux-Port, sera réduite de moitié, avec des accès plus nombreux au site.

Densifier l'arrondissement

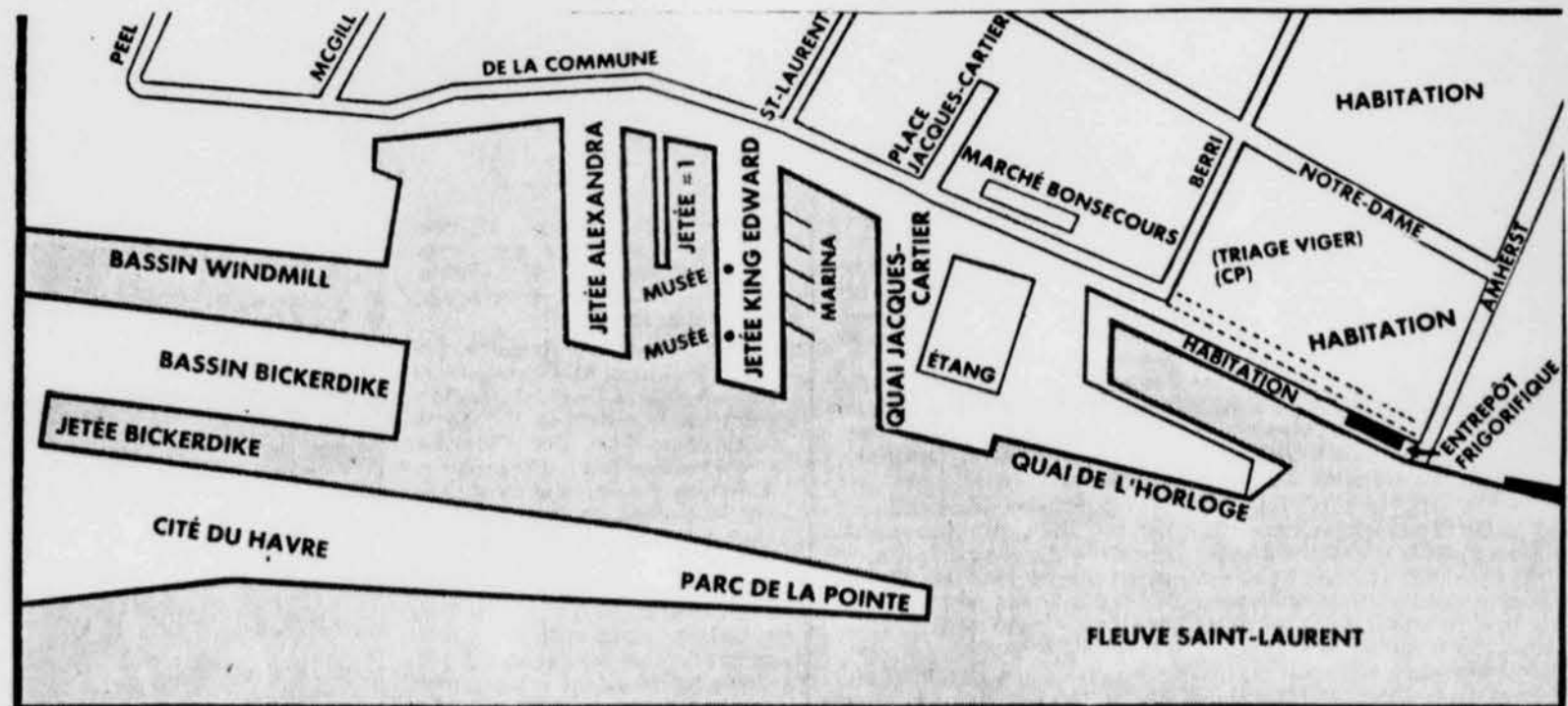
Le plan directeur n'a pas complètement écarté la construction résidentielle dans le Vieux-Port,

mais il la repousse à l'est de la rue Berri. Selon M. Emond, il y a place pour quelque 17 000 logements, ce qui densifierait le Vieux-Montréal et lui apporterait services et commerces qui lui manquent encore.

D'une part, au sud de la rue de la Commune, le territoire du Vieux-Port s'étend jusqu'après l'entrepôt frigorifique. Le secteur résidentiel envisagé s'y prolongerait, en bordure du fleuve, depuis la rue Berri jusqu'aux installations de la brasserie Molson. La rue de la Commune sera prolongée jusqu'à la rue Amherst et l'entrepôt converti en l'habitation.

Au nord, jusqu'à la rue Notre-Dame, les terrains appartiennent au Canadien Pacifique. Si les négociations aboutissent, la gare de triage fera place à un secteur résidentiel qui s'étirerait au nord de la rue Notre-Dame, et jusqu'à l'immeuble Viger, sur des terrains municipaux.

C'est à partir du rapport du comité de consultation que le conseil d'administration du Vieux-Port a conservé une trentaine de recommandations. Elles ont été soumises à des experts pour en évaluer la faisabilité et les coûts. Ce sont les firmes Daniel Arbour et Associés (une filiale de Lavalin) et Gendron et Lefebvre qui ont été mandatées pour faire ce travail.



Correctifs

■ Un zéro de trop et on tombe dans la science-fiction. C'est ainsi qu'on a fait naître toute une ville à l'extrémité est du Vieux-Port. Il aurait fallu lire, hier, qu'on y envisage la construction de 1 700 logements, comme l'indiquait M. Pierre Emond, directeur du Vieux-Port, et non 17 000 logements.

D'autre part, dans un article de la page un de l'édition du 24 mars, sous le titre « Coleco met ses 250 employés à pied à Saint-Henri », il était question aussi de la fermeture de deux usines dont celle de Siemens. Il s'agissait plutôt de Simmons, fabricant de matelas, puisque la compagnie Siemens Electric Limited, dont le siège social est à Toronto, n'a jamais eu d'usine dans ce secteur de Montréal.

ROBERT CHOQUETTE
Collaboration spéciale

LES Montréalais ont un Vieux-Port tout neuf qu'ils fréquentent à peine. Bien des raisons peuvent expliquer un tel état de fait. À la décharge des citoyens ordinaires, force est d'admettre qu'ils ont perdu l'usage de leur port il y a belle lurette et, du même coup, l'habitude de le visiter. Il y a au moins vingt-cinq ans qu'on a clôturé le tout pour éloigner les promeneurs indésirables. Et c'est seulement au cours de la dernière décennie, au moment où les activités portuaires se sont transportées vers l'est, qu'on a ouvert une fenêtre sur le fleuve vis-à-vis la Place Jacques-Cartier. Quelques silos à grains et des hangars en moins; un peu de peinture et une touche paysagiste ici et là; des bancs publics un peu partout: voilà reconstituée une immense esplanade qu'on peut désormais parcourir à pied, en vélo, à skis ou en calèche.

Du pied de la rue McGill jusqu'à la rue Berri, le site du Vieux-Port est accessible en maints endroits tout au long de la rue de la Commune. Sur près de deux kilomètres, le visiteur qui se promène le long des quais se trouve plongé au cœur d'un paysage maritime tout à fait unique avec ses navires, ses jetées, ses bâtiments et l'air frais qui s'élève au-dessus du fleuve. De l'autre côté, au sud, on reconnaît l'île Sainte-Hélène et ses points de repères remarquables: la biosphère et le château d'eau déguisé en donjon médiéval.

En se promenant dans le Vieux-Port, on se prend à tenter d'imaginer ce que pouvait être la vie qui animait ce lieu au siècle dernier. Les façades des édifices de pierre qui bordent la rue de la Commune fournissent quelques indices: importation, affrètement, assurances. On peut aussi profiter de la promenade pour se reposer, prendre l'air ou faire de l'exercice.

Fort curieusement, malgré la proximité des grandes artères et du quartier des affaires, la vie coule une existence plutôt calme près des grands quais. La rumeur du centre-ville s'estompe pour faire place à des

sons différents: le bruissement des eaux du fleuve, les machines des navires, les goélands même. Ce paysage sonore réussit à lui seul à raviver le caractère portuaire de cette ville qui se défend si souvent d'être une île.

Le Vieux-Port de Montréal offre plus encore pour bon nombre de personnes qui travaillent dans les nombreux édifices à bureaux situés à proximité. On peut profiter par exemple de la pause du midi - qui n'est pas toujours l'occasion d'un repas d'affaires - pour effectuer une promenade toute particulière dont l'intérêt premier vise à redonner un peu de tonus à la musculature et d'efficacité à l'appareil circulatoire. L'entreprise est d'autant plus intéressante qu'elle permet, si l'on inscrit quelques promenades du genre à l'horaire de chaque semaine d'ici les vacances d'été, (une quinzaine au total) de retrouver un niveau de condition physique convenable. En marchant tout simplement!

Le succès de toute démarche visant à acquérir une meilleure condition physique dépend essentiellement de l'assiduité et de la régularité dans la pratique de l'activité choisie. Si on marche à un bon rythme pendant une demi-heure, trois fois par semaine, on pourra, au fil des semaines et grâce à l'adaptation de l'organisme à l'effort, couvrir une distance de plus en plus grande. En marchant dans une direction le long des quais pendant la moitié du temps prévu, on pourra revenir dans l'autre sens en empruntant l'allée piétonnière qui borde la voie ferrée.

La pratique assidue de la marche renforce la musculature, dérouille les articulations et apaise les maux de dos. Pour obtenir des résultats au plan cardio-vasculaire, il faut cependant que la marche soit assez rapide pour entraîner une augmentation marquée du rythme cardiaque, sans toutefois provoquer d'essoufflement. Pour être tout à fait à l'aise, on devrait chausser des souliers souples à talons plats.

Fréquenter le Vieux-Port tout en investissant dans sa santé - et en planifiant ses vacances! -, que voilà une belle façon de se ré-appropriier l'endroit. Avec le temps, les quais Alexandra, King Edward, Jacques-Cartier et Victoria deviendront des repères familiers, tout comme cette

impressionnante Tour de l'Horloge depuis laquelle on porte un regard tout neuf sur Montréal.

Le Vieux-Port, deux kilomètres de santé.



Le Vieux-Port de Montréal et sa fameuse Tour de l'Horloge.

Photo Jean-Claude Adam

Le Devoir, jeudi 19 mars 1987

«IMAGES DU FUTUR» présentée au Vieux-Port

(LB) — L'holographie, les images au laser, le son synthétique et les espaces multisensoriels seront cette année, les vedettes de la deuxième édition de l'exposition «Images du futur» qui ouvrira ses portes le 4 juin prochain au Vieux-Port.

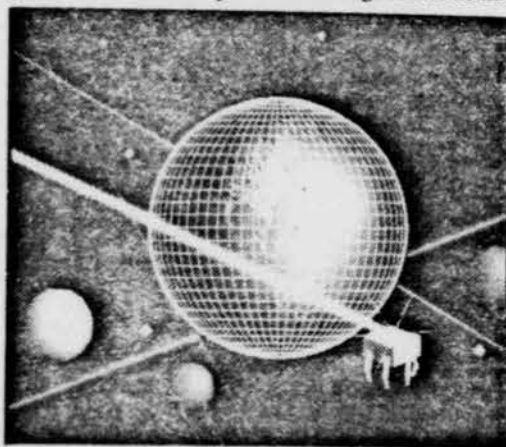
Centrée l'an dernier sur les images de synthèse électroniques, «Images du futur» élargit ainsi le panorama des nouvel-

les technologies appliquées aux arts. Elle accueillera le Japon comme invité d'honneur, mettant en évidence les oeuvres d'éminents artistes japonais travaillant avec les nouvelles technologies.

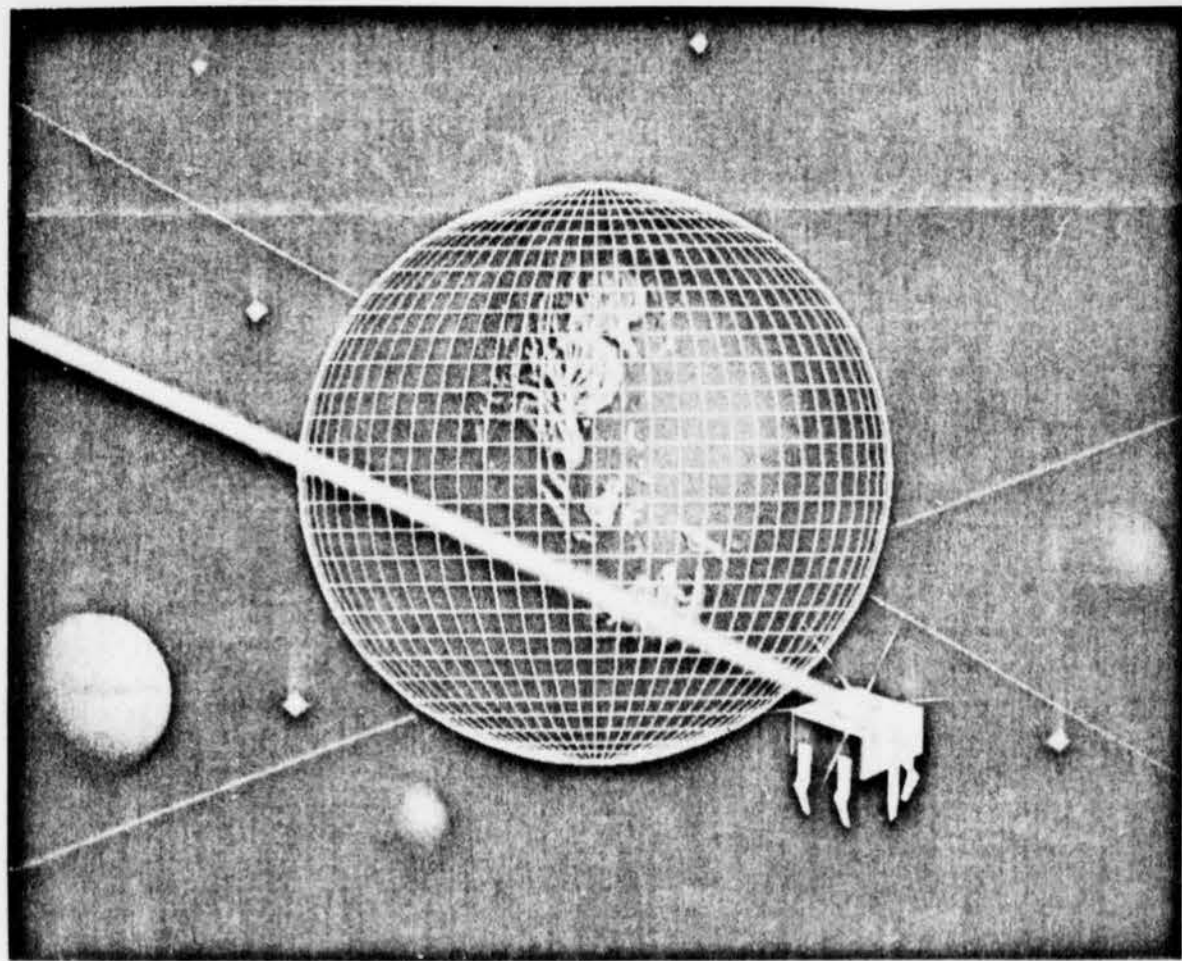
L'exposition proposera également des oeuvres de créateurs de plusieurs pays et offrira des ateliers d'informations et de démonstrations, tant à l'intention des professionnels que du grand public. Elle lancera par

ailleurs la première compétition internationale de vidéos faits par ordinateurs dans la catégorie vidéos d'art et celle des vidéos de fiction/narration.

«Images du futur» sera présentée du 5 juin au 20 septembre dans l'ancienne gare maritime Louis-Jolliet dans le Vieux-Port. Un spectacle multi-média en soirée, les week-ends, complètera l'exposition et un bar-restaurant vidéo sera aménagé sur les lieux.



L'image officielle de «Images du futur 87», une oeuvre de Tsutomu Hokazono.



L'affiche officielle de l'exposition « Images du futur 87 », conçue par Tautomu Hokazono (Japon).

« Images du futur » : une vitrine pour les nouvelles technologies

■ *Un jury international choisira les meilleures vidéos de l'art, de la narration et de la publicité*

PAUL CAUCHON

Où sera-t-il possible, cet été, d'admirer un « jardin zen vidéo », ou de voir le plus gros hologramme au monde (parafi-il), une réplique de la cabine de la navette spatiale européenne *Hermès*? Au Vieux-Port de Montréal, alors que, dans l'ancienne gare maritime Louis-Jolliet, se tiendra pour la deuxième année l'exposition « Images du futur », qui veut initier le grand public aux nouvelles technologies utilisées dans le champ artistique.

Du 4 juin au 20 septembre, « Images du futur 87 » présentera des centaines d'exposants venant de 10 pays, vitrine estivale de la création par ordinateur, de l'art vidéo, des images laser, du son synthétique : bref, des utilisations les plus récentes des technologies d'avant-garde appliquées aux arts.

Après la France l'année dernière, c'est le Japon qui sera le pays invité en 1987, alors que l'exposition recevra près de 75 exposants japonais, artistes individuels, universités et

collèges ou corporations privées.

L'exposition « Images du futur » est organisée par la Cité des arts et des nouvelles technologies de Montréal, un centre situé sur la rue de la Commune, dans le Vieux-Montréal. Plutôt que d'attendre la création d'une hypothétique Maison des sciences et de la technologie, Ginette Major et Hervé Fischer décidaient, en 1985, de créer ce petit centre, société à but non lucratif dont le but est de diffuser les nouvelles productions artistiques d'ici et d'ailleurs. Si son activité principale demeure l'organisation de l'exposition « Images du futur », la « Cité » possède également un centre de documentation et veut devenir un point de ralliement pour tous les artistes intéressés aux nouvelles technologies.

La Cité organise également des expositions d'artistes québécois à l'étranger, et ouvrira en janvier prochain un centre de formation en art par ordinateur. Parmi ses projets immédiats, la Cité s'attaque à la production d'un *vidéo-clip* de 12 minutes sur la chanson francophone, qui sera lancé au sommet de septembre.

L'exposition « Images d'un futur » dispose d'un budget de \$ 1 million, dont environ 30 % provient des institutions d'État, et elle a reçu 60,000 visiteurs en 1986. On espère, évidemment, en recevoir plus cet été, dans un lieu que les Montréalais ne sont pas très habitués à fréquenter.

Dans cette exposition, on retrouvera également une compétition de vidéos, alors qu'un jury international choisira les meilleures oeuvres dans le domaine de l'art, de la narration et de la publicité. Les fins de semaine, le public pourra également assister au spectacle multimédia du groupe Imaginox, et l'exposition offrira, en collaboration avec l'ONF, une rétrospective de l'oeuvre de Norman McLaren.

Puisque Lavalin tient également, cet été dans le Vieux-Port, une grande exposition d'hologrammes en relation avec le centenaire de l'ingénierie, et avec l'exposition Vinci du musée des Beaux Arts, nul doute que tout ce secteur représentera cet été un attrait certain pour le public d'ici et les visiteurs, qui pourront admirer autre chose que des calèches !

Ce Carnaval pour la Fête des neiges nous a fortement mécontents

Aux organisateurs Fêtes des Neiges Ile Notre-Dame

Vu la grande décision des enfants du 2e cycle et des parents de l'école St-Charles qui profitaient de la publicité qui entourait la Fête des Neiges pour tenir leur carnaval annuel, nous tenons à vous exprimer notre mécontentement face aux points suivants:

1 — Animation médiocre

2 — Inaccessibilité aux différents sites de divertissement sous prétexte que ces sites étaient réservés au public. Mais «qui étions-nous?»

3 — Publicité trompeuse.

4 — Coûts élevés de cette activité par rap-

port à ce que nous avons obtenu.

Avec la qualité de l'emplacement, le personnel dont vous disposiez et avec la collaboration de nos parents, nos enfants auraient pu passer une journée mémorable chez vous et avoir le goût d'y retourner.

Malheureusement ce n'est pas le cas. À moins d'une meilleure organisation de votre part pour le futur sachez que nous demeurons sceptiques quant à une autre journée plein air chez vous l'an prochain.

En tant qu'éducateur et consommateur, nous nous devons de vous faire part de notre désappointement. Suzanne Délisle, prés. Comité d'école

Old Montreal looks for new growth

Planners hopeful proposed changes at Old Port will spur redevelopment

By KATE SMITH
of The Gazette

Pierre Larose had saved about \$75,000 in 1984 when he sank it into a property in Old Montreal, a centuries-old stone home on Notre Dame St. with a \$225,000 price tag.

He rented out the upper floors, opened a brasserie downstairs and thought he was set for life.

Within a year he lost it all.

"If I had a sprinkler system it would still be there," he said, recalling the blaze on Dec. 4, 1985 and a tenant who died in it. "It was always a project in my mind. There should have been grants (to fireproof the building)."

After investing all he had in renovations, Larose said he couldn't afford fire-prevention measures that might have saved the structure.

Larose, who now works in a bank, plans to sell his property to developer Omer Tuzlaci as soon as the insurance is settled.

Developers and heritage groups say Old Montreal's burned-out buildings and plots of vacant land are symptoms of government neglect. Other signs are the hodge-podge of projects that have sprung up as private interests turn warehouses into condominiums and historic homes into parking lots.

"A major problem with Old Montreal is we haven't decided what we want it to be," said urban planner Mark London, who heads Heritage Montreal. "It's a race between renovations and the fires."

Port plan unveiled

Now, after years of disjointed growth, this 100-acre cluster of cobblestone streets and history may get its rush of new blood.

This week, the Société du Vieux Port, a federal corporation charged with redeveloping Old Montreal's harbor, made public a \$481-million proposal to create a tourist area around the port by 1992.

That year marks the old town's 350th birthday, and city officials say the deadline guarantees action, while officials and developers add that it will accelerate a group of slow-moving residential and office developments.

"In (historic regions) where there's been one major project it

gives impetus to the whole area," said developer Robert Decklebaum, president of Trade Square Properties Inc. in Old Montreal.

Added John Gardiner, councillor for the district and a member of the city's executive committee: "Old Montreal is going to become the jewel of North America. Once we've dealt with the Old Port, everything is going to fall into place."

Other major redevelopments planned in Old Montreal include:

- Hôtel du Palais, a \$50-million hotel planned by St. Laurent-based La Société de Gestion DHP Inc. In December, DHP began gutting the former head office of the Provincial Bank of Canada on the northwest corner of St. François-Xavier and St. Jacques Sts. to redevelop a 300-room complex with six storeys of underground parking.

The redevelopment includes a building adjoining the old bank and a lot behind it now used for parking. Guy Therrien, a DHP vice-president, said the firm hopes to complete work by the summer of 1989.

- World Trade Centre off Victoria Square. An investor group led by Montreal businessman Philip O'Brien has purchased most of a block bounded by McGill, St. Jacques, St. Antoine and St. Pierre Sts. for about \$15 million.

O'Brien could not put a price tag on redevelopment, as designs are still on the drawing board. He said construction should begin next year and be completed in 1990, creating about 35,000 square feet of office space and 1,000 parking spaces.

Gardiner, at City Hall, called the project across from the Montreal Exchange the first step in linking Old Montreal to the downtown business core.

- Champs de Mars Park and City Hall Annex at Gosford and Notre Dame Sts. The city plans to develop an office-residential-parking complex in partnership with the private sector.

Hughe Desrosiers, of Société immobilière de patrimoine de Montréal, charged with co-ordinating development, said the project would cost about \$35 million to \$45 million.

It would absorb an overflow of staff at City Hall and civil servants' parking at Champs de Mars. When parking is transferred, the city will

spend about \$700,000, Desrosiers said, to transform Champs de Mars into a public garden and restore its fortifications.

Desrosiers added that the city wants to transform Château Ramezay and an adjacent parking lot into public space with gardens, restore Bonsecours Market to public use and build a permanent archeological site at Place Royal, behind the former customs building.

- Chancellerie de Bonsecours condominium project at Notre Dame and Bonsecours Sts. This \$6-million development, to open in June 1988, will add 25 units of condominiums to Old Montreal's increasingly gentrified east end.

Heritage program started

Gutted by fire in 1979, the building has changed hands twice and caught fire again along the way.

Luc d'Iberville-Moreau, a Montreal architectural historian, suggested the city should force property owners to rebuild ruins immediately.

Such a law would have stonewalled Liliane Pollack's plan for redevelopment. One weekend in the mid-1970s, she demolished crumbling buildings on St. Jean Baptiste St. without a building permit. She planned to put in a parking lot, earn some quick cash and rebuild. Instead, she said, the city slapped a \$7,500 fine on her and forbid her to build on the lot, which remains vacant.

"I had great plans here," she said. "Unfortunately the city put me back."

In 1979, the city and province launched a heritage program called L'entente sur la mise en valeur du Vieux Montréal et du patrimoine montréalais, which applies to what Quebec classifies as Old Montreal — a zone bounded by Notre Dame, Berri and McGill Sts. and the waterfront.

Extended to 1989, the accord includes about \$1.5-million annual subsidies to reimburse owners in the district up to 25 per cent of restoration costs. The Société immobilière du patrimoine architectural de Montréal, or SIMPA, was set in 1981 under the accord, to attract private investment to historic areas.

Since the accord, \$152.9 million of new investment has come into the

area, with \$379.8 million projected through 1992. And the residential population has more than doubled to 2,100. But Desrosiers, of SIMPA, admitted about one-third of all Old Montreal building space remains vacant.

Michael Weigensberg, president of development firm First Quebec Corp., which abandoned an Old Montreal project in the 1970s, blames the federal government for failing to promote a national heritage site. He contrasts Montreal with Boston, Baltimore and New York, where public funds and tax breaks spurred private developers to spruce up historic areas.

"They didn't do it as benevolent assistance," Weigensberg said. "These companies (get) all kinds of tax relief."



OMER TUZLACI
Agreed to buy building



Liliane Pollack demolished crumbling building in '70s.

Gazette, Gordon Beck

Under the Société du Vieux Port \$481-million plan, the federal government would pay \$150.5 million, provincial and municipal governments \$81.3 million and private interests the remainder.

Paul McCann, an official with the Boston Redevelopment Authority, or BDA, said a mere \$50 million U.S. in municipal, state and federal funds led to about \$300 million of private investment in Boston's historic Fanueil Hall/Quincy Market district from 1968 to 1976.

He said the BDA purchased old buildings and leased them for \$1 to private development firms, like Rouse Co. of Columbia, Md. Developers, in turn, restored and sublet them.

Last year, about 12 million people visited the site, McCann said.

Rouse is now considering a \$1-billion waterfront development at Boston's Fan Pier, with no public funding.

"We've accomplished all the public benefits using (private developers)," McCann said. He added that Fan Pier will bring in about \$18 million in taxes, "more than all the single-family homes in Boston."

In Old Montreal, municipal and provincial initiatives to protect historic sites have often frustrated restorers, so it's no surprise most private projects on the books lie north of the classified zone.

South of Notre Dame St., projects must win approval from two consultative bodies — the city's Jacques Viger Commission and province's

Commission des biens culturels du Québec.

"It's red tape all the way," admitted Jean-Louis Lalonde, former chairman of Viger. "People need a permit from the city and Quebec cultural affairs. Sometimes one says 'no' while the other says 'yes.'"

Councillor Gardiner said City Hall wants to persuade Quebec to streamline the process. The plan would transfer jurisdiction from Viger and the Commission des biens to the municipal Comité consultatif de Montréal sur la protection des biens culturels, set up this year to protect heritage throughout the city.

London, of Heritage Montreal points to policy shifts at City Hall that stifled activity.

The historic area became a focal point for Quebec nationalists in the mid-1970s when home-grown bands played cabarets like now-defunct L'Évêché in the former Nelson Hotel.

But such revelry led drugs and motorcycles to historic Place Jacques Cartier. Frightened residents pressed then mayor Jean Drapeau to restrict licensed premises and block off streets.

"At the time bars and restaurants were flourishing," London said. "Old Montreal lost a lot of life and vitality."

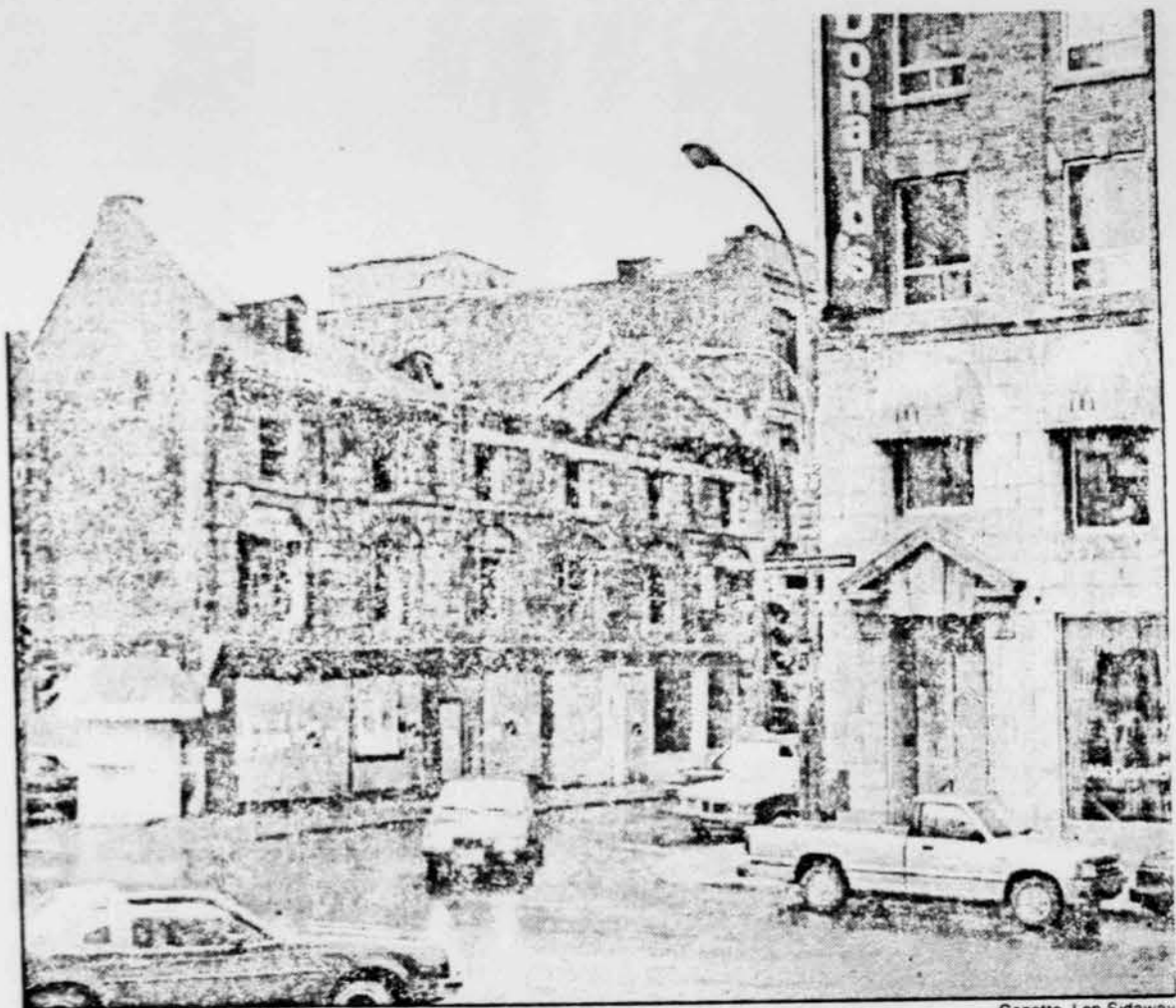
'Takes lots of time'

Developers like Decklebaum and Jean de Brabant, who add to Old Montreal's renewal one building at a time, say change will be apparent in 10 to 20 years even without redevelopment of the port.

By then, they say, tenants will have flocked to the old town's historic facades and cheap office space, which is about half the cost of downtown footage.

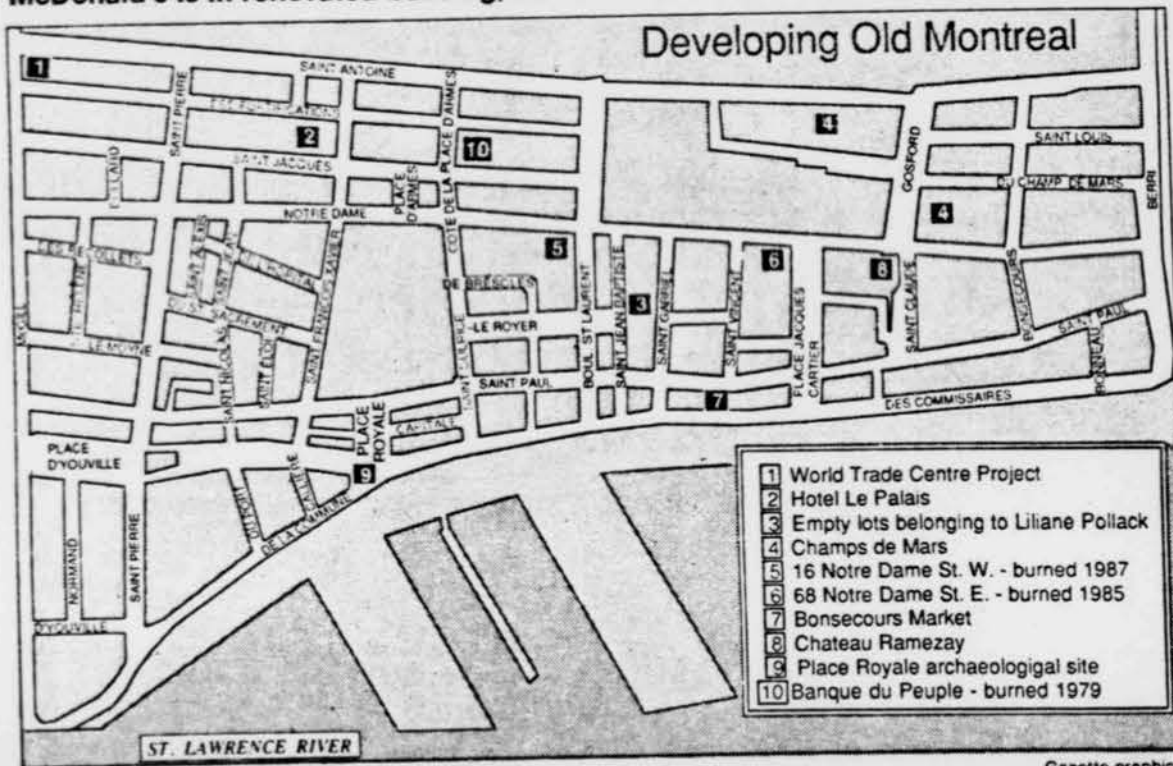
"Old Montreal will become as exciting as historical areas in San Francisco and Boston," de Brabant said. "But it will take lots of time."

Yet time is a precious commodity for old buildings in disrepair. Fire has claimed two heritage buildings on Notre Dame St. within the past four months and firemen say Old Montreal's narrow streets often hinder their rescue attempts. Property speculation, which real-estate lawyer Samuel Kulik calls rampant throughout Montreal, takes a heavy toll on vulnerable structures like the former Banque du Peuple on St. Jacques St.



Gazette, Len Sidaway

McDonald's is in renovated building; burned shell across street is in classified zone.



Gazette graphics

There are big projects planned for area which has suffered from disjointed growth.

Bernard Lamarre, président de la Commission du centenaire de l'ingénierie, révélera les grandes lignes de l'exposition Expotec lors d'une conférence de presse jeudi, à 15h, dans le Vieux-Port de Montréal.

Expotec sera à la fine pointe de la science et de la culture

Dans le cadre des célébrations du Centenaire de l'ingénierie canadienne, Montréal sera témoin d'une exposition avant-gardiste de calibre international, Expotec, qui comprendra trois volets différents.

Jean-Guy Martin

Organisée du 20 mai au 8 septembre au hangar no 7 du Vieux-Port, Expotec offrira à la curiosité du public l'une des plus importantes collections d'hologrammes au monde, les dix réalisations les plus remarquables du génie canadien et un survol des techniques de pointe dé-

veloppées par les grandes entreprises privées et publiques du Canada.

M. Bernard Lamarre, le grand patron de Lavalin et président de la Commission du Centenaire, est convaincu qu'Expotec établira le fait que plusieurs firmes canadiennes sont véritablement à l'avant-garde dans plusieurs domaines.

M. Lamarre a signalé

que cette exposition, un événement à la fois culturel et éducatif qui s'adresse tant au grand public qu'aux amateurs d'art et aux passionnés de technologie, a été rendue possible grâce aux efforts fournis par le directeur du Musée national des sciences et de la technologie, le docteur William McGowan.

M. Clément Richard, président du Comité organisateur d'Expotec, rapporte que cette exposition aura lieu grâce à l'initiative et à la volonté de M. Lamarre qui, déçu

que le projet de musée des sciences mis de l'avant par l'ancien gouvernement soit mort-né, a imaginé cette manifestation scientifique et culturelle et l'en a chargé de l'organisation.

Unique en son genre

L'exposition d'hologrammes, qui comprendra 120 unités, sera la plus importante manifestation de ce genre jamais tenue dans le monde. On y trouvera des oeuvres provenant de plusieurs pays dont l'Allemagne, la France, les

Étas-Unis, la Chine, le Canada, le Japon et l'URSS.

L'hologramme est une image tri-dimensionnelle créée à partir du rayonnement de la lumière. Inventée en 1947, l'holographie n'a pris son véritable essor qu'au début des années 60 avec l'apparition du laser.

Le deuxième volet d'Expotec, consacré aux grandes réalisations du génie canadien, présentera, entre autres, le plus grand réseau de transmission hertzienne du monde, la voie maritime du Saint-Laurent, le satellite Alouette, la moto-neige Bombardier, la réalisation du réseau à haute tension (735 kV) d'Hydro-Québec et le réacteur CANDU.

Dans le dernier volet, plusieurs grandes entreprises et institutions canadiennes offriront des exemples de leur savoir-faire technique.

Ainsi, Hydro-Québec, la firme Bombardier, les Forces armées canadiennes traceront leur cheminement dans le passé et exposeront leurs projets.

L'École Polytechnique démontrera son expertise en matière de robotique assistée par ordinateur. IBM Canada tentera par divers moyens de démystifier



et de faire valoir les possibilités de l'informatique moderne.

Comme les réalisations canadiennes dans le domaine des transports sont nombreuses, des firmes comme Air Canada, Bell Helicopter, CAE, Canadair, Pratt &

Whitney et Rolls Royce feront état de leurs réussites dans le domaine de l'aéronautique.

Impliqué très étroitement dans cette manifestation, le *Journal de Montréal* publiera un cahier spécial qui sera inséré dans son édition du 16 mai.

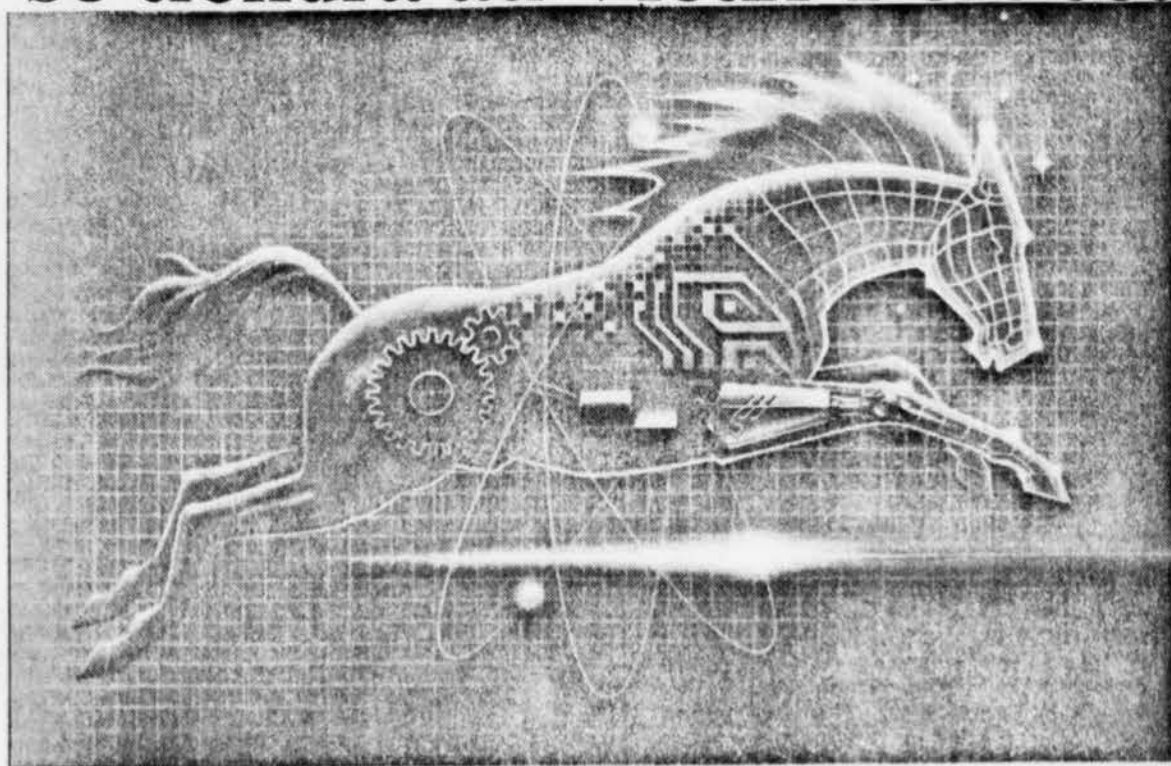


Photo Michel MILLER

MM. Clément Richard, président du comité organisateur d'Expotec, et Bernard Lamarre, président de la Commission du Centenaire de l'ingénierie canadienne.

« *EXPOTEC* »

Une grande exposition d'hologrammes se tiendra au Vieux-Port cet été



Expotec utilise ce cheval « transfiguré » par la technologie comme symbole de l'exposition futuriste qui sera présentée tout l'été dans l'ancienne gare maritime du Vieux-Port.

ANGÈLE DAGENAI

Bernard Lamarre aime faire parler de lui. Son nom semble accolé à tous les dossiers: Léonard de Vinci au Musée des Beaux-Arts de Montréal, le toit de ce sacré stade qui refuse, semble-t-il, de se laisser recouvrir, la présidence du Centenaire de l'ingénierie, etc. Le voilà qui annonce une autre exposition, plus technologique cette fois, au Vieux-Port de Montréal, pour l'été prochain, intitulée *Expotec*.

Du 20 mai au 8 septembre prochains en effet, *Expotec* présentera dans le Hangar No 7 du Vieux-Port (auquel on accède par l'entrée de la rue Saint-Laurent), une grande exposition d'hologrammes préparée par le Musée national des sciences et de la technologie d'Ottawa: 170 de ces photographies en trois dimensions provenant de treize pays seront les grandes vedettes de l'ancienne Gare maritime. Déjà hier, à la conférence de presse, on pouvait admirer une réalisation holographique américaine montrant le jazzman Dizzy Gillespie jouant de la trompette puis esquissant un large sourire moqueur, selon que l'on se tient à gauche ou à droite de l'écran...

Se grefferont à l'exposition d'hologrammes, une présentation des dix plus grandes réalisations d'ingénierie canadienne depuis un siècle et des exhibits mis sur pied par les grandes firmes du pays pour illustrer les plus récents développements de la technologie de pointe canadienne.

Cette exposition, plus chère au coeur de M. Lamarre que Léonard de Vinci au MBA, a failli ne jamais voir le jour, a-t-il précisé. En effet, sans l'aide *in extremis* de la ministre des Communications canadiennes, Mme Flora MacDonald, qui y a insufflé la somme de \$500,000, tout en mettant gracieusement à la disposition de la Commission du centenaire de l'ingénierie les édifices fédéraux du Vieux-Port, l'exposition ne serait restée qu'un beau projet sur papier.

L'exposition d'holographie rassemblée par le Musée technologique d'Ottawa au coût de \$1,8 million sera présentée à travers le Canada et fort possiblement voyagera en Europe et aux États-Unis, a précisé M. William McGowan, directeur de cette prestigieuse institution. Il a ajouté qu'il s'agit du type d'exposition à « succès

instantané » que tout le monde s'arache par la suite.

Il a aussi indiqué que le Musée national des sciences et de la technologie utilisera fort probablement cette présentation pour jeter les bases d'un musée canadien de l'holographie « quelque part au pays », comme prolongement de son siège social d'Ottawa.

L'holographie a été inventée en 1947 par celui qui reçut par la suite le prix Nobel de la paix (1971), le physicien hongrois Denis Gabor. Il s'agit d'un procédé permettant la production d'images tri-dimensionnelles à partir du rayonnement de la lumière. Ce n'est qu'avec l'invention du laser en 1960 que l'holographie réussira à reproduire des images d'une très grande clarté. Mis à part ses possibilités artistiques, l'holographie permet aux ingénieurs de vérifier sans risque la stabilité des charpentes, de visualiser des phénomènes aérodynamiques et météorologiques et d'emmagasiner des données informatiques.

Les dix plus grandes réalisations canadiennes d'ingénierie des cent dernières années sont les suivantes: le réseau de chemins de fer, la voie maritime du Saint-Laurent, le satellite *Alouette 1*, la motoneige Bombardier, le réseau à haute tension (735 kV) d'Hydro-Québec, le réacteur Candu, l'exploitation des sables bitumineux d'Athabaska, l'avion DCH-2 Beaver, le réseau hertzien canadien (le plus grand de la planète), les installations pétrochimiques de la société Polysar à Sarnia en Ontario. C'est un jury qui a sélectionné ces réalisations, précise-t-on.

Enfin, plusieurs grandes firmes canadiennes et institutions de formation ont été invitées à présenter des exhibits pour illustrer ce qui se fait au pays en technologie avancée. On retrouvera notamment l'École polytechnique de Montréal (robotique), IBM Canada (informatique), Air Canada, Bell Helicopter, CAE, Canadair, Pratt & Whitney, Rolls Royce (aéronautique), l'Université Laval (optique), etc.

C1 HOLOGRAPHIE

La plus importante exposition
d'hologrammes à jamais voir le
jour se tiendra à partir du 18 mai
dans le Vieux-Port de Montréal.

La plus grande expo d'holographie au monde, dans le Vieux-Port

JOCELYNE LEPAGE

On nous l'a présentée hier comme la plus importante exposition d'holographie jamais organisée au monde. Cent soixante-dix hologrammes, venus de différents pays, prendront le chemin du Vieux-Port de Montréal le 18 mai pour y rester tout l'été.

Cette présentation d'hologrammes n'est cependant que l'un des trois volets d'*Expotec*, une exposition technique spectaculaire organisée à l'occasion du Centenaire du génie canadien. Un complément en quelque sorte à l'exposition Léonard de Vinci présentée au Musée des beaux-arts.

Rappelons que l'hologramme est cette image en trois dimensions obtenue aujourd'hui grâce aux particularités de la lumière du laser. Les images atteignent parfois un réalisme spectaculaire surtout quand elles semblent s'animer lorsque le spectateur passe devant elles. Nous verrons,

semble-t-il, les meilleurs hologrammes réalisés à ce jour dans une douzaine de pays parmi lesquels l'URSS, les États-Unis et la France sont les plus importants.

L'holographie est souvent utilisée à des fins technologiques et scientifiques. L'exposition comptera à parts égales des hologrammes techniques et artistiques. C'est le Musée des sciences et de la technologie, à Ottawa, qui a pris en charge ce volet de l'exposition. Le Musée, selon son directeur, le docteur William McGowan, est en train de se constituer l'une des plus importantes collections d'hologrammes au monde. Déjà, plusieurs pays sont intéressés à recevoir cette exposition chez eux après une tournée canadienne. Le volet holographique voyagera au Canada en compagnie des dix maquettes réalisées pour l'exposition Léonard de Vinci.

Réalisations du génie canadien

Les deux autres volets d'*Expotec*

présenteront les dix réalisations les plus remarquables du génie canadien et feront un survol des techniques de pointe conçues par les grandes entreprises privées et publiques au Canada.

Parmi les réalisations exceptionnelles choisies par un jury, mentionnons les installations industrielles de la société Polysar, le plus grand réseau de transmission hertzienne au monde, le réseau de chemin de fer, la Voie maritime du Saint-Laurent, la motoneige Bombardier, le réacteur CANDU.

Parmi les entreprises canadiennes qui nous feront voir leur génie en technologie de pointe, il y aura Hydro-Québec, Bombardier, les Forces canadiennes, l'École polytechnique de Montréal, le Conseil national de recherches, Air Canada, Bell Helicopter, Pratt et Whitney, Rolls Royce, etc.

Hangar numéro 7

Expotec se déroulera dans le

hangar numéro sept du Vieux-Port, situé à côté de la Gare maritime Louis Jolliet, du 18 mai au 8 septembre. On y accède le plus facilement par l'entrée de la rue Saint-Laurent.

La présence d'*Expotec* au bord du fleuve semble avoir rehaussé l'ensemble de la programmation des activités culturelles prévues cet été au Vieux-Port. Elle donnera sûrement un coup de pouce aux *Images du futur*, d'Hervé Fisher, à la gare Louis Jolliet, cette gigantesque exposition d'images faites par ordinateur qui mettra cette année le Japon à l'honneur.

Le terrain de stationnement de la gare, lui, sera réservé à une exposition de mobilier conçu par des artistes. C'est le Musée d'art contemporain qui occupera l'ancien poste de police, au bout de la rue Berri. Le Cirque du soleil reviendra nous charmer pendant cinq à six semaines tandis qu'un des grands chapiteaux sera réservé au théâtre pour enfants et aux marionnettes.



MM. Clément Richard et Bernard Lamarre devant l'affiche d'Expotec « un cheval dont j'aurais bien besoin ces jours-ci au Stade olympique », a lancé M. Lamarre.

PHOTO JEAN-YVES LETOURNEAU, LA PRESSE

Expotec

La direction de l'Aquarium favorise sa relocalisation dans le Vieux-Port

PIERRE GINGRAS

■ Le responsable de l'Aquarium de Montréal, M. Jean-Pierre Doyon, est favorable à la relocalisation de l'institution dans le Vieux-Port, tel que le suggère le plan directeur de l'organisme fédéral dont les grandes lignes ont été publiées la semaine dernière.

Tout en soulignant que les autorités de la ville de Montréal n'avaient fait encore aucun commentaire à ce sujet, M. Doyon a confié qu'il ne pouvait être qu'en faveur de la proposition de la Société à ce sujet puisqu'elle rendrait l'aquarium beaucoup plus accessible au public.

Si le gouvernement Mulroney décide de donner suite aux plans proposés, le nouvel Aquarium de Montréal sera construit sur le quai Victoria, à deux pas de la Tour de l'horloge. L'investissement atteindrait un peu plus de \$40 millions.

Érigé dans le cadre d'Expo 67, l'Aquarium de Montréal a tou-

jours éprouvé de sérieux problèmes d'accessibilité à cause de sa situation géographique, notamment parce qu'il est éloigné de la sortie du métro. Il y a quelques années, lors d'une grève des cols bleus, l'institution perdait également ses dauphins mettant fin du même coup à une spectacle qui était prisé du public.

Depuis cette période, environ 250 000 personnes visitent l'aquarium chaque année dont de nombreux groupes d'étudiants.

\$10 millions pour des rénovations

C'est d'ailleurs pour améliorer son accessibilité et augmenter sa clientèle que l'Aquarium de Montréal étudie depuis quelques mois la possibilité de rénover l'édifice actuel. Ce projet, qui n'a pas encore atteint le stade de la planche à dessin, est évalué sommairement à \$10 millions. Il s'agirait de réaménager le cirque marin, une opération qui coûterait à elle seule plusieurs millions de dollars puisqu'il faudrait alors

réparer le système de filtration.

L'aquarium offrirait aussi un petit service de restauration et une salle d'animation pour les groupes de visiteurs, ce qui n'existe pas à l'heure actuelle. « Ces améliorations sont nécessaires si on veut que l'aquarium prenne l'ampleur que ces institutions ont dans la plupart des grandes villes nord-américaines », dit M. Doyon. Le responsable de la division zoologie et astronomie de la ville de Montréal explique que l'aquarium peut avoir un impact économique important.

Il cite notamment l'aquarium de Baltimore construit en 1980 dont les retombées économiques pour l'Etat du Maryland se chiffrent à plusieurs dizaines de millions de dollars par année. « Les gens sont toujours fascinés par les animaux vivants. Si les touristes prolongeaient leur séjour à Montréal d'une journée ou deux pour visiter l'aquarium, se serait autant de retombées économiques pour la ville », dit M. Doyon.

Expotec / Avant-goût du Musée des sciences

JOCELYNE LEPAGE

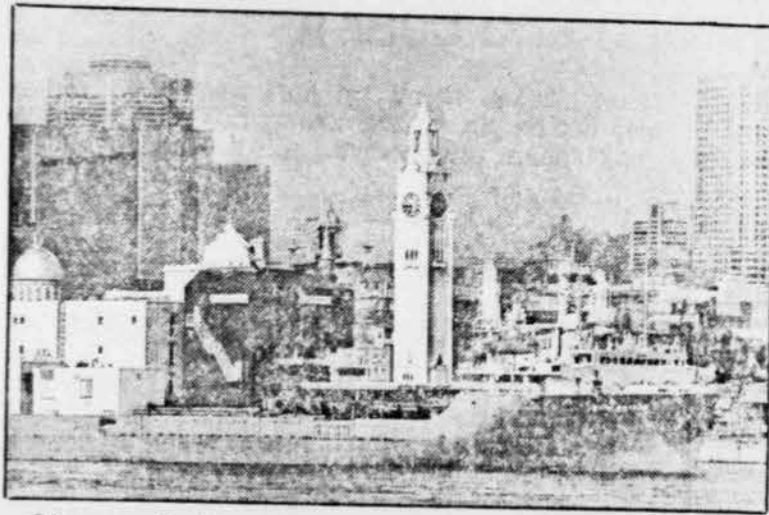
Expotec, cette gigantesque exposition technique qui sera présentée tout l'été au Vieux-Port, a bien failli ne pas avoir lieu. Conçue bien avant l'exposition Léonard de Vinci par la Commission du centenaire du génie canadien, commission présidée par Bernard Lamarre, président de Lavalin et du Musée des beaux-arts de Montréal, *Expotec* avait en effet été confiée à l'embryon du futur Musée des sciences et de la technologie.

Comme on le sait, le projet d'un musée des sciences est mort avant terme quand le Parti libéral a pris le pouvoir. Il semble que certains y croyaient ferme à ce projet puisque non seulement avait-on confié au futur musée l'organisation d'*Expotec*, mais en outre, les dix maquettes réalisées pour l'exposition Da Vinci au MBA lui étaient destinées par la suite.

C'est l'ancien ministre des Affaires culturelles, Clément Richard, qui a hérité du dossier

Expotec dès son arrivée chez Lavalin où il occupe maintenant un poste de vice-président. Selon M. Richard, le président de Lavalin tenait absolument à rescaper ce projet à la gloire du génie canadien. Mais il a fallu tout repenser, trouver des sources de financement et des participants. La rescousse est venue du ministère fédéral des Communications (\$500 000), de la Société du Vieux-Port qui prête les locaux, du Musée des sciences et de la technologie d'Ottawa et des grandes entreprises qui ont accepté de participer.

On apprenait récemment que dans le plan directeur de l'aménagement du Vieux-Port, un emplacement est prévu pour un Musée des sciences et de la technologie. Les pressions sont grandes à Montréal pour qu'un tel musée voit enfin le jour. Même le RCM, avant d'accéder au pouvoir, considérait ce projet comme une priorité. Il semble bien qu'*Expotec* pourrait servir de test et d'argument majeur aux promoteurs d'un Musée des sciences et de la technologie à Montréal.



Changes to Montreal harbor would cost too much.

Spend on the hospitals

I read your April 6 article about the new plan for the Montreal harbor area, which is to cost \$481 million.

I would like to suggest — after waiting recently for two hours in the emergency department of one of the larger city hospitals before being taken into a treatment room — that this amount of money would be better spent in updating most of the outdated emergency departments of our hospitals.

I am sure the \$249.2 million from the private sector would thus

be used for a worthwhile cause and a plaque could be put up, acknowledging the benefactors' generosity.

We hear nothing but cutbacks and budget cuts for hospitals, but strangely enough, money is available for other projects, such as fancy lampposts and brick flower containers.

The wage parity of the nurses and other staff members with other provinces would help our young graduates to stay in the city.

MARGA M. KATZ
Montreal



L'étang-sur-le-fleuve

■ C'est avec grand intérêt que je prenais connaissance, le mardi 7 avril, dans les pages de ce journal, d'un projet d'aménagement tant souhaité pour le Vieux Port de Montréal. Finie l'époque des carrousels. Terminée l'ère des tentes et des ballons. Désormais plus rien à envier à Boston. Enfin du sérieux: \$481 millions!

Un élément du projet a particulièrement retenu mon attention: la construction d'un étang sur l'actuel quai Jacques-Cartier. Génial! (...)

Je le vois d'ici ce magnifique étang, un beau dimanche après-midi d'été, avec ses soixante-quatre pédalos jaunes et sa vieille gondole récupérée du parc Lafontaine. Les enfants, sous l'oeil inquiet de leur mère, y courent sur les quais (car je suppose qu'on aura pris soin d'y aménager des quais pour les pédalos, pour la gondole et, pourquoi pas, pour les «stands à patates frites»). Le-quai-sur-l'étang-sur-le-quai-sur-le-fleuve quoi! Et qui sait? Une ou deux petites îles peut-être?

Quant à moi, j'y vois deux îles: l'une pour la culture, l'autre pour la nature. Sur la première se trouve un musée

(accessible par gondole ou par pédalos par temps chauds). La deuxième île, flottante celle-là, je la consacrerai aux canards. Mais pas n'importe lesquels, ceux du lac aux Castors. En fait, c'est tout le lac aux Castors que j'y déménagerais.

Qu'on considère les avantages! Le lac aux Castors jouit d'une solide réputation. Fruit de la crise de 29, il fonctionne sans défaillance depuis les années 30. Pourtant, sur le Mont Royal, il ne s'y est jamais senti à l'aise. Qui donc songerait, en effet, à se rendre en montagne pour y faire du pédalo? Ça ne fait pas sérieux. Non. Sur le quai Jacques-Cartier, il serait plus près de son élément naturel.

Et à la place du lac aux Castors, direz-vous? Eh bien, on y élèvera une colline! Montréal deviendra alors la seule ville au monde à voir un étang sur son fleuve et une colline sur sa montagne!

À moins qu'on laisse le lac aux Castors sur la montagne et qu'on élève une colline sur le fleuve...

Montréal, mon pauvre Vieux!

Pierre DALCEGGIO
Montréal

Bernard Lamarre, président de la Commission du centenaire du génie canadien, attend beaucoup de l'exposition *Expotec* qui sera présentée au Vieux-Port de Montréal, du 20 mai au 8 septembre 1987.

L'animation du Vieux-Port sera douce, sans vendeurs ni foires bruyantes

MARIANE FAVREAU

■ Cet été, le Vieux-Port de Montréal ne retentira pas de musique rock et ne sera pas le lieu de grandes manifestations. On y prévoit plutôt une animation douce, civilisée, sans vendeurs de breloques et sans foire bruyante.

Ainsi, les chansonniers seront à l'honneur dans l'une des grandes tentes où 450 personnes pourront prendre place. Une terrasse flottante sera installée au bout du quai Jacques-Cartier, et là encore, on mettra l'accent sur des musiques douces.

C'est ce qu'explique le directeur administratif du Vieux-Port, M. Pierre Emond, qui met la dernière main aux contrats d'animation. « Il n'y aura pas cette année de spectacles bruyants, pas de grands rassemblements, explique-t-il. Je ne pense pas que ce soit la

vocation du site qui est plutôt de permettre aux Montréalais de s'approprier le territoire, le plus gratuitement possible. »

On peut certes s'approprier les lieux à bicyclette, ou en quadricycles (fort populaires) qui sont loués sur place. Mais cet été, on espère pouvoir louer aussi des fauteuils électriques pour qui voudrait arpenter le Vieux-Port sans surtaxer ses muscles.

De même, on aura une « balade » qui transportera les visiteurs du quai Jacques-Cartier (où seront regroupés tous les chapiteaux) à l'exposition Images du futur.

On installera également un bar-café-terrasse devant le fleuve, à l'extrémité sud de la jetée King-Edward. La gare maritime, sur cette jetée, sera l'hôte de l'exposition « Images du futur » consacrée cette année au Japon.

Les amateurs d'art seront

choyés. En plus de l'extraordinaire (promet-on) Expotech et d'Images du futur, le Musée d'art contemporain aura une sorte d'annexe dans le poste de police, devant le bassin de l'Horloge. De plus, une exposition dite « Mobilier d'artiste » se tiendra à la gare maritime.

Quant aux navigateurs, ils pourront voguer allègrement : outre les croisières sur le fleuve et le Saute-Moutons (passage des rapides de Lachine), la navette vers le parc de la Cité du Havre fonctionnera de nouveau. Et l'Amphibius se promènera de nouveau sur terre et sur l'eau. De plus, les embarcations privées pourront s'amarrer aux quais flottants de ce parc.

On prévoit aussi un salon nautique, à la fin de l'été, avec des exhibits dans leur milieu naturel.

On a pensé aux enfants qui auront du théâtre, des marionnettes, et de l'animation pour eux

seuls, tous les matins. Et pour calmer la faim, des kiosques de restauration rapide, ici ou là. Le marché aux puces rouvre ses portes au début de mai.

La Roulotte de la Ville sera sur les lieux, de même que le Cirque du Soleil. Le Festival de Théâtre des Amériques présentera une pièce.

Par ailleurs, la musique sera de la partie. Les concerts en plein air Campbell et les Variétés Campbell seront les hôtes du Vieux-Port à quelques reprises, de même que les Jeunesses musicales. La Carifète, le 27 juin, promet d'être colorée.

Enfin, comme on déménage tous les chapiteaux plus près du bassin du quai Jacques-Cartier, on augmentera les places de stationnement. Il ne devrait donc y avoir aucun problème de ce côté. Quant aux bancs, tables et transats, on devrait pouvoir en trouver en bon nombre.

Tea & Café

JEAN ÉMOND, l'ex directeur du Service des sports et loisirs de Montréal, est maintenant le PDG de l'AMARC (Association montréalaise d'activités récréatives et culturelles).

Images du futur 87

Encore plus cette année

JOCELYNE LEPAGE

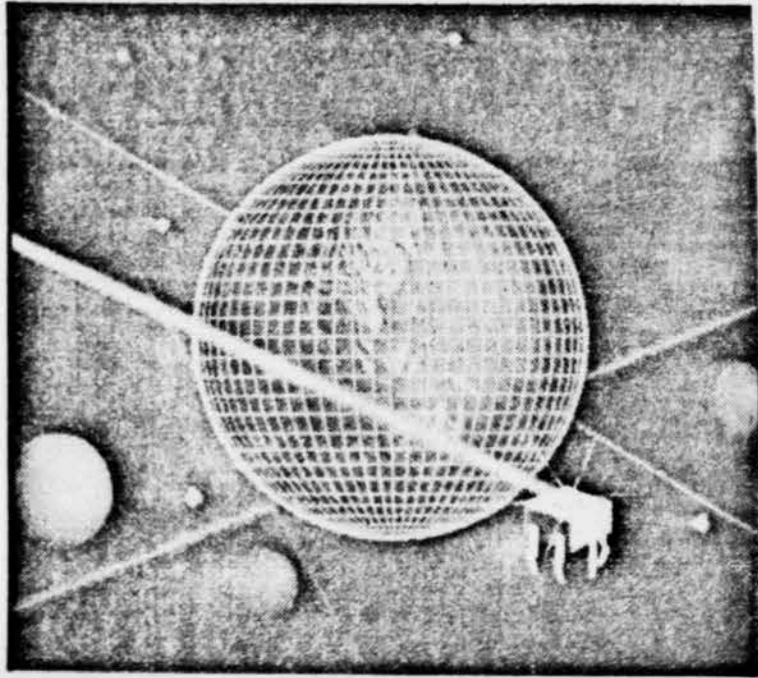
■ Cette année, les *Images du futur* au Vieux-Port de Montréal ne seront pas aussi concentrées sur les images de synthèse (produites par ordinateur) que l'an dernier. Le spectre des technologies s'élargit en effet pour inclure également l'holographie, les images au laser, le son synthétique, les espaces multisensoriels, les environnements multimédia et l'art vidéo.

D'autre part, des 60 000 visiteurs qui se sont rendus l'été dernier à la Gare maritime Louis Jolliet voir les images du futur, un bon nombre sont en fait revenus participer aux différents ateliers. Aussi a-t-on décidé cette année d'augmenter les activités de participation du grand public, et de prévoir également des horaires spéciaux pour les professionnels et les artistes intéressés par ces nouveaux médias. Quand on sait qu'un vidéoclip en images de synthèse coûte entre \$500 et \$3 000 la seconde, il est facile de comprendre que c'est un médium à la portée de bien peu de gens, d'où l'intérêt des ateliers.

Ajoutons à cela un concours international, un autre national, un restaurant vidéo et un spectacle multi-média électronique, et l'on obtient un programme susceptible de remplir l'ancienne gare tout l'été. D'autant plus que dans le hangar voisin de la gare se déroulera *Expotec*, avec ses hologrammes et ses exemples de réussites technologiques au Canada.

Le Japon à l'honneur

Après la France, c'est le Japon cette fois qui est le pays à l'honneur avec 80 participants, entreprises, organismes et artistes, qui occuperont le tiers de l'espace. Outre le Canada, une dizaine de pays seront de la partie, y compris la Chine. La France y jouera encore une fois un rôle privilégié. Au total : 500 participants. Tout ce que le Québec compte de réalisations dans les domaines mentionnés sera montré, ou presque.



Une vue de la planète inhabituelle ici, celle de l'autre moitié du monde. C'est l'affiche officielle de *Images du futur 87*, un présage peut-être, du Japonais Tsutomu Hokazono.

Du 5 juin au 20 septembre

■ *Images du futur 87* ouvrira ses portes au public le 5 juin et les fermera le 20 septembre. Les heures d'ouverture sont de 12 h 00 à 23 h 00. Le prix des billets d'entrée est de \$5 50 pour les adultes, \$4 pour les personnes âgées, les groupes de sept personnes et plus et les adolescents de 11 à 17 ans (\$2 pour les groupes d'enfants de 10 ans et moins). L'entrée est gratuite pour les enfants de 10 ans et moins accompagnés de leurs parents. La gare maritime Louis Jolliet est située au bout de la rue Saint-Laurent.

Après le succès remporté l'été dernier, la Cité des arts et des nouvelles technologies de Montréal, l'organisme qui présente *Images du futur*, a eu l'occasion au cours de l'année de participer à différents événements du même ordre, notamment en France et au Japon où il a présenté les artistes québécois et canadiens qui jouent avec ces nouvelles technologies. Selon l'un des deux res-

ponsables de la Cité, Hervé Fischer (l'autre étant Ginette Major), le projet d'établir la Cité en permanence et à l'année au Vieux-Port est en bonne voie. C'est un projet qu'appuient et le Vieux-Port et la Ville de Montréal, dit-il. La Cité deviendrait alors un centre de documentation et de formation, un centre de services en plus d'être un organisateur d'expositions.

le **Journal de**
montreal

OKAG 73

1987 1987

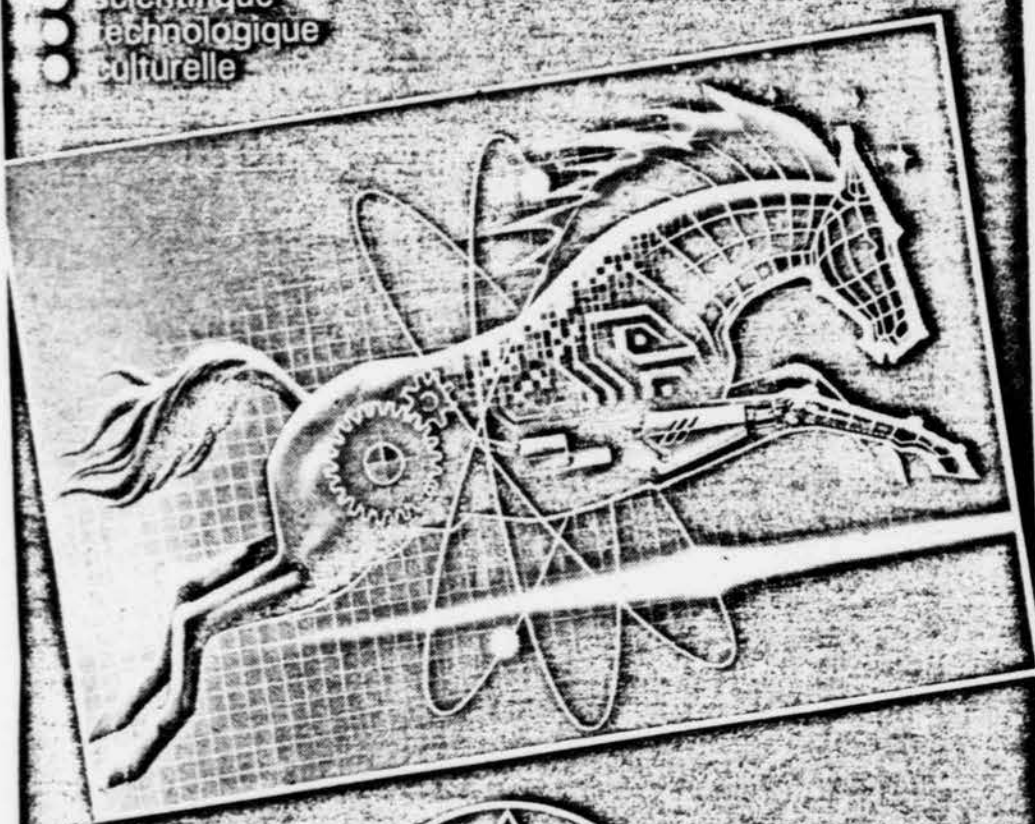
Le génie
canadien
les cent
prochaines
années

Le Vieux-Port
de Montréal

Réalisé en
grande partie
par le ministère
des Communications
du Canada

UNE EXPOSITION EN 3 DIMENSIONS

- scientifique
- technologique
- culturelle



EXP TEC

UN COUP DE GÉNIE!

DU 20 MAI AU 8 SEPTEMBRE, VIEUX-PORT DE MONTRÉAL

Heures d'ouvertures: 10h à 22h. Renseignements: 845-8120

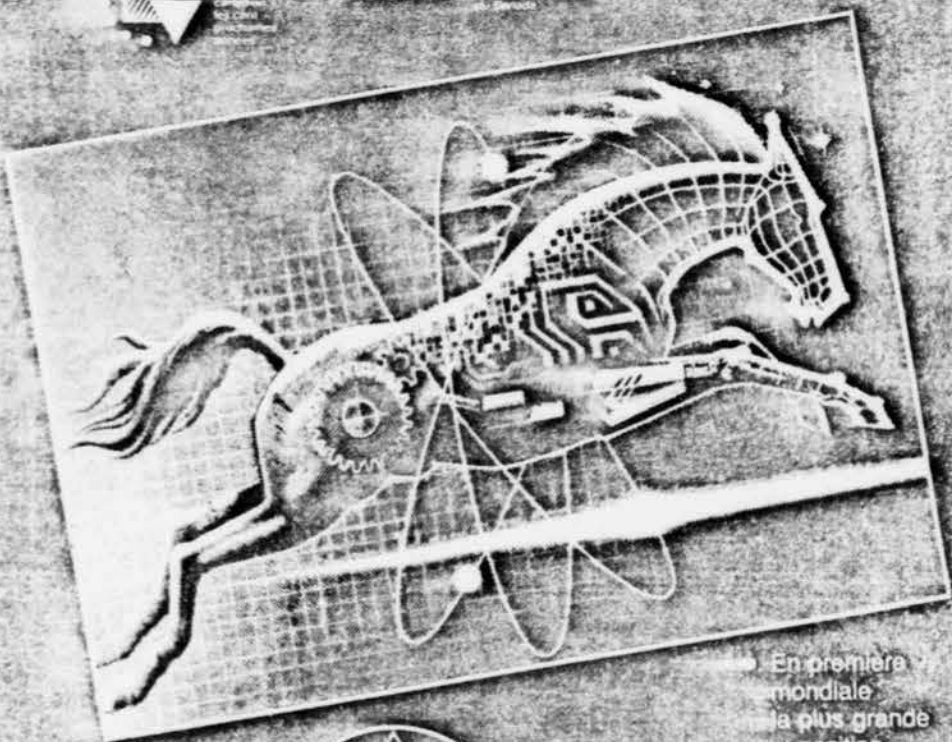
Réervations groupes: 1-800-267-9736. Fermé le lundi.

CKAC 73



Le Vieux-Port de Montréal

Service de
l'information
du Vieux-Port
de Montréal
des Communautés
du Vieux-Port



EXPOTEC

UN COUP DE GÉNIE!

- En première mondiale
- la plus grande exposition d'hologrammes venant de 12 pays différents
- Les dix réalisations les plus marquantes du génie canadien
- La technologie de l'avenir

DU 20 MAI AU 8 SEPTEMBRE, VIEUX-PORT DE MONTRÉAL

Heures d'ouvertures: 10h à 22h - Renseignements: 845-8120 - Réservations groupes: 1-800-267-9736 - Fermé le lundi

Au Vieux-Port et au Musée d'art contemporain D'autres expositions pour l'été

■ Deux nouveaux lieux s'ajouteront ce week-end à la liste des principales expositions de l'été. La Gare maritime Louis Jolliet, dans le Vieux-Port, où l'on présente pour la deuxième année *Images du futur*, et le Musée d'art contemporain qui inaugure trois expositions dont l'une met en scène quelques artistes hollandais contemporains.

Images du futur est en fait le troisième événement de l'été à tourner autour des prouesses de la technologie, après *Léonard de Vinci*, au Musée des beaux-arts et *Expotec*, dans le hangar voisin de la gare maritime. Alors que l'an dernier, les images de l'avenir étaient celles produites par ordinateur, cette fois, l'éventail des technologies présentées englobe aussi le laser, l'holographie, les fibres optiques, le son synthétique, l'art vidéo, l'art cinétique, et les installations ou les environnements qui mêlent un peu tout cela et d'autres choses encore.

Il s'agit non seulement d'une exposition, mais d'une sorte de centre où l'on peut s'initier à toutes ces nouvelles technologies et à leurs applications au domaine des arts. Il y a là plusieurs ateliers interactifs ou de démonstration auxquels le public est invité à participer. Mais comme l'an dernier, il y a tant de choses à découvrir et à apprendre qu'il faudrait y camper tout l'été pour bien apprendre toutes ses leçons.

Les Japonais sont les invités d'honneur cette année et leurs prouesses ont de quoi faire revivre

un courant qui n'a fait que passer dans les années soixante : « l'optical art ».

L'exposition ouvre ses portes aujourd'hui et se poursuivra jusqu'au 20 septembre. Sans doute la gare maritime sera-t-elle fort occupée tout l'été. Entrée : de \$2 à \$5,50 selon que l'on est jeune ou vieux, adulte ou étudiant.

Les Hollandais au MAC

De son côté, le Musée d'art contemporain participe au Festival de la Hollande au Canada en accueillant chez lui sept artistes contemporains. Les artistes ont été choisis par des conservatrices du Musée, Josée Belisle et Sandra Grant Marchand. L'art contemporain hollandais n'est guère plus connu ici que l'art contemporain canadien en Europe. C'est le lot de ce que l'on appelle les pays « périphériques ».

Pourtant la Hollande a eu ses vedettes au cours des siècles passés, de Rembrandt à Mondrian, en passant par Vermeer et VanGogh. Si la peinture a fait la gloire passée de la Hollande, il y en a très peu dans cette exposition très contemporaine où l'on a l'impression de se retrouver entre nous. D'un pays à l'autre, l'art contemporain se ressemble assez.

Mais il semble y avoir dans les oeuvres choisies une forme d'attachement des Hollandais à leur passé.

LE FUTUR AU PRÉSENT

Textes:
Louise
Blanchard
Photos:
Michel
Miller

Depuis la semaine dernière, l'art et les nouvelles technologies composent un mariage étonnant dans l'ancienne gare maritime Louis-Jolliet, au Vieux port de Montréal, alors que s'est ouverte l'édition 87 de «Images du futur».

Oubliez vos idées préconçues sur la froideur des nouvelles technologies: mises au service de la culture, et simplement regardées sous un nouveau jour, elles deviennent porteuses de beauté et sources



Des diagrammes réalisés par ordinateur font partie de la collection d'images exposées par la compagnie d'aéronautique Pratt & Whitney, à l'exposition «Images du futur».

Le public a aussi l'occasion de toucher aux ordinateurs, notamment au kiosque de la banque d'information de l'Université du Québec (INFO-PUQ).

d'un étonnement toujours renouvelé.

Quel plaisir à découvrir les hologrammes (on y trouve le plus grand au monde: la reproduction d'un cockpit de navette), les images au laser, les

environnements multimedias, des espaces multisensoriels! Les applications de la nouvelle technologie dans les arts que l'on peut apprécier à «Images du futur 87», ont toutes les formes et couleurs!

Le Japon étant l'invité d'honneur, cette année, des jardins Zen d'un nouveau style sont en évidence: des pierres, du sable... et des téléviseurs! Mélange aussi étonnant: ces images

traditionnelles japonaises réalisées ordinateur par des étudiants. A ne pas manquer, à l'entrée: une oeuvre cinétique de métal et de sable, d'une rigueur parfaite.

Comme des exposants de plusieurs pays participent à l'exposition, on trouve maints styles d'expressions: des couleurs vives des Allemands, aux masques africains (toujours réalisés par ordinateur!).

Une découverte amusante: celle des oeuvres exposées par la compagnie d'aéronautique Pratt & Whitney. Incroyable comme des images de pièces d'avion reproduites sur ordinateur donnent des effets saisissants! Il semble que Pratt & Whitney a profité de la perche tendue par les responsables de «Images du Futur 87» pour développer cet aspect inattendu de sa production et se constituer

une banque d'images!

Il n'est pas besoin d'être un fin connaisseur de l'art d'avant-garde pour apprécier cette exposition. Il suffit de vouloir passer un bon moment en gardant l'esprit ouvert pour les nouveautés. Sur place, on peut même s'essayer à créer, des ateliers étant prévus à cet effet (un conseil: les ateliers sont plus accessibles dans les temps creux de la journée, à l'heure du

souper, par exemple).

Un spectacle multimedia, «Imaginox», prend son envol aujourd'hui à la salle du Belvedere, attenant à celle de l'exposition. L'exposition, elle, est ouverte tous les jours de 12 h à 23 h. (5,50\$ pour les adultes, 4\$ pour les 11 à 17 ans, les gens de l'âge d'or et les groupes de 7 personnes et plus). Gratuit pour les 10 ans et moins. Elle se poursuit jusqu'au 20 septembre.

De la sculpture sonore



Le «Lum», un appareil qui traduit le geste en musique: à voir à «Images du futur 87», au Vieux-Port.

Comme sous la baguette du chef d'orchestre, mais sans qu'aucun instrument ne soit visible, la symphonie se déploie, s'amplifie, monte, puis s'adoucit avec le geste...Magie!!!

«Lum» est son nom. Sous une lumière, il s'étale sans appareil: une simple surface carrée, rouge. Tout à côté, un synthétiseur laisse couler la musique au gré de la main qui s'agite au-dessus de la surface rouge.

Déconcertant. Fabuleusement ingénieux. Le «Lum» - un capteur de gestes - est l'un de ces appareils qui fera courir et rêver la foule à «Images du futur 87». Venu de France, géré par Lag Innov'art, le «Lum» permet de créer la musique sans être musicien, de sculpter le son selon sa fantaisie, d'échapper aux contraintes techniques des instruments.

A ne pas manquer: au milieu de cette exposition dédiée à l'utilisation artistique des nouvelles technologies, cet instrument magique laisse imaginer toutes les voies possibles, que ce soit dans des spectacles, en danse, en thérapie...

«Big Bang numéro 2» LA SYMPHONIE DE GEORGES DYENS

Avec autant de fierté que de modestie, l'artiste multidisciplinaire Georges Dyens présentait la semaine dernière pour la première fois son oeuvre créée pour «Images du futur 87». Toute une symphonie! Et pas que musicale.

Imaginez une grande pièce dans laquelle s'étale, se dresse, un paysage étrange et pénétrant: des falaises de roc sédimentaire dans lequel on peut retracer tant le passé que le futur, du sable, des lumières et des images qui surgissent de partout, comme amenées,

projetées par une musique d'ambiance tout à fait cosmique.

Dans ce décor d'outre-terre, le spectateur laisse voguer ses yeux et son imagination jusqu'à ce que l'enceinte se transforme en cathédrale de lumière. Il peut alors découvrir les coulisses de cet univers et l'examiner de près. Il apprendra ainsi, s'il pousse sa recherche un peu plus loin, qu'il y a dans cette oeuvre 24 hologrammes, 150 sources lumineuses et 120 kilomètres de fibres optiques.

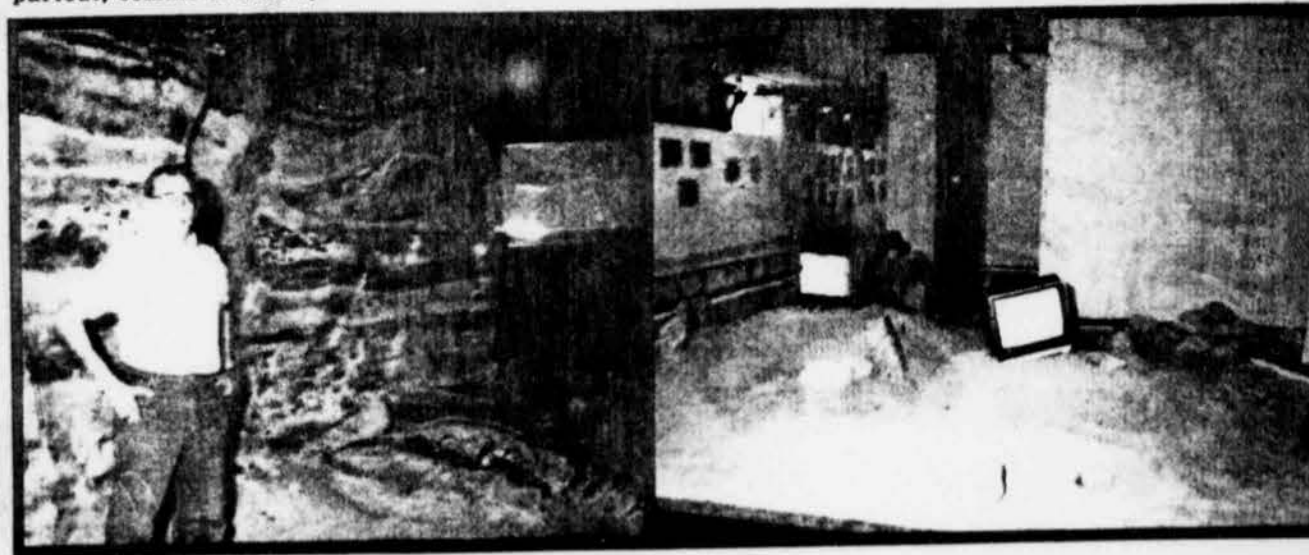
Etonnamment, l'oeuvre, avec ses grandes pierres et son champ de sable, fait, penser aux jardins Zen qui sont présents dans l'exposition, le Japon étant l'invité, d'honneur. «Une étrange coïncidence, de dire Georges Dyens, je suis surpris, sans qu'il y ait eu consultation, que les représentations soient si proches.»

Pour concevoir et enfanter cette oeuvre, il aura fallu à Georges Dyens un an, des subventions des gouvernements, quelque \$60 000 en commandites, et l'aide de toute une équipe

de professionnels - et d'étudiants de l'Université du Québec à Montréal.

«C'est un travail d'équipe superbe», insiste-t-il, en citant les noms de Marcelle Deschênes pour la musique, Claude Accolas pour les éclairages et Myke Roy pour le système électronique.

Son message avec ce Big Bang numéro 2: faisons attention à notre terre. «Il faut essayer d'utiliser les technologies pour l'art, rendre les robots sensibles», conclut-il.



Georges Dyens dans l'environnement particulier qu'il a créé pour «Images du futur 87»: le Big Bang numéro 2.

Dans un Jardin Zen, à l'image du Japon traditionnel, des téléviseurs, à l'image du futur...

Images of the future take on new dimension

"Holograms," Big John McEvans said with great enthusiasm. "They're just fantastic. You've got to take the kids to see them."

I had received an invitation to the opening of *Images du futur*, an exhibit at Shed 8 in the Old Port at the bottom of St. Laurent Blvd. The invitation said the show, drawn from 10 countries, contained "lasers, holograms, electronic music, video art, computer graphics and videos, multimedia installations and kinetics."

I'm one of your average Ludites who gets suspicious whenever I see a collection of words like that.

It's like when I turn on the CBC to listen to some classical music and they put on some modern composer's work, the experimental kind that screeches and boings and sounds absolutely dreadful.

Eyes glaze over

Give me Vivaldi and Mozart, jazz or rock'n'roll anytime.

Don't get me wrong. I like the promise of the future when it comes to such things as technology and space travel and airship design. But when it comes to futuristic art, my eyes glaze over.

And when it comes to computers and futuristics, what gets on my nerves is the use of a technical vocabulary that I'm sure most ordinary mortals don't understand. It's as if the people in the know are speaking in secret code, using words the way conspiratorial societies use secret handshakes.

But McEvans got to me when he mentioned holograms. I'd never seen a hologram, but I've read lots about them and was intrigued.

In my mind, holograms and holography have to do with three-dimensional pictures. When McEvans waxed rapturous I imagined perhaps little three-dimensional TV sets or something.

So on Saturday afternoon, I set off for the exhibit with a couple of adolescents in tow. It was perfect weather and the port area was filled with strollers.

The exhibit is located on the third level of one of the old sheds, in a large area that has the air of a makeshift exhibition hall.

The first thing that caught my eye was a video on a TV monitor showing the "reconstruction of embryo development of the nematode *Caenorhabditis elegans*."

That turned out to be a Japanese computer-graphic portrayal of the developing cell structure of a worm.

We moved right along, determined to find a hologram.

We found one, billed as the largest in the world, that depict-

Nick
Auf der
Maur



ed the cockpit of a new European Airbus, which will also be duplicated in the proposed European space shuttle.

An accompanying description said a "hologram is as difficult to explain to a reader as color is to a blind person... an ethereal transparent image shown in relief."

Basically, this particular hologram consisted of three large plastic sheets, configured like a cockpit — a front view and two side views.

If you're not standing in the right spot, the sheets have that quality — though transparent — of those plasticized postcards that change as you change your angle of vision.

Well, I can report it does give you a three-dimensional perspective. But overall, you get the impression that development of holograms is at the stage where the automobile was in 1902.

Interesting and all, but it's not about to make you trade in your Kodak.

There were all sorts of other things to look at, such as an electronic musical instrument that is played without touching it. You just moved your hands above it.

Multisensory theatre

There are a couple of "multisensory" deals, including a large box-like theatre contraption that holds five people at a time and purports to demonstrate what a show may be like in the future.

There was a big waiting list to get in, so I didn't "experience" it, but the kids managed to wangle their way in.

"What was it like?" I asked my daughter.

"Very cool," she said, giving some incomprehensible description about mirrors and lights and tinkling sounds. "It makes your imagination work and we felt that after the 10-minute show maybe we'd come out and we'd be 100 years in the future and you wouldn't be here."

There's also a lot of what could be described as "avant-garde Japanese art electronics" and "surrealistic French metaphors superimposed on video display."

In other words: You figure it out.

Evidently many people have, but I have a hard time fathoming it all.

L'holographie, ce n'est pas que du chinois!...

L'extraordinaire collection d'hologrammes présentée au Vieux-Port de Montréal dans le cadre d'Expotec provoque d'abord des exclamations de surprise et d'étonnement chez les visiteurs.

Par la suite, ils se mettent à chercher les trucs cachés, les « patentes », les secrets qui rendent à la fois aussi « vraies » et aussi « incroyables » les 170 oeuvres créées par des artistes, chercheurs et techniciens des 12 pays représentés.

Martin Smith

Et pourtant, selon l'expert en holographie Kenneth Clark, il n'y a rien de très chinois dans la technologie qui a abouti à fixer des images en trois dimensions sur film à l'aide de lasers.

« Après tout, un hologramme n'est rien d'autre qu'une fenêtre avec mémoire », dit-il.

Présentée de cette manière, l'holographie semble bien simple. Mais certaines des applications qui ont résulté des progrès faits dans l'étude de cette technologie laissent deviner une formidable complexité.

Les Chinois, par exemple, utilisent l'hologramme comme moyen de stocker beaucoup d'informations sur une toute petite surface. Une plaque de 15 cm sur 10 cm, baptisée « supermicrofiche », contient 3 000 pages de texte qui sont révélées par la magie du laser.

Les Américains, les Anglais, les Européens, les Soviétiques, entre autres, inventent constamment de nouvelles applications pour cette technologie qui a vu le jour, à la fin des années 40, quand les scientifiques ont voulu améliorer la qualité de leurs microscopes électroniques. L'holographie n'a cependant pu prendre sa vitesse de croisière qu'à partir des années 60 avec l'invention du laser.

Car le laser est l'instrument indispensable pour créer un hologram-

me: la pureté et la concentration de son faisceau lumineux ont permis de travailler avec la profondeur et d'ajouter ainsi une troisième dimension à la photographie.

C'est là le secret qui permet de fixer le déplacement d'air causé par une balle de fusil, la beauté d'oeuvres d'art très rares qu'on peut ensuite promener sans crainte qu'elles se brisent, les points de tension de rotors en mouvement ou, tout simplement, un moment unique qu'on pourra revivre toute sa vie d'une façon beaucoup plus réelle que s'il avait été imprimé sur une photographie ordinaire.

Les hologrammes sont fascinants et mystérieux. Leur fabrication nécessite des lasers à rubis artificiel ou à hélium-néon, les techniques d'exposition pour les rendre plus parfaits ne cessent de devenir plus raffinées et, pourtant, le plus gros problème qu'il reste à résoudre, c'est de pouvoir faire des images en noir et blanc ou en couleurs naturelles puisque les sources lumineuses dont les interférences créent les hologrammes doivent être de couleur pure.

Mais qu'importe! Admirez un hologramme où on voit Dizzie Gillespie sourire, prendre son souffle et gonfler ses joues pour souffler dans sa trompette laisse tous les spectateurs pantois et fait oublier toutes les questions techniques.



Photo Normand PICHETTY.
Les hologrammes présentés dans le cadre d'Expotec n'ont rien de très chinois. « Ce sont des fenêtres avec mémoire », affirme Kenneth Clark.

L'aménagement du Vieux-Port

Dégager la vue sur le fleuve

DANIEL CHARTIER

L'auteur est architecte paysagiste. Il a été membre du comité exécutif de l'Association le Vieux-Port de Montréal

DÉBUT avril 1987, les médias rendaient public le plan d'ensemble du Vieux-Port à l'étude dans les officines gouvernementales. Ce plan marque une étape importante dans le processus de mise en valeur de cette partie historique de Montréal. En effet, on peut maintenant comprendre comment les recommandations du comité consultatif du Vieux-Port de Montréal pourraient être organisées dans l'espace et voir quelles sommes de tels aménagements exigeraient.

Le tout correspond, à quelques exceptions près, à la somme des activités intéressantes demandées par le public lors des consultations. Malheureusement, cette accumulation de projets surcharge quelque peu le site. Aussi certaines composantes mériteraient d'être réduites ou même amputées pour

rendre le projet global plus aéré et plus compatible avec les activités portuaires.

Le Vieux-Port sans océaniques ou sans lacquiers serait une coquille vide. Il faut les conserver et même faire en sorte que cet aspect primordial du site soit mis en valeur, particulièrement autour des jetées King-Edward et Alexandra.

Les propositions concernant la partie est du Vieux-Port devraient aussi être réévaluées pour mieux révéler le fleuve qui bouillonne à ses pieds. Ainsi il faut complètement reprendre le projet d'aménagement d'un bassin entouré de jardins sur l'espace qui fait face au marché Bonsecours et à la place Jacques-Cartier.

Cette proposition devrait rejoindre aux oubliettes tous les autres projets d'aménagement du quai Jacques-Cartier soumis depuis une décennie par le gouvernement fédéral : tours d'habitations, complexes commerciaux, Cité du Cinéma, etc.

Lorsque l'on compare tous ces différents projets, on constate une diminution timide mais constante du volume total construit sur cette partie du Vieux-Port. Les pressions répétées du public ont su em-

pêcher les autorités d'aller de l'avant avec des projets inappropriés qui auraient masqué le fleuve ou qui auraient permis à quelques privilégiés de s'approprier cet espace unique.

La dernière proposition marque une amélioration certaine sur les précédentes par l'élimination des structures en hauteur. Ce fait amènera bien des gens à crier « victoire » tout comme lorsque la proposition d'esplanade de Peter Rose fut rendue publique. Aujourd'hui, leur enthousiasme s'est considérablement refroidi devant le peu d'intérêt de l'aménagement réalisé.

La proposition de construire un vaste bassin sur l'actuel quai Jacques-Cartier est fort contestable. Avant de consacrer des millions pour cet aménagement, il faudrait se demander tout d'abord s'il s'intègre au caractère maritime du Vieux-Port.

Les jardins projetés seraient plus à leur place au Jardin Botanique ou au parc floral de l'île Notre-Dame. De plus, la solution proposée représenterait un vaste écran vert masquant le fleuve et ne laisseraient à celui-ci qu'un rôle secondaire.

En conservant intégralement la

géométrie actuelle du quai Jacques-Cartier et du remblai adjacent, les planificateurs se condamnent les uns après les autres à centrer l'aménagement de ce site sur lui-même et à tourner le dos à l'élément aquatique environnant.

Au contraire, il faut redonner à ce lieu toute sa signification de fenêtre sur le fleuve et sur le port. Pour ce faire, il n'est ni nécessaire ni pertinent d'enlever toutes les jetées et de retrouver la ligne des quais qui longeaient jadis la rue de la Commune.

Il faudrait cependant accepter d'enlever une bonne partie de la hauteur du quai Jacques-Cartier et enlever le remblai qui l'unit au quai de l'Horloge. La disparition de cette masse dégagerait la vue sur le fleuve depuis les alentours du boulevard St-Laurent jusqu'à la rue Bonsecours devant le cœur touristique du Vieux-Montréal.

Une telle action soulignerait le rôle historique de la rue de la Commune comme façade patrimoniale de Montréal. La place Jacques-Cartier et le marché Bonsecours pourraient alors retrouver leur relation privilégiée avec le fleuve.

Ce réaménagement devrait se faire en créant une série de larges

paliers qui permettraient aux promeneurs de percevoir le fleuve et le port selon différents points de vue. La hauteur du quai Jacques-Cartier devrait être abaissée au niveau du lieu où accostent les navires de croisière au quai de l'Horloge.

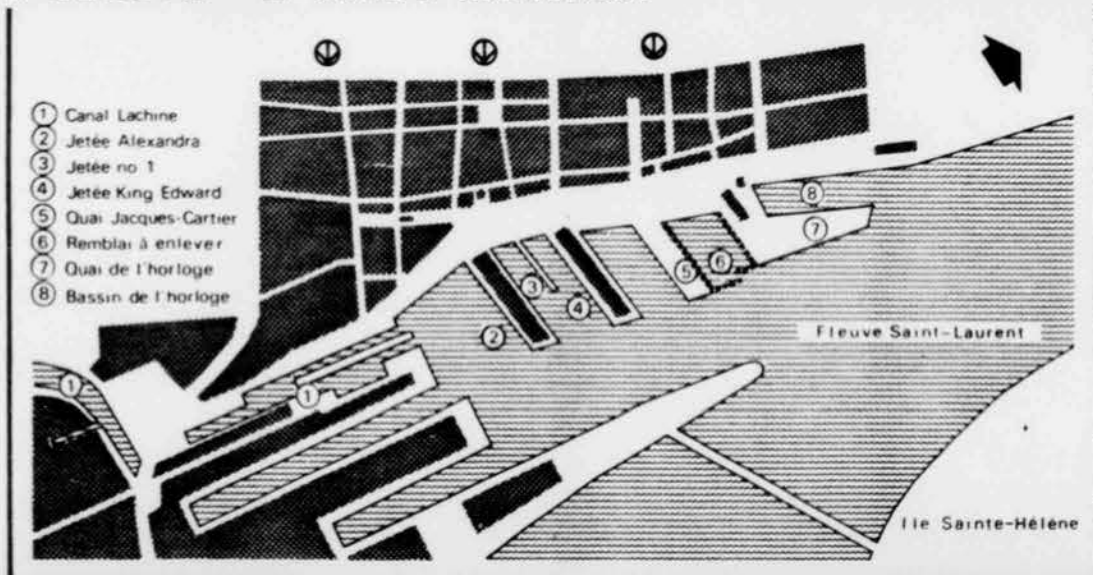
Les terrasses ainsi créées pourraient accueillir plusieurs activités récréatives et portuaires. Une telle proposition reprendrait des éléments de solution apportés par l'Association le Vieux-Port.

Elle irait aussi dans le sens de la plupart des mémoires soumis lors des consultations tenues en 1985. La plupart des intervenants recommandaient une modification profonde de la géométrie du quai Jacques-Cartier. Un grand nombre d'entre eux en proposaient même la disparition pure et simple.

Conséquemment, il faut donner aux planificateurs le mandat de réétudier le quai Jacques-Cartier et ses alentours, et d'y proposer des solutions qui permettent de dégager la vue sur le fleuve.

Le Vieux-Port constitue une chance historique de mettre les montréalais en contact avec leur patrimoine fluvial et maritime. Il ne faut pas la manquer.

VIEUX-PORT montréal



« Il faut donner aux planificateurs le mandat de réétudier le quai Jacques-Cartier et ses alentours, et d'y proposer des solutions qui permettent d'ouvrir la vue sur le fleuve ».

Le Cirque du Soleil fêtait hier son 500 000^e spectateur: ILS ÉTAIENT... DEUX!

Melissa et David Valiquette, deux enfants de 5 et 7 ans, ont été les 500 000^{es} spectateurs du Cirque du Soleil, hier, au Vieux-Port de Montréal.

Monique Richer

Le maire de Montréal, M. Jean Doré, et le président du Cirque, M. Guy Laliberté, étaient présents pour accueillir

les deux jeunes visiteurs qui étaient accompagnés de leur mère.

Melissa et David n'en étaient pas à leur première visite au Cirque puisqu'ils étaient déjà

venus l'an dernier.

Et vive les tartes à la crème!

« Ce que j'aime le mieux, a déclaré le jeune David, c'est quand ils se lancent des tartes à la crème. »

« Moi aussi », renchérit Melissa.

Avant d'entrer sous le grand chapiteau où flottait l'odeur familière du maïs soufflé chaud, les enfants ont reçu une photo du Cirque du Soleil.

« La direction a offert à la famille Valiquette des billets leur permettant de s'asseoir sur les premiers bancs.

Déjà, le clown amusait

le public massé sous la tente pour voir la féerie se renouveler sous leurs yeux.

Acrobates, clowns, chef d'orchestre pas ordinaire, équilibristes, tous s'étaient préparés pour offrir deux heures de rêve qu'enfants et adultes ne sont pas près d'oublier.

Pendant ce temps, la vie continuait à l'arrière du grand chapiteau.

Vie quotidienne

Louise Marin, une femme de 28 ans de Longueuil, est le professeur des quatre enfants qui vivent à longueur d'année avec le Cirque.

« Ils ont terminé leurs

examens de fin d'année vendredi, raconte-t-elle. Noemi et Corinne sont en 6^e année, Daniel est en secondaire II et Nicolas, en secondaire III. »

Tous les jours, les enfants passent quatre heures avec leur professeur avant d'entreprendre leur pratique.

Le lundi, quand le Cirque est à Montréal, Noemi et Corinne vont voir leurs parents qui habitent sur le Plateau Mont-Royal et à Outremont.

« Cette vie rend les enfants autonomes, dit Louise Marin. Quant à moi, j'ai l'impression de vivre pleinement. »



Photo Pablo DURANT

David et Melissa Valiquette tiennent la main du maire Jean Doré. À l'arrière, le président du Cirque du Soleil, M. Guy Laliberté, Mme Valiquette, Benny le clown et Michel Barrette, le chef de piste.



Un dernier coup de crayon avant d'aller sous les feux des projecteurs, amuser le public.

LE CIRQUE DU SOLEIL

■ Bonne nouvelle: le merveilleux **Cirque du Soleil** restera dans le Vieux-Port de Montréal jusqu'au **3 juillet**. Pas plus car il doit aller s'installer dans le Vieux-Port de Québec ensuite. C'est un spectacle de cirque unique en son genre qu'il nous offre. À voir et à revoir.

Le public fait la queue pour voir Expotec

RAYMOND GERVAIS

Ça vous intéresse de savoir d'où vient l'électricité, de voir une puce logique («logic chip») de votre ordinateur personnel au microscope, ou encore d'apprendre comment l'ordinateur a réussi à faire revivre Marilyn Monroe et Humphrey Bogart?

Si vous répondez par l'affirmative à ces questions et si de plus vous n'avez jamais vu des hologrammes, vous devez de visiter *Expotec*, cette exposition de haute technologie qui est présentée actuellement dans le Vieux-Port de Montréal.

Expotec est une première mondiale dans son genre et se situe à la rencontre de l'art et de la technologie. C'est une exposition à la fois scientifique, technologique et culturelle.

L'exposition présente un survol de la technologie développée par l'industrie canadienne.

Cette exposition s'inscrit dans le cadre du centenaire du génie canadien et illustre dix des meilleures réalisations canadiennes dont l'invention de la motoneige par Bombardier, l'avion DC H-2 Beaver, le satellite Alouette 1, le réacteur Candu, l'exploitation des sables bitumineux d'Athabasca, la réalisation du réseau à haute tension de 735 KV d'Hydro-Québec, la voie maritime du

Saint-Laurent, le réseau du chemin de fer, le plus grand réseau de transmission hertzienne au monde ainsi que les installations de la société Polysar.

Lors du passage de *La Presse* samedi après-midi, le film en trois dimensions *Transitions*, qui a fait sensation lors de l'exposition universelle de Vancouver en 1986, a semblé retenir particulièrement l'attention du public, en plus des quelque 170 hologrammes qui sont exposés. Ce film, qui est une production de l'Office national du film (ONF), explore en 20 minutes les modes de transport et de communication passés, présents et futurs au Canada.

À l'entrée du mini-cinéma, des lunettes permettant de voir le film en trois dimensions vous sont remises. Pour les personnes qui se souviennent du film présenté au pavillon de Bell lors de l'Expo 67, disons que *Transitions* y ressemble un peu, particulièrement lorsque l'illusion de la tri-dimension vous fait croire que vous recevez un «deux par quatre» en pleine figure...

Le public a aussi pu assister à la présentation d'un film entièrement réalisé par ordinateur, *Rendez-vous à Montréal*, dans lequel Marilyn Monroe et Humphrey Bogart revivent quelques minutes pour se rencontrer dans le Vieux-Montréal. On peut aussi admirer la première motoneige fabriquée

par Bombardier en 1959, qui pouvait circuler à 40 k/h, et la motoneige de l'an 2000 qui pourra atteindre les 100 k/h.

Samedi, les visiteurs étaient nombreux à *Expotec* et il fallait faire la queue pour assister au film de l'ONF et pour examiner les hologrammes tout à loisir.

Le jeune Martin Béchard, 10 ans, a dit avoir bien aimé pouvoir manipuler à «son goût» l'ordinateur IBM. «Mon père et moi songeons sérieusement à nous procurer un ordinateur. Un ordinateur personnel permettrait à mon père de bien planifier son budget et à moi, il me permettrait de prendre de l'avance sur ce que j'apprends à l'école», a confié le plus sérieusement du monde le jeune garçon qui semble avoir la «bosse» de l'informatique. «Vous savez, avec un ordinateur, il n'y a pas de limite à ce que vous pouvez faire», a déclaré Martin.

Le kiosque présenté par Hydro-Québec est aussi digne de mention. Il offre une rétrospective de l'avènement de l'électricité à partir des premières expériences faites à Montréal à la fin du siècle dernier, jusqu'à la vente d'électricité aux États-Unis.

Expotec se tient au hangar no 7, dans le Vieux-Port, au pied du boulevard Saint-Laurent jusqu'au 8 septembre. Le prix d'entrée est de \$5 pour les adultes et de \$3 pour les étudiants et les enfants.

VIEUX PORT DE MONTRÉAL: Montréal— « La
rencontre d'un lieu » sculptures de la collection per-
manente du Musée d'art contemporain de Montréal
au vieux-port de Montréal, jusqu'au 30 sept.

VIEUX PORT DE MONTRÉAL: Montréal—
« Images du Futur 87 » (849-1612) pays invité le Ja-
pon, du 5 juin au 20 sept.

VIEUX PORT DE MONTRÉAL: Montréal—
• images du Futur 87 • (849-1612) pays invité le Ja-
pon, du 5 juin au 20 sept.

VIEUX-PORT DE MONTRÉAL: Montréal (849-1612)— Dans le cadre de l'exposition Images du Futur, salle Belvédère • Imaginox • spectacle multimédia par Renée Bourassa, Marcel Deschênes et Jacques Collin, du 13 juin au 19 sept. les sam. à 21h., dim. 14h.30, et 16h.

VIEUX PORT DE MONTRÉAL: Montréal— Kirkland Concert Band, le 19 juillet à 14h.

Vieux Port de Montréal — Exposition «Expotec». Tous les jours de 10 h à 22 h, sauf lun. Jusqu'au 8 sept. Expositions «Images du futur 87» et «La rencontre d'un lieu» (sculptures). Tous les jours de 12 h à 22 h.



100 000^e visiteur à Expotec

Expotec, organisée par la Commission du centenaire de l'ingénierie canadienne, a accueilli, hier, au Vieux Port de Montréal, son 100 000^eme visiteur en deux mois, Sarah Bernardin, 11 ans. M. Clément Richard, président d'Expotec, «*trinque*» avec la gagnante d'un séjour à la Baie James pour deux personnes, offert par Hydro-Québec.

PHOTO ARMAND TROTTIER, LA PRESSE

Rythme du monde bringing Montreal more than music

By FRANCINE PELLETIER
Special to The Gazette

"Bonsoir, Montréal!"

Those are words often spoken in this feverish month of cultural activity, and they were chosen by Manu Dibango last Sunday at the Spectrum to launch the latest event: Rythme du monde.

But Rythme du monde (Shared Rhythms) is a festival with a difference. It's music, of course — quite original music like that of Dibango, the king of *makossa*, or the more familiar ethno-beat Super Diamono of Dakar will be entertaining people with tomorrow. But mostly, it's a three-day fair to be held in Montreal's Old Port, starting today and continuing Saturday and Sunday.

Cultural influences

"Just bringing musicians here to play isn't enough," says director Koko Amarteifio. A young Ghanaian woman who came to Montreal to get her master's degree in community organization, she feels there's more to cultural exchanges than getting artists up on stage, then having them pack up and go home.

"We want to show how cultures influence one another, especially how African music has permeated the Caribbean and North America," says Amarteifio, who calls Montreal home now.

Should you find your way to the Old Port, not only will you hear lots of music — from Africa, of course, but also from Brazil, Guatemala and El Salvador — you'll be able to wander through 22 different kiosks, all generating their own "theatre": African haute couture, art from Africa, Haiti and Central America, book displays and spicy foods. There's also a children's corner where youngsters can have their faces painted and learn to make musical instruments, while teenagers will have their own T-shirt

printing stand.

This is not the first year Amarteifio's production company, Themis Multifest, has sponsored such a fair. It was done on a smaller scale last year at Quebec City's Old Port. Amarteifio expects it to be an even greater success this year and is hoping, weather permitting, for 30,000 people.

What is Themis Multifest? "Right now it's an uproar," jokes one of the four-member staff. Begun in 1985 by Amarteifio, this is a small production company with great ambitions: creating miniature crossroads of the world. "Discrimination," says Amarteifio, "is usually a question of not understanding other cultures."

And so Themis Multifest has been trying to bring a little of Africa home to Quebec. Drums, for example. "We call them talking drums in West Africa for they were used to send messages and to mark all important daily events," Amarteifio says. At this year's fair, people will be able to see to what varied purposes drums have served. "Education — that's the main thing ... but without being preached to!"

Distinctive aspect

Another distinctive aspect of this event is that musicians will not only be performing, they'll be exchanging skills. In other words, there will be a lot of jamming going on. And all this on a budget of \$40,000. That is the extent of government subsidies and private donations Rythme du Monde has managed to raise. "Whatever we got, we were determined to go on and make our mark," says Amarteifio, who hopes to make the fair a yearly event.

"We ethnic minorities have gotten involved in Canadian life. I think the time is ripe for Canadians to get involved in our lives as well," she adds, before rushing off to her next appointment.

« Rythme du monde » au Vieux-Port ou la musique passeport international

PAUL CAUCHON

Prévision météo pour le Vieux-Port de Montréal ce week-end : chaud et beau sur tous les fronts, quelques moiteurs tropicales et des percussions à la tonne pour contrer tout nuage éventuel.



Car « Rythme du monde », après une première édition à Québec l'année dernière, veut démontrer pendant trois jours à compter d'aujourd'hui comment les différentes musiques africaines ont voyagé à travers les Antilles et l'Amérique, comment ces musiques ont poussé en de multiples rameaux, de la salsa au reggae en passant par le rock, et comment les musiques « chaudes » s'influencent mutuellement aujourd'hui.

Au-delà des barrières raciales, ethniques, linguistiques, sociales et culturelles, les sonorités circulent d'un continent à l'autre presque aussi vite que les satellites. Et dans ce joyeux et chaud mélange, Montréal, comme toujours aux confluent des cultures anglophones et francophones, semble devenir de plus en plus une porte d'entrée obligatoire au pays.

Depuis plusieurs années en effet les bars et discothèques consacrés aux musiques latines et africaines ont poussé à travers la ville, les musiciens se sont multipliés (au dernier Festival de Jazz un nombre assez élevé de spectacles gratuits étaient consacrés à des musiques latines et africaines), et depuis deux ans les stars de la musique noire et autres *afro-beat* nous ont visités. En prime cet été, le discours ambiant sur les bienfaits de la francophonie a tout de même permis de dérouler le tapis rouge pour les artistes de l'Afrique francophone, ce que le récent Festival d'été de Québec vient de dé-

montrer.

La programmation de « Rythme du monde » offrira tout au long de la fin de semaine des noms d'ici et d'ailleurs tels Roro d'Haïti, Strictly Taboo, le percussionniste Fabiano, le zaïrois Taki, le martiniquais Max Cilla et sa « flûte des Mornes », le groupe québéco-cubain Queba, la troupe de danse haïtienne de Michel Tourenne, le spécialiste du limbo Prince Oscar, le québécois Michel Dupire qui, après avoir suivi des stages au Brésil, a fondé ici une école de samba, etc.

Et intégrées au festival, deux vedettes internationales (en collaboration avec les productions Traquen'Art) : Manu Dibango la semaine dernière au Spectrum, et le Super Diamono de Dakar dans la même salle demain soir à 22h. Un autre des groupes-vedettes du Sénégal, qui chante en wolof et en socé le quotidien et la misère des défavorisés, et dont le son est teinté de reggae/blues.

Les organisateurs de ce petit festival (un budget d'à peine \$ 50,000) témoignent vraiment de cet échange multiculturel qui caractérise la programmation. La directrice, Koko Amarteio, est une ghanéenne très active dans les organismes communautaires ici depuis 1972. Autour d'elle, on retrouve une brésilienne spécialiste du tambour (Assar Santana), une montréalaise qui a travaillé dans le domaine de la mode (Andrée Thérien), un musicien/ad-

ministrateur de Winnipeg qui a travaillé avec le McGill Chamber Orchestra (Huntley Cameron), et autres.

Selon la directrice, « la musique a toujours joué un grand rôle dans la vie quotidienne en Afrique, et c'est le centre du festival. Mais nous avons voulu également montrer tous les aspects de cette même vie quotidienne, en créant un genre de souk, de foire globale ».

C'est ainsi qu'à côté des spectacles musicaux on a regroupé une vingtaine de kiosques, kiosques de vente, mais aussi kiosques pédagogiques. On pourra ainsi suivre des ateliers de flûte antillaise, dessiner des masques africains sur son chandail, se familiariser avec des instruments de musique qui nous sont exotiques, suivre des ateliers de peinture sénégalaise sur verre, admirer un défilé de mode et même se payer un voyage culturel gastronomique au kiosque des Délices Antillais.

« Rythme du monde » offre aussi un coin des enfants, avec jeux, maquillages, expérimentation d'instruments et partys de tambours !

« Rythme du monde », au-dessus du Marché aux Puces du Vieux-Port de Montréal. Le prix d'entrée de \$ 2 permet d'y passer la journée. Le festival commence aujourd'hui à 16h, demain à midi et dimanche à 11h 15, pour se poursuivre jusque vers 22h 30. Un spectacle différent presque à toutes les heures, programme détaillé sur place.

Expotec : 100,000 visiteurs

Expotec, l'exposition célébrant les 100 ans de l'ingénierie canadienne au Vieux-Port de Montréal, a accueilli hier midi son 100,000e visiteur.

L'heureuse visiteuse est une jeune fille de 12 ans, Sarah Bernardin, qui s'est vu offrir hier plusieurs cadeaux en franchissant les tourniquets, dont un voyage à LG2 et une loge pour un match des Expos en compagnie de neuf de ses ami-e-s.

Expotec, dont l'intérêt principal est une grande exposition d'hologrammes, se poursuit jusqu'à la fin de l'été. Les organisateurs espèrent pouvoir accueillir 200,000 personnes.

EN UN MOT: **GÉNIAL!**

Pour **L'EFFET LASER**
à son plus fort!

Du jazzman
DIZZY GILLESPIE
aux stars de
GHOSTBUSTERS,
170 hologrammes inédits!

Pour **L'EFFET RÉTRO**
à son plus moderne!

Surprenez **BOGART**
et **MARILYN** à Montréal,
en tête-à-tête passionné,
dans un film
entièrement réalisé
sur ordinateur!

Pour **L'EFFET MÉGA**
à son plus puissant!

Jouez le grand jeu
de l'électricité!
Voyez la motoneige de
l'an 2000 et le robot **TOBOR**
Et amusez-vous
sur nos ordinateurs!

Et puis,
pour **L'EFFET GLOBAL!**

Ne manquez pas
-TRANSITIONS-, un court
métrage 3D sur les
communications vu par
3 000 000 de personnes
à EXPO 86 de Vancouver.

EN GRANDE PRIMEUR:

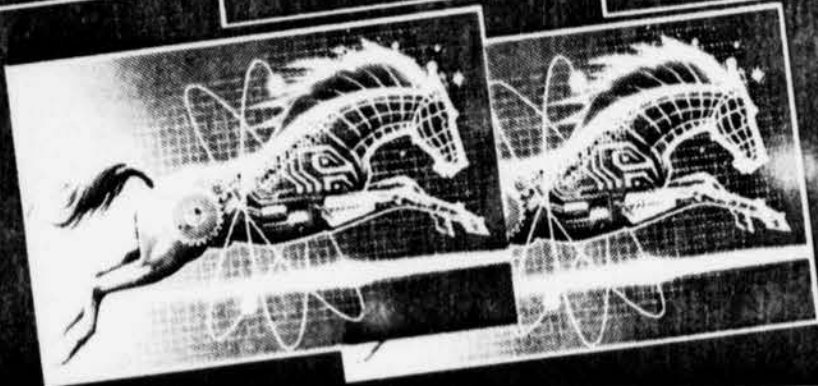
Inscrivez-vous
à l'atelier d'holographie
et **CONCEVEZ VOTRE
PROPRE HOLOGRAMME.**
Renseignements et
inscriptions sur place.

CKAC 97.3



La Vieux-Port
de Montréal

Représenté
en grande
partie par
le Musée de
Montréal
Communications du Canada



EXP  TEC

UN COUP DE GÉNIE!

JUSQU'AU 8 SEPTEMBRE, VIEUX-PORT DE MONTRÉAL

Heures d'ouverture: 10h à 22h Renseignements: 845-8120 Réservations groupes: 1-800-267-9736 Ferme le lundi

Visiteur d'Expotec choyé

■ Reconnue comme la cent millième personne à se rendre visiter Expotec, la jeune Sarah Bernardin s'est vu offrir jeudi plusieurs cadeaux. Au voyage de deux jours à LG2 offert par Hydro-Québec, se sont ajoutés quelques autres prix: ainsi, la RIO lui offre une loge pour elle et neuf de ses invités lors d'un prochain match des Expos en plus d'une visite des lieux et Bell Canada lui a présenté une mallette de cuir. Elle a enfin reçu des cours d'holographie du Musée national des sciences et de la technologie et des stylos dorés de la compagnie IBM.

SARAH S'EST AMUSÉE À EXPOTEC

Le jeudi 23 juillet dernier, Sarah Bernardin, âgée de 11 ans, est devenue le 100,000^e visiteur à Expotec, la plus grande exposition d'œuvres holographiques au monde.

Sarah, qui entreprendra sa sixième année à l'École Sainte-Madeleine de Vaudreuil en septembre prochain, s'y est rendue avec ses parents et son cousin Francis, également âgé de 11 ans.

De l'exposition qui l'a enthousiasmée, Sarah a particulièrement apprécié le court métrage 3D sur les communications, vu par trois millions de personnes à Expo 86 à Vancouver, le robot Tobor, le grand manipulateur qui s'exécute au royaume des puces et des mega-mémoires, ainsi que les hologrammes.

Expotec est une exposition avant-gardiste de calibre international qui propose une rencontre de l'art et de la technologie.

Expotec comprend trois volets spectaculaires: l'une des plus importantes collections d'hologrammes au monde; les dix réalisations les plus remarquables du génie canadien; un survol des techniques de pointe développées et utilisées par les grandes entre-

prises privées et publiques au Canada.

QU'EST-CE QU'UN HOLOGRAMME?

L'hologramme est une image tridimensionnelle, créée à partir du rayonnement de la lumière. Le procédé a été inventé en 1947 par le physicien hongrois Denis Gabor, récipiendaire du prix Nobel de la Paix en 1971.

Ce n'est qu'en 1960 cependant, avec l'invention du laser que l'holographie permettra de reproduire des images de la clarté de certains spécimens que l'on voit en premier à l'Expotec.

Nouvelle forme d'expression artistique, l'holographie permet également de nombreuses applications technologiques et scientifiques. Elle offre par exemple la possibilité de visualiser les phénomènes aérodynamiques et météorologiques et d'emmagasiner des données informatiques. En fait, les possibilités semblent pour le moment infinies.

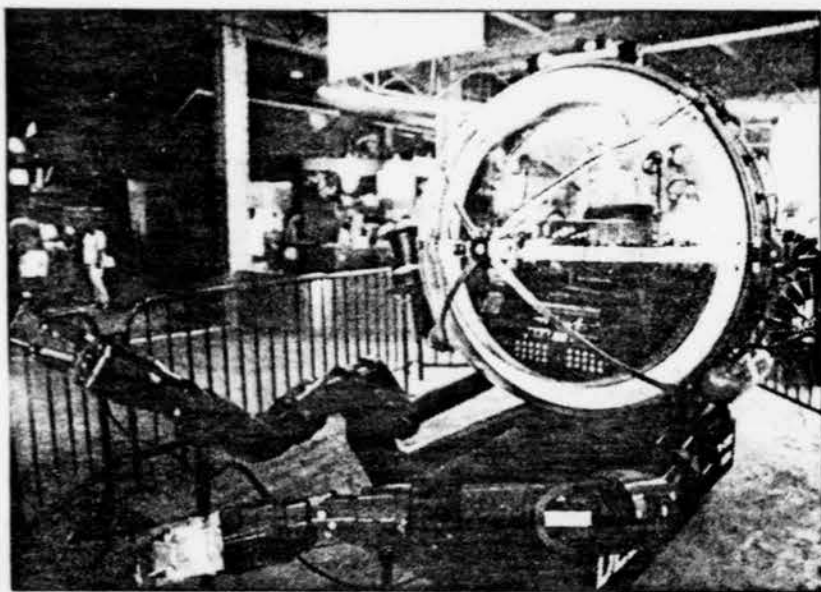


Photo Normand PICHETTE

Personne ne reste indifférent devant une reproduction holographique. La plupart des visiteurs qui en voient pour la première fois sont saisis, comme le furent sans doute les personnes qui, au XIX^e siècle virent les premiers clichés photographiques.

Les œuvres sont exposées en séquences permettant de faire la démonstration de l'évolution de cette technologie

et le lien direct qu'il est possible d'établir entre la science et l'art.

En fait, 170 des meilleures réalisations holographiques dans le monde sont exposées, jusqu'au 8 septembre prochain, dans le Vieux-Port de Montréal, à l'Expotec.

Des hologrammes inédits provenant de 12 pays. Du jazzman Dizzy Gillespie au reggae-

pop de UB-40, des stars de Ghostbusters à la une du National Geographic.

Les visiteurs peuvent de plus s'inscrire à l'atelier d'holographie et concevoir leur propre hologramme à l'atelier Expotec.

Avec Hydro-Québec, vous pouvez jouer le grand jeu de l'électricité et voir ce que demain vous réserve. Chez Bombardier, la motonei-

ge de l'an 2000 est déjà là, ultra-rapide, aux côtés d'un des premiers Ski-Doo commercialisés en 1959.

La robotique jouera un rôle important dans la vie de demain. Aussi, l'École Polytechnique de Montréal démontre son expertise en matière de robotique assistée par ordinateur et propose même aux visiteurs de prendre les commandes d'un robot.

La robotique est également à l'honneur à Expotec.

Selon Jean-Marie Bertrand du Journal, Expotec est «une exposition technologique qui ressemble à une merveilleuse cour de récréation».

Même si on est encore en pleine période de vacances, une «cour de récréation» est toujours un endroit où il fait bon se retrouver en groupe.

Ce serait donc une excellence idée de visiter Expotec avec vos amis.



Photo Normand PICHETTE

A Expotec, de nombreuses exhibitions suscitent l'intérêt des jeunes.

Sarah, 100,000^e visiteur à Expotec, ici entourée de M. Clément Richard, président de l'exposition technique, Commission du centenaire de l'ingénierie, des ses parents et de son cousin Francis, a été émerveillée par l'exposition.



Photo LES ARCHIVES

« Imaginox », la technologie au pouvoir

PAUL CAUCHON

Ce serait probablement une certaine idée du spectacle total : pas de signification proprement dite, mais un déluge de formes, de couleurs et

de sons qui déstabilisent nos références habituelles.

Imaginox, conçu par Renée Bourassa, Marcelle Deschênes et Jacques Collin, est présenté en fin de semaine dans la salle arrière de l'exposition « Images du futur », au Vieux-

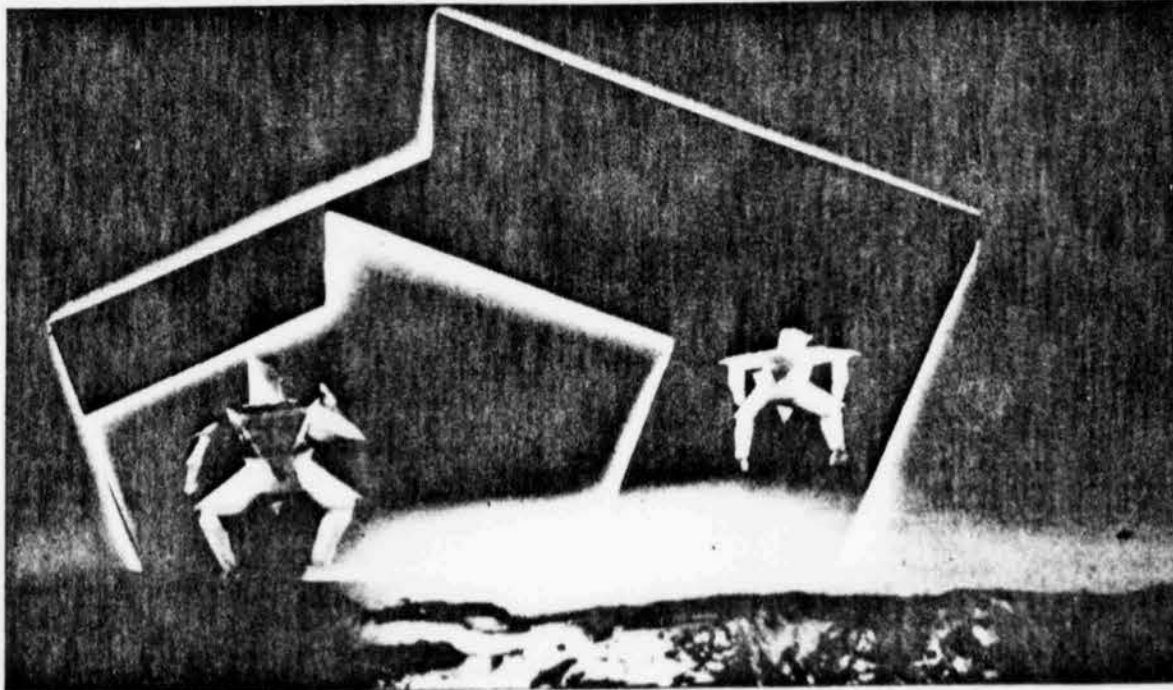
Port de Montréal. Ce « théâtre électronique avec mimes » a d'abord été créé au Spectrum en 1985, puis présenté à la salle Claude-Champagne, mais il s'adressait jusqu'ici aux « branchés » qui se promènent entre le Lux et le musée d'Art contempo-

rain. Avec cette invitation au Vieux-Port, *Imaginox* fait maintenant face à des hordes de familles à poussettes, dans un bel effort de démocratisation.

Pendant 30 minutes, *Imaginox* (pour « imagination inoxydable ») présente sur une grande scène des formes bizarroïdes, sortes de grands blocs qui s'insèrent les uns dans les autres, sur lesquels on projette des images géantes continuellement en mouvement. Des mimes vêtus de cubes, mi-animaux mi-robots, déploient les blocs pour créer de nouvelles formes, et la bande sonore électro-acoustique angoissante ainsi que la projection d'images finissent par créer un environnement kaléidoscopique plutôt hallucinant.

Saluons donc l'imagination technologique au pouvoir dans cette expérience sensorielle, mais soyons plus sévères envers les responsables de l'exposition, qui présentent ce petit spectacle dans la pire salle possible, avec une scène trop basse qui nuit à plusieurs effets, et des tentures qui s'entrouvent trop souvent pour laisser passer une lumière du jour criminelle.

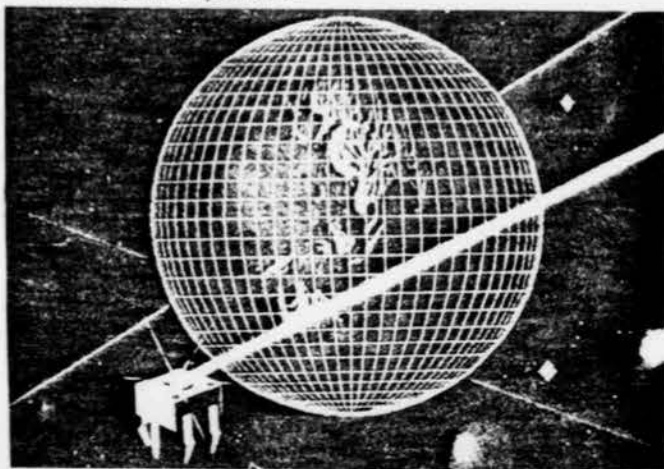
Imaginox, dans le cadre d'« Images du futur », les samedis à 21 h, les dimanches à 14 h 30 et 16 h, jusqu'au début septembre. Entrée : \$5 (\$4 pour l'âge d'or et les moins de 17 ans), prix excluant l'entrée à l'exposition.



« Imaginox » : un déluge de formes, de couleurs et de sons qui déstabilisent nos références habituelles.

IMAGES DU FUTUR

Tout près de là, et dans la même veine. **Images du futur 87** (deuxième édition) s'intéresse aussi aux nouvelles technologies, mais telles qu'elles sont appliquées aux **arts**: holographie, images au laser, son synthétique, art vi-



déo, etc. Le **Japon** est à l'honneur cette année, mais des artistes de dix autres pays exposent également. À la **Cité des arts et des nouvelles technologies** de Montréal (Vieux-Port), jusqu'au 20 septembre. Adultes: 5,50 \$; âge d'or, groupes de 7 ou plus et enfants 11-17 ans: 4 \$; enfants 11 ans ou moins: 2 \$ (gratuit si accompagnés); spectacle multimedia: 10, 8 et 5 \$; exposition et spectacle: 15, 10 et 5 \$. (514) 849-1612.

ALLURE

JUILLET-AOÛT 1987

Expotech, une triple exposition. Les dix plus grandes réalisations du génie d'ici, choisies par un jury, sont représentées sur des panneaux géants.

Également: démonstration des techniques de pointe de plusieurs grandes entreprises. Vous verrez en outre un film fait par ordinateur avec un logiciel créant des «acteurs synthétiques», Marilyn Monroe et Humphrey Bogart!

Enfin: la plus grande collection d'hologrammes jamais présentée (170), de fascinantes images en trois dimensions! Adultes: 5 \$; étudiants et personnes âgées: 3 \$. Au **Vieux-Port de Montréal**, jusqu'au 8 novembre (514) 845-8120.

ALLURE

JUILLET-AOÛT 1987

Archives de la Ville de Montréal

Du 5 au 15 août au Vieux-Port
« Réalité-Jeunesse »

(LE DEVOIR) — Le troisième festival « Réalité-Jeunesse » se tient cette année au Vieux-Port, du 5 au 15 août. Plus de 200 jeunes venant de Hollande, d'Australie, de Belgique, de France et d'un peu partout au Canada présenteront une quinzaine d'oeuvres originales de théâtre, de musique et de danse.

C'est la première fois que cet événement a ainsi un caractère international.

Des spectacles se déroulent durant tout le festival, entre 13 h et 21 h 30, sur deux scènes : celle du hangar n° 9 et celle du Grand Chapiteau (dans le voisinage d'« Expo-tec »).

Tous les spectacles sont gratuits. Pour informations : 937-3941. Des programmes sont aussi disponibles au kiosque d'information touristique du Vieux-Port.

Youths learn the theatrical ropes at shoestring international festival

By CATHERINE BUCKIE
of The Gazette

More than 200 young singers, actors and musicians, from as far away as Australia and the Yukon kicked off *Réalité Jeunesse '87* yesterday, hidden in the back of a shed at the Old Port.

Operating on a shoestring, the third annual theatre festival to be presented by Créations Etc. — a non-profit youth theatre company — is the first to include young people from outside Canada.

It is billed as an "international festival of theatre, music and dance" although most of the performers are from the Montreal area.

The company has been plagued with money problems and is operating this year's festival on "no budget at all," said official Valerie-Anne Tannage.

"Everything has been donat-

ed," she said, "and most of the people involved in the shows — the actors, directors and lighting crew — are all volunteers." Even the performing space in the Old Port is donated.

The performers coming from outside Montreal had to raise money for their own passage here and to pay for their accommodation.

Tannage said only those from Belgium got a government grant to make the trip.

Tanya Bulmer, 15, from Australia, said she and six other performers with Sydney's Shopfront Theatre had been raising money for the trip for almost a year.

"We all had to do carwashes and weed gardens, and from about August 1986 on we just fund-raised to get here."

Fifteen-year-old Dominic Lloyd from Whitehorse said he and five others received some corporate sponsorship to make

the trip but also had to do some fund-raising of their own.

"We did bottle drives, and whatever we didn't raise came out of our own pockets," he said.

Despite the lack of funding, there is no charge for any of the shows, which play until Aug. 15 at Shed 9 and at both the large and small tents at the Old Port.

"We don't believe in charging people for art or for cultural work," Tannage said. "It should be integrated into our society."

The 13 shows to be presented, all written by young people, are all original works that were selected on the basis of artistic merit by a panel of three children and three adults, Tannage said. They deal with the issues of war, famine, racism, drug and alcohol abuse, unemployment, child abuse and suicide.

For scheduling information call Tannage at 937-3941.

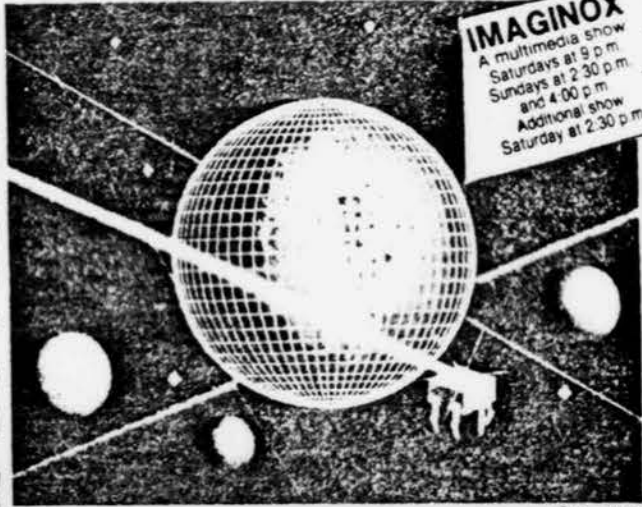
Le Vieux Port de Montréal (bottom of St. Laurent Blvd.) *Images du Futur '87*, daily from noon to 11 p.m. until Sept. 20. Tickets: adults \$5.50; seniors, groups of seven or more and children 11 to 17 years, \$4; children under 11 years with parent, free. 849-1612. *Imaginox*, a multimedia show in four parts, Saturdays at 9 p.m. and Sundays at 2:30 and 4 p.m. until Sept. 19. Tickets: adults \$5; children 17 years and under, seniors and groups \$4. Tickets can be obtained for both *Images du Futur '87* and *Imaginox* at \$10. 849-1612. *Expotec*, an

exhibition in three dimensions, Tuesdays to Sundays from 10 a.m. to 10 p.m. until Sept. 6. 845-8120.

Le Vieux Port de Montréal, bottom of St. Laurent Blvd. *La rencontre d'un lieu*, sculptures from the permanent collection of Musée d'art contemporain. Daily from noon to 10 p.m. through Sept. 30.

IMAGES DU FUTUR '87

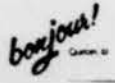
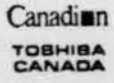
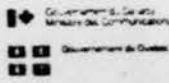
La cas des arts et des nouvelles technologies de Montréal présente



IMAGINOX
A multimedia show
Saturdays at 9 p.m.
Sundays at 2:30 p.m.
and 4:00 p.m.
Additional show
Saturday at 2:30 p.m.

June 5 - September 20, 1987
Open every day from 12 noon to 11 pm

Le Vieux-Port de Montréal
At the bottom of St-Lawrence Blvd
Metro Place d'Armes



Réalité Jeunesse 87 : de l'énergie à revendre

MARIE-CLAUDE DUCAS

« Les jeunes sont une minorité, ils n'ont pas de pouvoir, pas beaucoup de moyens de se faire entendre. Ils ont besoin qu'on leur donne une voix ».

Claire Shapiro, l'instigatrice de Réalité Jeunesse, regarde autour d'elle avec fierté. Le hangar no 9, au Vieux-Port de Montréal, bourdonne d'activités. Un spectacle vient de se terminer, un autre commence bientôt.

Réalité Jeunesse 1987 bat son plein jusqu'à samedi prochain. Au programme : danse, musique et théâtre, présentés par plus de 200 jeunes âgés entre 5 et 21 ans, et venus cette année des quatre coins du Canada, de Hollande, d'Australie et de Belgique. La qualité des spectacles est souvent étonnante, surtout quand on sait que la grande majorité des participants sont des amateurs.

C'est une jeune femme dans la trentaine qui est à l'origine de ce petit miracle. En 1979, Claire Shapiro fonde la troupe « Créations etc. ». « C'était l'Année internationale de l'enfance, et ça m'apparaissait comme un espèce de cadeau qu'on leur faisait pour se donner bonne conscience et les oublier ensuite. Je me suis dit les jeunes ont besoin d'autre chose qu'une année ! »

« Création etc. » a, à travers les ans, monté et présenté plusieurs pièces portant sur des sujets concernant les jeunes. Des créations lui ont parfois été commandées, par exemple sur les enfants disparus.

Claire, fille de comédiens, est elle-même comédienne professionnelle. Elle a suivi ses parents en tournée un peu partout dans le monde, fait la plus grande partie de ses études en Angleterre et au Canada, et brûlé les planches dès sa plus tendre enfance.

« Au théâtre ou à la Télé, tout le long de mon enfance et de mon adolescence, je faisais la petite fille *cute*. Mais en-dedans j'enrageais; les jeunes ne sont pas comme ça, ça n'est pas ce qu'ils ont le goût d'exprimer ! »

En effet, les sujets touchés n'ont rien de *cute* : la violence, le chômage, la difficulté de grandir, la menace nucléaire... Quand les jeunes prennent la parole, c'est la révolte et l'inquiétude qu'on voit surgir, ce qui

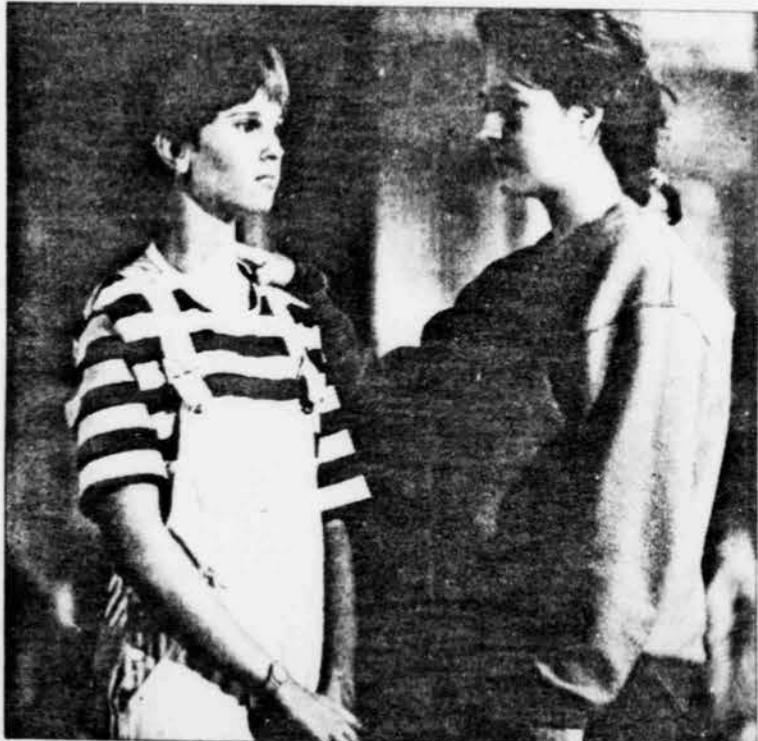


Photo Louise Lemieux

Un extrait de « Célébration », qui ouvrait mercredi dernier le festival Réalité Jeunesse 87, qui se poursuit jusqu'à samedi au Vieux-Port.

n'empêche pas parfois un humour décapant.

« Piece by piece », écrite par une troupe australienne, analyse ainsi avec brio la crainte de la guerre et l'absurdité de la situation mondiale.

C'est en 1984, lors d'une tournée pan-canadienne de « Créations etc. » que Claire Shapiro a eu l'idée d'un festival annuel regroupant des jeunes de tout le pays. La première édition de Réalité Jeunesse a lieu dès l'été 85, au Dawson Dome, dans le sud-ouest. En 1986, on changera pour la polyvalente Saint-Henri.

Une tournée dans plusieurs pays suivra pour « Créations etc. », qui donnera l'occasion de lancer avec succès plusieurs invitations. L'événement peut donc cette année s'enorgueillir de son caractère international.

Le fait d'avoir pu accéder à un site aussi central que le Vieux-Port représente aussi un progrès important. Une gracieuseté de dernière minute du gouvernement fédéral...

Au fait, comment se débrouille-t-on, côté argent ? « On a eu beaucoup de subventions en 1985, pour l'Année internationale de la Jeunesse. Mais depuis ça n'a cessé de baisser... On s'arrange donc du mieux qu'on peut, en ajoutant des donateurs, des commanditaires privés... »

Claire Shapiro n'est d'ailleurs pas du genre à se lamenter longtemps. Après avoir déploré les lacunes techniques (l'éclairage, entre autres, fait cruellement défaut), elle s'empresse d'enchaîner sur les avantages du site de cette année, surtout l'espace qu'il offre.

L'année prochaine, « Création etc. » ira se promener aux États-Unis et en Angleterre toujours en lançant des invitations pour le festival. Pour 1989, rien n'est encore décidé, mais on compte fêter dignement le dixième anniversaire de la troupe. Claire Shapiro ne se fatigue pas. « Les jeunes ont une énergie fantastique. Et contagieuse ».

Le Vieux-Port s'anime

Tranquillement pas vite, les Montréalais recommencent à découvrir leur fleuve, depuis qu'on a ouvert les portes du Vieux-Port. Les touristes, qui n'ont jamais abandonné le Vieux-Montréal, eux, prolongent tout naturellement leur séjour jusqu'à la belle vieille rue de la Commune. La présence au début de l'été du Cirque du Soleil et la tenue de deux excellentes expositions, Expotech et Images du Futur, ont sans doute aussi amené leur flot de visiteurs dans le Vieux-Port. Pour toutes ces raisons et aussi sans doute parce que les gens commencent à s'y habituer, le Vieux-Port n'est plus le territoire désert qu'il était encore l'an dernier. Tant mieux, car c'est un des très beaux coins de Montréal, assez beau justement pour ne pas avoir à le livrer en pâture aux marchands du temple.

Longueuil aura bientôt sa grande fenêtre sur le fleuve

■ Après deux ans de tergiversations avec les écologistes scandalisés

ISABELLE PARÉ

Plus de deux ans après une querelle à couteaux tirés entre écologistes, ingénieurs et la ville de Longueuil, l'aménagement tant contesté des rives est bel et bien amorcé. Sur le fameux remblai qui a suscité mille controverses, la fenêtre sur le fleuve des Longueuillois prend lentement vie.

Ironiquement, pour les détracteurs du remblayage des rives, c'est à ce jour sur la bande de terre de cinq mètres de largeur reprise au fleuve que les Longueuillois jouiront peut-être le plus de leur accès au fleuve. Bien qu'encore en chantier, l'accotement initial de bloc de granit a fait place à un talus semé de plantes indigènes. Une multitude d'oiseaux nichent entre les rochers et les épis, parsemés au large des rives pour recréer un habitat naturel.

Situé entre l'échangeur Roland Therrien et la pointe Le Marigot, la partie remblayée accueillera une piste cyclable et une promenade pour les randonneurs.

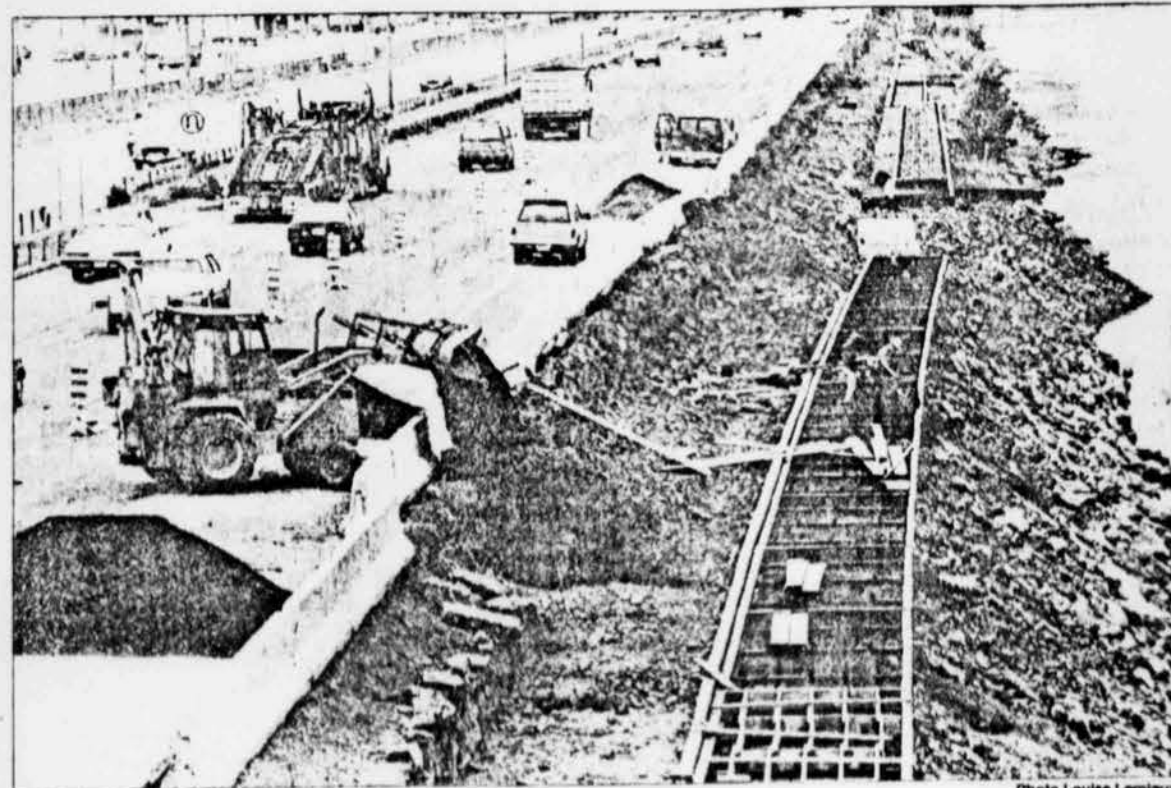
Vertement décrié, le projet de remblayage, destiné à enfouir l'intercepteur régional d'eaux usées et à redonner l'accès au fleuve aux citoyens, avait semé, il y a deux ans, l'ire chez les groupes écologistes et environnementaux. « Saccage du fleuve », « destruction des rives » criaient-ils à l'époque. Puis, s'en était suivi une vigoureuse bataille de chiffres entre le ministère de l'Environnement et les groupes d'experts recrutés par la Ville, histoire de refuter les arguments économiques ap-

portés de part et d'autre.

Aujourd'hui, les travaux, amorcés en novembre dernier, battent leur plein. Les huit kilomètres de pistes cyclables qui borderont le fleuve ont

été tracés et partiellement aménagés, les herbes de surface replantées sur le remblai, les sites fauniques préservés. Quelques grands hérons, épars, déambulent lentement sur les

rives. La pointe Le Marigot, petit îlot de verdure où nichent les canards sauvages, restera hors d'atteinte des promeneurs durant la période de nidification.



Dans sa partie la plus étroite, entre la route 132 et le fleuve, la fenêtre sur le fleuve sera constituée d'une piste cyclable et d'une allée pour la randonnée pédestre.

Écologistes et aménagistes ont donc trouvé un compromis. Le site pourra être admiré du haut d'une tour d'observation camouflée par les arbres. Mais les compromis entre ces deux clans n'ont pas été toujours faciles, indique Pierre Fortin, ingénieur à la firme Gest-Eau, responsable de la gestion du projet. « Il y a des biologistes qui voudraient qu'on ne touche pas à l'herbe à poux qui poussent sur l'île. Si on espère en faire un parc accessible aux citoyens, il y a des limites à la préservation des sites... ».

Tristement, c'est probablement la partie qu'on tenait tant à préserver des bulldozers, allant de la pointe Le Marigot au pont-tunnel Louis-Hypolite Lafontaine, qui a bien piétiné allure pour un parc riverain. Coincé entre la 132 et le fleuve, là où la ville désirait enfouir son intercepteur, le maigre ruban de terre d'à peine quelques mètres de large, accueillera à la fois cyclistes et piétons. Les premiers sur une piste faite de poussière de pierre et les seconds sur une promenade de bois construite en porte-à-faux. En fait, la « fenêtre sur le fleuve » sera tout autant une « fenêtre sur l'autoroute ». Avec comme arrière-scène l'usine Weston, le mur de la 132 et le ronronnement des pots d'échappements, on peut douter un instant que les citoyens y retrouveront le « havre de tranquillité » tant souhaité.

On se demande également quel sera l'effet sur la promenade de bois du calcium refoulé sur la piste lors du déblaiement de la neige sur l'au-

◆ Longueuil

toroute.

M. Robert Fortin, conseiller à la firme Gest-Eau, gestionnaire du projet d'aménagement pour la ville, estime qu'en bout de ligne l'endroit en question ne justifiait peut-être pas l'investissement. « Une fois terminée, la promenade en porte-à-faux sera sûrement agréable et jolie, mais c'est à se demander si le site valait la peine qu'on y investisse \$ 8 millions. On est quand même collé sur la 132... ».

Cette solution, avancée par le ministère, visait à assurer l'accès au fleuve et compenser pour la présence de l'autoroute, tout en évitant l'altération des berges qu'aurait causé le prolongement du remblai pour y enfouir l'intercepteur d'eaux usées.

La revanche sur l'autoroute sera donc partielle. Malgré l'embellissement certain du site, la 132 reste une tache indélébile dans l'effort déployé pour redonner l'accès au fleuve aux Longueuillois. Chose certaine, le fleuve, lui, y gagnera sûrement.

L'usine d'épuration de l'île Charon, qui sera fonctionnelle d'ici trois ou quatre ans, permettra d'épargner le fleuve des \$ 100 millions de gallons d'eaux usées, provenant des usages domestiques et industriels, déversés quotidiennement dans le Saint-Laurent par sept municipalités de la Rive-Sud.

Gouvernement du Québec

Décret 349-88, 16 mars 1988

CONCERNANT la signature d'une entente de concertation et d'harmonisation sur l'aménagement du Vieux-Port de Montréal

ATTENDU QUE le Gouvernement du Canada et le Gouvernement du Québec ont conclu le 14 décembre 1984 une Entente de développement économique et régional visant, entre autres objectifs, à favoriser la consultation et la coordination sur les politiques, programmes et activités de développement économique et régional des deux gouvernements dans le but de maximiser les occasions de développement et de réduire les entraves à celui-ci;

ATTENDU QUE l'Entente de développement économique et régional prévoit des ententes de concertation et d'harmonisation comme instrument facilitant l'atteinte de ses objectifs;

ATTENDU QUE le Gouvernement du Canada et le Gouvernement du Québec souhaitent vivement, et dans le respect de leur champ d'action respectif, harmoniser leurs politiques, programmes et activités en ce qui concerne l'aménagement du Vieux-Port de Montréal;

ATTENDU QUE l'Entente de concertation et d'harmonisation sur l'aménagement du Vieux-Port de Montréal constitue une entente intergouvernementale au sens de l'article 3.7 de la Loi sur le ministère du Conseil exécutif (L.R.Q., c. M-30);

ATTENDU QU'en vertu de l'article 3.8 de cette loi, une entente intergouvernementale doit, pour être valide, être approuvée par le gouvernement et être signée par le ministre délégué aux Affaires intergouvernementales canadiennes;

IL EST ORDONNÉ, en conséquence, sur la recommandation de la vice-première ministre et ministre des Affaires culturelles, du ministre de l'Industrie et du Commerce et du ministre délégué aux Affaires intergouvernementales canadiennes:

QUE l'Entente de concertation et d'harmonisation sur l'aménagement du Vieux-Port de Montréal, dont le texte sera substantiellement conforme au texte joint à la recommandation du présent décret, soit approuvée;

QUE la vice-première ministre et ministre des Affaires culturelles, le ministre de l'Industrie et du Commerce et le ministre délégué aux Affaires intergouvernementales canadiennes soient autorisés à négocier et à signer, au nom du Gouvernement du Québec, une entente de concertation et d'harmonisation sur l'aménagement du Vieux-Port de Montréal avec le Gouvernement du Canada.

Le greffier du Conseil exécutif,
BENOÎT MORIN



Gerald LeBlanc

Les grues dans le Vieux

Toutes les études démontrent que les touristes sont paresseux, grégaires et quêtains. On ne mord pas la main qui nous nourrit: on ne rend donc pas ces analyses publiques, de peur de tuer la poule aux oeufs d'or. L'on en tient cependant compte dans l'aménagement du centre-ville de toute métropole qui compte sur les touristo-dollars pour arrondir ses budgets.

C'est tellement vrai qu'à Boston on prend le touriste par la main, ou par le pied, et on le guide gentiment le long du sentier de la liberté (*Liberty Trail*), qui rappelle le Boston Tea Party de la révolution américaine). Il suffit de suivre la ligne sur le trottoir, en contemplant le patrimoine architectural, qui part du parc Boston Common et y revient. Le touriste a tôt fait de tout situer, des musées à l'aquarium, par rapport au Boston Common. C'est le point de repère universel, comme le Central Park à New York ou les Champs-Élysées à Paris.

Et à Montréal, c'est quoi le point de repère? Les touristes arrivent souvent aux grands hôtels dans l'entourage de la Place Ville-Marie, dont le quart de siècle ne saurait résumer l'histoire d'une ville tricentenaire. Avec ou sans toile, le Stade olympique est trop jeune, trop excentrique et trop instable pour risquer d'en faire le symbole de Montréal. De son côté, la Montagne est trop difficile d'accès pour en faire un point de départ et d'arrivée.

Toutes sympathiques ou huppées qu'elles soient, ou pourraient être, les rues d'ambiance et de prestige, comme Saint-Denis et Crescent ou Sherbrooke et René-Lévesque, sont des artères qui doivent converger vers le centre et non le remplacer.

Les modes passent. La ville se fait, se défait et se refait. Toutes les constructions et tous les plans directeurs ne remplaceront cependant jamais la géographie et l'histoire.

Le centre de Montréal restera en effet toujours au même endroit, tantôt grouillant et fébrile comme dans les années 60, tantôt endormi et abandonné comme depuis une dizaine d'années.

C'est pourquoi le coeur de Montréal battra toujours à la Place Jacques-Cartier: l'hôtel de ville en haut au nord, la jetée Jacques-Cartier et le fleuve en bas au sud, les trésors du Vieux-Montréal tout autour.

C'est le point de jonction entre le Vieux-Montréal et le Vieux-Port. C'est le point de repère touristique par excellence. Le problème c'est que nos deux «vieux» en arrachent.

Empruntant la sortie de la rue Saint-Jacques de *La Presse*, on entre de plein pied dans le Vieux-Montréal. Après un mois de vacances, on retrouve hélas vite le triste décor des terrains de stationnement et des placards dans les fenêtres de la majestueuse et centenaire Banque du peuple.

Puis tout à coup, à partir de la Place d'Armes, où l'on procède à la restauration de la maçonnerie à la Banque de Montréal, on commence à voir les grues géantes, qui semblent enfin avoir retrouvé le chemin du Vieux-Montréal.

Ça bouge dans l'ancien quartier des affaires; de la Place-d'Armes à la Place Victoria, où l'on nous promet l'avènement prochain du Centre mondial de commerce et de la Cité internationale. On construit un hôtel à l'angle de la rue Saint-François-Xavier, de la rue Saint-Jacques à la rue Saint-Antoine, juste en face du Palais des Congrès. On procède également à la rénovation du 380 Saint-Antoine.

Les promoteurs immobiliers fonctionnent selon la règle d'or des constructeurs de centres commerciaux: on attire d'abord deux ou trois grands magasins (*crowd getters*) et les autres suivent. Il semble que le projet de Centre mondial du commerce ait déjà donné le signal qu'attendaient les entrepreneurs.

Dans le reste du Vieux-Montréal, on retrouve toutes sortes d'innovations intéressantes, particulièrement le long de la rue Saint-Paul où de sympathiques restaurants voient le jour depuis une couple d'années. Certains, comme l'italien et le vietnamien juste à l'est de la Place Jacques-Cartier, ont eu la bonne idée d'aménager au deuxième étage, dans une sorte de loft, avec une belle vue du Vieux-Port.

Pendant ce temps, deux originaux sont en train de ranimer les vieilles pierres des restaurants Les Fortifications — on y promet pour septembre une boîte sans boucane pour la majorité vertueuse — et Les Filles du Roy — on y mise, depuis un an, avec un certain succès, sur l'opérette pour nous faire revenir dans le Vieux.

Il manque cependant encore le projet d'envergure qui donnera le signal d'un réveil d'ensemble. C'est peut-être l'administration municipale qui détient elle-même la clef de ce nouveau départ. Plusieurs grandes métropoles ont en effet donné le ton en réaménageant leur «cité administrative». Juste en face de l'hôtel de ville et à l'est de la Place Jacques-Cartier, il y a un terrain de stationnement qui serait ravi de participer à la cure d'embellissement.

Le long de la rue de la Commune, une navette amphibie nous rappelle que nous sommes dans le Vieux-Port. Véritable gouvernement parallèle, qui fait même dans les hôpitaux, le groupe Lavallin y tient son exposition sur les prouesses médicales et les mystères du corps humain. On y retrouve aussi les créations des designers montréalais dans les *Images du Futur*. Et bien sûr les indispensables quêtaineries (n'oubliez pas l'essence d'un touriste) au Marché aux Puces.

Mais, finalement, il manque ici aussi un moteur, un grand signal de départ. Si les maudites élections fédérales peuvent être déclenchées, Montréal aura enfin son dû. On ne demande pas de cadeau, seulement l'équivalent des sommes versées à Toronto, Vancouver, Halifax et Québec pour la revitalisation de leurs vieux ports. Québec et Montréal doivent profiter du moment pour arracher des engagements indélébiles sur ce dû. L'histoire récente nous a appris que Montréal ne peut se fier aux promesses électorales.

L'ExpoNautique du Vieux Port est en cours

La 2^e édition de l'ExpoNautique du Vieux Port de Montréal est en cours présentement et se terminera dimanche. Cette exposition est or-

ganisée par les Salons nationaux sportsmen au Canada en collaboration avec l'Association québécoise de l'industrie du nautisme.

Plus de 60 exposants sont sur les lieux pour présenter les dernières nouveautés et pas moins de 130 embarcations pourront être visitées.

Outre les embarcations sur l'eau, deux grands chapiteaux sont également érigés afin que les exposants pré-

sentent toute la gamme des accessoires nautiques. La Garde côtière du Canada, la Croix Rouge et l'Escadrilles canadienne de plaisance sont également sur place.

Pêche à la truite

Les pêcheurs qui vou-

dront taquiner la truite mouchetée pourront le faire au cours du week-end au Domaine la Source, à Ste-Agathe. Florent Bélanger offre un p'tit spécial. Chaque truite pêchée et emportée ne coûtera que \$2 les 24 et 25 septembre.

250,000 visiteurs à Expotec 88

Expotec 88 a accueilli, hier, le 250,000^e visiteur en la personne de Sonia Lafrance, de Montréal, qui a reçu plusieurs prix, dont deux billets aller-retour pour n'importe quelle destination au Canada, des mains de M. Clément Richard et de M. Luc Prud'homme, représentant commercial des lignes aériennes Canadien International L^{td}.

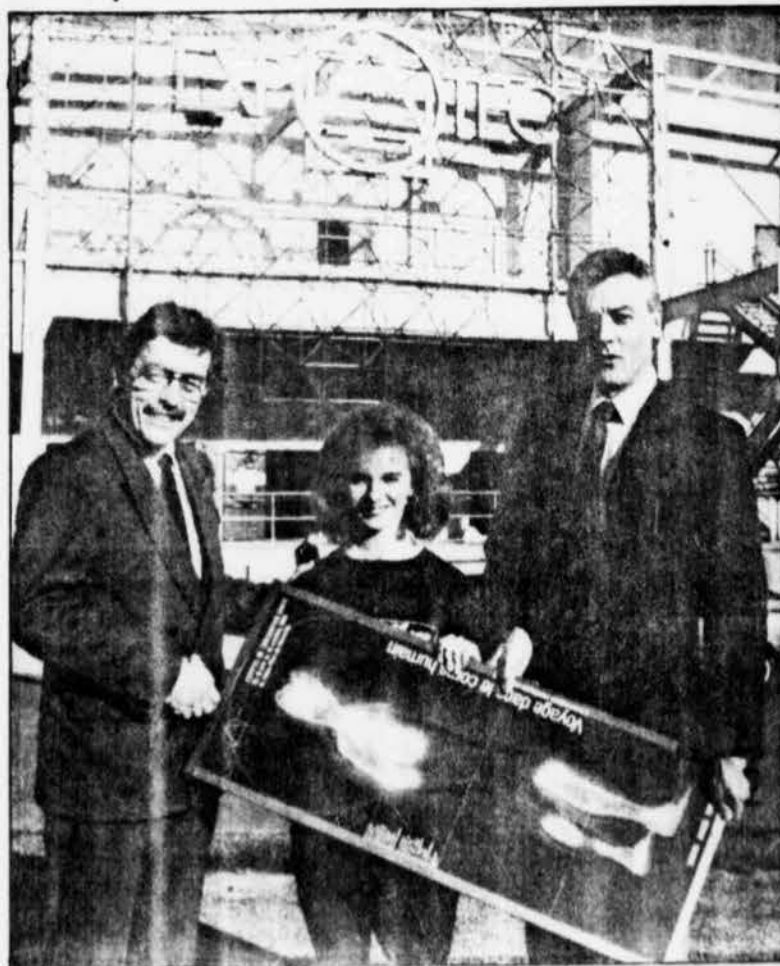


Photo Pierre-Yvon PELLETIER

EXPOTEC: UN QUART DE MILLION DE VISITEURS

■ Ça y est! Expotec 88 a franchi le cap du 250 000e visiteur. Il s'agit de Sonia Lafrance, qui a reçu hier un prix des mains de M. Clément Richard, de la compagnie Lavalin, maître d'oeuvre de l'exposition. Le prix comprend deux billets aller-retour pour n'importe quelle destination au Canada, un week-end dans une auberge des Laurentides et quelques autres petits présents. Expotec présente encore jusqu'au 16 octobre son exposition interactive sur le fonctionnement du corps humain. On peut y apprendre comment le cerveau pense, comment le coeur bat, quelle est notre puissance musculaire, quelle est notre niveau de relaxation, quoi manger, comment prendre de l'exercice... Les organisateurs d'Expotec ont bon espoir d'atteindre le chiffre de 300 000 visiteurs.

Pierre Angell est directeur d'ExpoNautique, qui prend fin demain dans le Vieux-Port de Montréal. Quelque 130 embarcations peuvent être visitées dans leur milieu ambian naturel, soit sur l'eau.



À visiter: l'ExpoNautique du Vieux-Port de Montréal

La deuxième édition de l'ExpoNautique du Vieux-Port de Montréal se poursuit, aujourd'hui et demain, et constitue une grande vitrine pour les consommateurs désireux de découvrir, dans un même lieu, toutes les nouveautés du marché du nautisme. Ci-dessus, nous distinguons les trois responsables de cette initiative: BRIAN JONES, président des Salons nationaux des sportsmen du Canada, PIERRE ANGELL, directeur de l'ExpoNautique, et PAUL McGARR, président de l'Association québécoise de l'industrie du nautisme.

Floating boat show on the wharf worth the cruise to the Old Port

Get set to set sail this weekend for Montreal's Old Port.

The Canadian National Sportsmen's Shows, together with the Association Québécoise de l'Industrie du Nautisme, are presenting the second annual ExpoNautique — a floating consumer showcase of the latest attractions in the Ca-

nadian and Quebec boating industry.

More than 60 exhibitors will display their wares. More than 130 pleasure craft will be available at dockside for viewing.

This year's ExpoNautique, which runs through tomorrow, features 35 per cent more dock space and 49 per cent more land-based exhibition area than last year.

The Canadian Coast Guard and the Canadian Pleasure Craft Fleet will be present to talk about their roles, operations and contributions.

The display is located at the Jacques-Cartier Wharf, on the extension of Place Jacques-Cartier.

Admission is \$5.50 for adults. Children 12 and under, accompanied by an adult are free.



Organizers of the ExpoNautique, being held at Montreal's Old Port: Paul McGarr, Pierre Angell and Brian Jones (left to right).

Spectacle bénéfice dans le Vieux-Port

Le Festival de théâtre des Amériques qui produit La trilogie des dragons, organisait vendredi dernier au Vieux-Port de Montréal, un spectacle bénéfice à \$200 du billet qui lui permettra de financer une partie des coûts de son prochain festival de l'été prochain à Montréal. La représentation était sous la présidence d'honneur de M. François Sénéchal-Tremblay, de la société Alcan (à droite), que l'on voit ici en compagnie de Mme Marie-Hélène Falcon, directrice générale du Festival (à gauche), M. Michel Côté, président, et Mme Nicole Malo, représentante de la ministre Mme Lise Bacon. La Trilogie des dragons, mise en scène par Robert LePage obtient un succès considérable à Montréal et entreprendra par la suite une tournée internationale.



PHOTO: EDUARD BRAULT La Presse

L'exposition **VIA DESIGN**,
fermera ses portes dimanche,
au Hangar # 10, dans le
Vieux-Port de Montréal. D'ici
là, vendredi prochain, on y ac-
cueillera deux conférenciers
prestigieux du monde de l'édi-
tion (Espagne) et du monde de
la formation (Italie). Tout d'a-
bord, à 12 h 30, **JORDI AM-
BROS**, rédacteur en chef de la
revue «On-Diseno», de Barce-
lone; puis, à 14 h 30, **EZIO
MANZINI**, directeur de l'Aca-
démie Domus, de Milan.



Gerald LeBlanc

Ceux qui font la ville

Jane Jacobs, que plusieurs considèrent comme la guru américaine de l'urbanisme des métropoles, a déjà dit : « Les grandes villes se font, elles n'arrivent pas par hasard. »

Les villes se font et se défont, tantôt de façon géniale, tantôt tout croche. Ce n'est en effet pas par hasard, mais par clairvoyance ou ignorance qu'on embellit ou enlaidit la ville.

Quand son journal se trouve dans le Vieux-Montréal, on revoit chaque jour le sinistre Palais de justice et l'affreuse tour noire de la BN à la Place d'Armes. Et l'on sait que ces monstruosités dureront plus longtemps que chacun de nous.

Comment bâtir une ville que nous aimerons regarder et dans laquelle nous aimerons vivre ? Comment ne pas répéter les gaffes du passé, les nôtres et celles des autres ?

Nous continuerons, sans doute, à alterner du génie à la folie, mais il faut au moins essayer de se retrouver du bon côté le plus souvent possible. Deux événements pourraient, au cours de la prochaine quinzaine, éclairer la lanterne de ceux qui « font » la ville.

BILAN 68-88

On les appelle architectes, urbanistes et designers urbains. Ce sont des spécialistes de l'aménagement de la ville, des experts qui jouent un rôle de premier plan dans l'incessante entreprise de construction et de reconstruction de la cité.

Parmi les centaines, voire les milliers, d'experts urbains à l'oeuvre dans Montréal, deux sur trois proviennent de la même école de formation : la faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal.

C'est en 1968 que naissait cette faculté, des cendres de la vieille école d'architecture, dont les racines remontaient à la fin du XIX^e siècle. On fête donc cette année le vingtième anniversaire de cette faculté, qui a été au coeur du bouillon de culture urbaine des deux dernières décennies.

Ces messieurs-dames de l'UdM ont décidé de faire les choses en grand. Le bilan 68-88 en deviendra un pour tout le Canada. « Les États généraux de l'aménagement au Canada », tel est en effet le titre de la rencontre nationale, qui se tiendra du 13 au 15 octobre, à l'hôtel Méridien.

Avec des invités des quatre coins du pays, on tentera de faire le point sur les divers aspects de la question, de l'enseignement à l'aménagement concret des villes. On y attend 500 experts (professeurs, chercheurs, professionnels, fonctionnaires...) et l'on en profitera pour regarder de près certains coins de Montréal : le canal Lachine, le Centre mondial de commerce, le Musée des beaux-arts...

Jean-Claude Marsan, le doyen de la faculté que plusieurs considèrent comme le grand-prêtre montréalais de l'aménagement urbain, estime que cette rencontre-bilan permettra de situer Montréal par rapport au reste du pays.

« Je dis toujours à mes collègues qu'il nous faut être les meilleurs d'ici quatre ou cinq ans, pour les fêtes de 92. Le pays est très vaste et les contacts difficiles. La rencontre d'octobre sera un bon stimulant. Nous avons pris le leadership d'organiser ce bilan pan-canadien. Il s'agira ensuite de le garder », ajoute M. Marsan.

Le doyen sait cependant déjà que les urbanistes montréalais se trouvent en pleine période de transition. « Après avoir vécu pendant vingt ans en parallèle ou en opposition avec les corps publics, nous nous retrouvons dans une relation de collaboration avec la Ville. Le transfert n'est pas facile. Il faut faire le test et donner la chance au coureur, attendre de voir ce que va donner la bonne volonté de la présente administration.

« En cette période d'attente, il faut être vigilant. Nous sommes ainsi inquiet de voir la Ville accepter trop facilement et trop rapidement les nouvelles tours de 45 étages (Marathon et Lavalin) qu'on s'appête à ériger au centre-ville. »

DESSEINS 2

Ce n'est pas un vingtième, mais juste un deuxième anniversaire que Christophe Caron s'appête à célébrer, de son côté, du 5 au 8 octobre. Se tiendra alors en effet la deuxième édition de Desseins sur Montréal, à la gare maritime Louis-Jolliet dans le Vieux-Port.

La fête est déjà commencée, au Complexe Guy-Favreau, où s'ouvrait, hier soir, une exposition d'une cinquantaine de réalisations de sommets internationales, invitées à la rencontre Desseins sur Montréal. Entourant la maquette géante du centre-ville de Montréal, ces coups de maître (de Madrid à New York, en passant par Milwaukee et Barcelone, sans oublier Vancouver et Montréal) font rêver à la ville qu'on aimerait voir s'élever chez nous.

Comme à la première édition de Desseins sur Montréal, en 1986, les experts d'ici et d'ailleurs se pencheront sur l'aménagement de quatre sites précis du centre-ville : l'axe de la Côte du Beaver Hall comme lien entre l'ancien et le nouveau centre des affaires, l'entrée de l'autoroute Bonaventure, le Faubourg Québec et les terrains de Radio-Canada, les alentours du Planétarium Dow.

L'on se demandera aussi comment doter Montréal de nouvelles oeuvres d'art public. Étroitement associée à l'organisation de Desseins sur Montréal, la Chambre de commerce pourrait jouer ici un rôle de premier plan.

« À Seattle, on a ajouté près de 1000 oeuvres d'art public depuis 12 ans. Si l'on pouvait doter notre centre-ville d'une vingtaine d'oeuvres d'art contemporaines d'ici 1992, ce serait appréciable. Après tout, ce n'est pas la fin du monde de prévoir \$200 000 pour une oeuvre d'art quand on entreprend la construction d'un immeuble de \$100 millions », explique Christophe Caron, la cheville-ouvrière de Desseins sur Montréal.

Super Enfant-Fête dans la Vieux-Port, du 18 au 28 mai

DENIS LAVOIE

■ C'est sur un ton enjoué, affirmant que : « Tout ce qui se fait de valable dans la vie se fait par le jeu », que le Père Ambroise Lafor-tune a confirmé cette semaine en

conférence de presse sa participation, comme président d'honneur, à un événement destiné à la famille, la *Super Enfant-Fête*.

Conçu comme un festival des arts et de la culture, avec une soixantaine de stands et des spectacles à tous les 90 minutes, cet

événement a d'abord vu le jour à Québec il y a trois ans. Il en sera à sa première présentation à Montréal, du 18 au 28 mai, dans le Vieux-Port.

L'objectif de cette foire est de diffuser de façon amusante des conseils et informations sur la

santé, la prévention, l'alimentation, souvent présentés par des enfants.

De multiples organismes s'intéressant aux enfants et à la famille participeront à cet événement, la Fédération des unions de familles profitant de l'occasion pour y

procéder à la remise de son *Prix de la famille 1989* doté d'une bourse de \$2 000. Le récipiendaire peut en être une personne, une famille, un organisme communautaire ou une entreprise. On innovera aussi en offrant deux prix de reconnaissance à des municipalités ayant accompli quelque chose de remarquable pour la famille. Pour les formulaires de candidatures: Fédération des unions de famille, 890 est, boul René-Lévesque, pièce 2320.

Un autre concours est associé à cet événement, soit le concours international du jouet éducatif, auquel participent une douzaine de pays. Fabricants et créateurs

sont invités à présenter un jouet, de même que les amateurs et aussi les enfants de moins de 16 ans. Il y aura cinq prix de \$100 pour ces derniers, et des récompenses plus importantes pour les gagnants des autres catégories. La participation de *Pacijou* servira à inviter les enfants qui veulent participer à présenter des jouets traitant du thème de la paix. Pour s'inscrire à ce concours, téléphoner au (418) 681-1210.

Les supermarchés Provigo et Hydro-Québec commanditent cette grande fête familiale. Coût d'entrée \$19 pour un passeport familial, ou \$13 en pré-vente dans les magasins Provigo.

Les maisons à plus faible évaluation étaient isolées à la MIUF



MARIANE FAVREAU

Un contribuable signale une hausse de 75 p. cent de sa «taxe de bureaux» qui passe de \$57 à \$100, et qui n'a rien à voir avec le permis nécessaire pour exercer ses fonctions.

Cette hausse ne serait rien si ce contribuable n'était par ailleurs obligé de régler une taxe d'affaires de \$4 900 pour l'année.

Il constate qu'en fait, la «taxe de bureaux» n'est ni plus ni moins qu'une surtaxe. Est-ce normal?

Par ailleurs, le président de la CUM, M. Michel Hamelin, a déjà répondu aux plaintes de citoyens de la rue Bossuet, dont on indiquait, la semaine dernière, qu'ils s'estimaient surevalués par rapport aux autres propriétés du secteur.

C'est que dix des maisons qui leur servent de référence avaient été isolées à la MIUF, cas par excellence de baisse de valeur d'une maison, indiquait M. Hamelin. La mousse a été retirée dans quatre cas, et l'évaluation foncière reflète cet état de chose.

Par contre, dans deux cas signalés par les propriétaires de la rue Bossuet, l'évaluation était inférieure aux normes et les corrections ont été faites ou sont en voie de l'être.

M. Hamelin reconnaît toutefois, dans sa lettre aux proprios, que la valeur de leurs maisons a augmenté plus vite que la moyenne de leurs voisins.

\$200 000 POUR LA POLUTION DANS LE VIEUX-PORT

Le nettoyage des matières polluantes qui sont apparues à la surface des eaux, dans un bassin du Vieux-Port, l'été dernier, aura coûté au moins \$200 000 à la ville.

Le comité exécutif a récemment autorisé le directeur des finances à payer \$193 000 à Sani-Mobile et \$6 500 à Sani-Van, sommes représentant leurs honoraires pour l'enlèvement des matières flottantes.

Par ailleurs, le comité exécutif a fait encore appel à des communicateurs de l'extérieur. Il a donné son aval à la réalisation d'un plan de communication en colla-



Les jardinets d'écoliers existent depuis plus de 50 ans. Cette année encore, de nombreux jeunes pourront s'y initier à la culture maraîchère, et participer à toutes sortes d'activités connexes.



Deux kilomètres de belle glace

On peut encore patiner sur les deux kilomètres de belle glace du bassin olympique. C'est la plus longue saison de patinage de l'histoire, à l'île Notre-Dame.

boration avec la firme Cossette Communication Marketing.

Ce plan portera sur la politique de consultation publique de la ville, et ne doit pas dépasser un budget de \$200 000.

Autre contrat: la ville paie une somme de \$300 000 à la Société canadienne de protection des animaux (SPCA) pour le ramassage et la mise en fourrière des animaux dans le territoire de la ville.

Par contre, c'est la firme Lomex qui est chargée de récupérer les restes des animaux morts. Elle a reçu \$48 000 à cette fin pour la période prenant fin le 31 mars.

OPERATION POIS ET CAROTTES

■ La ville de Montréal offre à tous les jeunes de 10 à 16 ans la possibilité de cultiver un petit potager tout en s'amusant.

Des le mois d'avril, on leur apprend comment réussir les semis et repiquages. Quand il fera beau et chaud, les jeunes prépareront et ensemeront leur jardin.

Puis ils l'entreprendront et continueront d'apprendre en participant à des excursions, ils seront initiés à la connaissance des plantes, des insectes et des oiseaux. Et quand viendra le temps des récoltes, ils se régaleront de légumes frais cueillis dans leur potager.

L'opération pois et carottes, c'est l'inscription aux jardinets d'écoliers. Elle est en cours et a lieu au Jardin botanique de Montréal (information: 872-1429).

Les jardinets communautaires pour les jeunes sont situés au Jardin botanique, au parc Angrignon, et au domaine Saint-Sulpice (près du centre Claude-Robillard).

Il en coûte deux dollars pour l'été. Une petite somme additionnelle peut être requise pour des activités optionnelles.

LES MÉANDRES DE LA DÉMOCRATIE

■ Dans quel arrondissement suis-je? Quand le comité-conseil de mon arrondissement tient-il sa réunion? Quel intérêt cette «affaire-là» peut-elle avoir pour moi?

Autant de questions que bien des citoyens posent ces temps-ci, à mesure que la ville annonce la tenue des premières réunions

des comités-conseils d'arrondissement.

Voici donc un petit guide pour s'y retrouver dans les méandres de la démocratie municipale.

D'abord, trouver son arrondissement, une nouvelle entité qui regroupe plusieurs districts électoraux. On téléphone à son conseiller municipal ou à son bureau Accès Montréal. Les pages bleues du bottin téléphonique, sous la rubrique «municipalités», à la mention Montréal, indiquent les bureaux Accès Montréal.

Normalement, ce bureau peut vous dire dans quel arrondissement vous vivez, quand et où votre comité-conseil d'arrondissement tient sa réunion.

Mais qu'est-ce qu'un comité-conseil d'arrondissement, plus familièrement appelé c.c.a. par les initiés? C'est une nouvelle création qui regroupe les conseillers municipaux des huit ou neuf districts électoraux formant l'arrondissement.

Le c.c.a. tient des réunions mensuelles pour examiner, entre autres, diverses questions (constructions, zonage, parcs, etc.) qui concernent l'arrondissement. Les premières réunions se tiennent à partir du 20 mars.

Quel est l'intérêt de passer la soirée? On verra bien à l'usage. Mais en principe, on peut y apprendre quels sont les projets pour le quartier, et peut-être donner son opinion. Le citoyen peut aussi soulever des questions qui lui tiennent à cœur, exposer des problèmes, faire des suggestions. En se rappelant que le c.c.a. ne décide rien.

CANDIDATS, ATTENTION!

■ Un candidat aux dernières élections municipales de Montréal, en novembre 1986, a appris à ses dépens que la loi, c'est la loi.

M. Steven Faherty, candidat à un poste de conseiller, a illégalement acquitté une dépense électorale en payant lui-même pour des services téléphoniques utilisés aux fins de sa campagne.

Or, seul l'agent officiel du candidat peut autoriser des dépenses électorales, selon la loi.

Le candidat défait a donc été condamné récemment à une amende de \$100. C'est le directeur général des élections du Québec qui avait déposé la plainte.

L'embauche d'un architecte étranger

L'Ordre des architectes exige le recul de la Société du Vieux-Port

Pierre Cayouette

L'ORDRE des architectes du Québec a demandé hier à la Société du Vieux-Port de Montréal de surseoir à sa décision de faire appel à une firme d'architectes étrangère pour dresser un plan d'aménagement de son territoire.

« Nous sommes en train de nous faire passer un autre Stade olympique. Ce n'est pas honorable pour un corps public de procéder ainsi », a fulminé hier le président de l'Ordre des architectes du Québec, M. Paul-André Tétreault.

M. Tétreault a rappelé qu'une bonne partie des quelque 2.300 architectes membres de l'Ordre se sentent outrés de cette décision. Ils au-

raient aimé qu'on leur donne la chance de se faire valoir.

M. Tétreault a précisé que sa réaction « ne trouve pas sa cause dans un sentiment protectionniste, mais plutôt dans l'affront que l'on fait à nos collègues architectes ».

LE DEVOIR révélait vendredi dernier que la Société du Vieux-Port avait boudé les architectes québécois dans le processus de sélection d'un architecte.

Le candidat choisi devra fournir à la Société un plan d'ensemble de l'aménagement de son territoire.

Cinq candidatures ont été retenues. Parmi elles, quatre sont étrangères. L'autre est torontoise.

Pour le directeur administratif de la Société du Vieux-Port, M. Pierre Émond, l'Ordre des Architectes n'a pas raison de s'insurger.

« Nous n'avons jamais organisé de 'concours d'architecture'. Nous avons plutôt mené un 'processus de sélection' dans le but de choisir un *master designer*. Cela est tout à fait différent d'un concours d'architecture. Il y a une nuance sémantique importante. Notre jury a d'abord choisi des candidats de sept ou huit pays. Parmi ceux du Canada, des firmes québécoises étaient représentées », a-t-il expliqué.

Pourquoi alors les architectes québécois ont-ils échoué le test ? « Parce que nous recherchions quelqu'un qui a l'expérience des grands projets, un architecte de réputation mondiale », a laconiquement répondu M. Émond.

La firme élue, a-t-il ajouté, devra être affiliée à un bureau d'études montréalais.

Le président de l'Ordre des architectes, M. Paul-André Tétreault, demeure peu sensible aux nuances sémantiques de la Société du Vieux-Port. « Pour nous, il s'agit d'un concours d'architectes et non pas de 'design urbain'. De toutes façons, ce sont des firmes d'architectes qui ont été retenues », a dit M. Tétreault.

Par ailleurs, la Société du Vieux-Port agit en toute légalité en formant un jury qui n'est pas composé d'une majorité d'architectes. « Il s'agit d'une dérogation au 'code des concours de l'ordre'. Mais ce code n'a pas force de loi. Il relève plutôt de l'éthique », a expliqué Mme Marie-Andrée Dion, directrice des communications à l'Ordre des architectes du Québec.

Un autre Taillibert pour aménager le Vieux-Port?

La Société du Vieux-Port de Montréal cherche à l'étranger un architecte « de réputation internationale »

MARIANE FAVREAU

■ Tout comme l'ex-maire Drapeau pour ses installations olympiques, la Société du Vieux-Port de Montréal cherche à l'étranger un architecte « de réputation internationale » qui imprimerait sa marque au bord du fleuve.

Ce que l'Ordre des architectes du Québec considère comme un affront aux architectes québécois. Il exige un nouveau concours qui permettra aux architectes d'ici de se faire valoir.

La Société du Vieux-Port veut un architecte-urbaniste « de réputation internationale, capable de lui fournir un plan d'ensemble, accompagné de normes et de critères de design », pour les aménagements prévus au Vieux-Port.

Après une pré-sélection, un comité de la société a retenu cinq candidatures: Levi Ricardo Bofill ainsi que Marterell, Bohigas et Mackay, toutes deux d'Espagne; Cooper Robertson et Partners, des États-Unis; Bernard Tschumi, de France; Berridge, Lewinberg, Greenberg, de Toronto.

Ces candidats sont venus à Montréal, au début de mars, prendre connaissance des paramètres de l'aménagement et de ce qu'on attend d'elles. Ils sont repartis avec un dossier de documentation « assez complet ». Dans une première phase, il s'agit d'un contrat d'honoraires d'un demi million de dollars, dit-on.

Les firmes de Bohigas et de Cooper Robertson se sont retirées de la course, faute de temps, indique le directeur administratif du Vieux-Port, M. Pierre Emond. Les trois autres reviendront à Montréal à la mi-avril faire part de leur vision.

« Ce qu'on cherche, explique M. Emond, c'est un design architectural d'ensemble, de stature internationale. Il n'y a pas beaucoup d'architectes d'ici qui en aient fait. Mais l'architecte choisi devra s'affilier à un bureau d'architectes de Montréal. On veut que les plans soient faits ici.

« L'architecte-urbaniste retenu devra fixer les gabarits, les textures, les matériaux des aménagements, et coordonner ces éléments entre eux, indique-t-il. Et les

firmes canadiennes, qui auront préséance pour la fourniture de services et l'exécution des travaux, travailleront avec ces paramètres. »

L'Ordre réagit

Cette décision était à peine connue que déjà il y avait des réactions. Hier, l'Ordre des architectes du Québec s'indignait: « la décision prise par la Société du Vieux-Port de Montréal revient à dire qu'il n'existe pas d'architectes au Québec capables de relever un tel défi ».

« Comment la société a-t-elle pu en venir à une telle opinion? Comment entend-elle défendre cette position devant les architectes du Québec, devant les Travaux publics du Canada qui acquitteront la note, et surtout devant l'opinion publique? »

C'est par les journaux que l'ordre dit avoir appris l'existence d'un concours d'idées au Vieux-Port. Il condamne la décision de ne faire appel qu'à des architectes hors Québec, ce qui lui paraît un « affront » aux 2 300 architectes québécois.

L'ordre exige que la société du Vieux-Port mette fin immédiatement à son concours, et en organise un autre qui permettra de faire valoir les talents des architectes d'ici « au même titre que celui des architectes hors Québec ».

On soutient au Vieux-Port qu'il ne s'agit pas d'un concours, mais « d'un processus de sélection ». Une première liste de 25 architectes fut établie en janvier, à partir de consultations et de dossiers contenant la documentation disponible.

C'est le comité d'aménagement la Société du Vieux-Port qui fait la sélection. Il comprend l'architecte Phyllis Lambert et l'urbaniste Michel Gariépy, ainsi que le maire de Kirkland, Sam Elkas, les financiers et promoteurs Maurice Mayer et Philip O'Brien, le directeur du patrimoine aux Affaires culturelles, Robert Fortin et le président de la société, Roger L. Beaulieu.

Il y a quelques années, le concours national de fontaines de la Société du Vieux-Port de Montréal avait aussi été critiqué.

L'Ordre des architectes exige l'arrêt d'un concours

Tout en se réjouissant de l'existence d'un concours relatif à la restructuration du Vieux-Port de Montréal, l'Ordre des architectes du Québec condamne la décision de faire appel à des architectes hors du Québec.

L'Ordre se défend bien de promouvoir un quelconque sentiment protectionniste mais n'en estime pas moins qu'en procédant ainsi, on se trouve à faire un affront à l'ensemble des architectes québécois.

On considère que la décision prise par la Société du Vieux-Port de Montréal revient à dire qu'il n'existe pas au Québec d'architectes capables de relever un tel défi.

L'Ordre des architectes exige donc que l'on mette fin immédiatement au concours sous sa forme actuelle et que soit mis sur pied un nouveau concours qui permettra de faire valoir le talent des architectes d'ici au même titre que celui des architectes hors Québec.

Give local talent a chance at the Old Port

The colonial mentality appears well entrenched at the Old Port.

This is the insecure mentality that assumes excellence must be imported — it cannot be home-grown. Why else, in its search for a master planner for its waterfront redevelopment scheme, has the Old Port's planning committee produced a list of finalists consisting entirely of architectural firms from outside Quebec?

This scheme calls for the city's biggest publicly financed development since the Olympics. As proposed in 1986 by the federal agency that runs the Old Port, it may include a science centre, railway museum, aquarium, marina, and gardens. Quebec talent surely at least merits serious consideration for the job of setting design standards and determining how all these parts will fit together.

The agency's planning committee, headed by local urban planner Michel Gariépy and containing such other Montrealers as architect Phyllis Lambert and developer Philip O'Brien, drew up in January a list of about 25 architectural firms. Only one was a Quebec firm.

The committee did not solicit plans from these firms before paring the list down to five names, but rather looked at illustrations of their previous work and specifically considered their experience in waterfront projects, according to Pierre Emond, the agency's executive director.

His explanation of why the sole Quebec candidate was eliminated is astonishing: it had never been involved in a waterfront master plan. Indeed, no other Quebec firm has such experience, he says.

In other words, a criterion was set that

no Quebec firm could possibly meet.

A second obstacle was set as well. "We wanted an architect with a world reputation," Mr. Emond says.

This is the logic of a self-deprecation: since so far we haven't been great, there's no sense in trying to be great.

To criticize this selection process is not to be protectionist. The Ontario, French, American, and two Spanish firms that make up the finalists should certainly not be discarded out of hand because they are not from Quebec. But Quebec firms deserve a fair chance to show their ideas.

The Old Port development — to be ready in 1992 to help honor the city's 350th anniversary — is supposed to celebrate Montreal's greatness. It shows little confidence in that quality if local talent is to be dismissed so cavalierly.

Le Vieux-Port tient à sa méthode de sélection

MARIANE FAVREAU

■ Malgré la demande de l'Ordre des architectes du Québec, la Société du Vieux-Port de Montréal n'a pas l'intention de mettre un terme à son processus de sélection d'un architecte-urbaniste de réputation internationale pour établir un design architectural pour l'ensemble des aménagements du Vieux-Port.

Son directeur administratif, M. Pierre Emond, veut rencontrer au plus tôt le président de l'Ordre des architectes, M. Paul-André Tétrault, pour dissiper ce qu'il considère comme un « gros malentendu ».

Et pourquoi n'avoir pas institué un concours? Un concours international de cette envergure, pour un si grand territoire, explique M. Emond, aurait nécessité une période de six mois à un an.

Les travaux devraient être réalisés à la fin de 1992.

Quant aux firmes canadiennes d'architectes, elles n'ont pas été écartées systématiquement de la sélection, indique M. Emond. Dans une première liste de 25 architectes établie au départ à la Société du Vieux-Port, on comptait cinq firmes canadiennes dont une firme québécoise.

Seule une firme d'architectes de Toronto a résisté aux premières éliminations. Les quatre autres, dont la firme québécoise, n'ont pas été retenues sur une liste de pré-sélection de 12 firmes à qui on avait demandé des compléments d'information.

GRAND

UN AUTRE
TAILLIBERT POUR
AMÉNAGER LE
VIEUX PORT ?

JE NE PERMETTRAI PAS
QU'UN AUTRE VIENNE
BOUFFER DANS MON
ASSIETTE !



Le Vieux-Port de Montréal

La Société fédérale ne saurait agir comme un club privé

LA COURTE liste de maisons d'architectes et d'urbanistes « de réputation internationale » auxquelles la Société du Vieux-Port de Montréal a demandé des « idées » en vue de réaliser la nouvelle vocation qu'elle entend donner à cet immense patrimoine, a causé toute une levée de boucliers dans les milieux québécois de l'architecture.

Non seulement les gens d'ici ont-ils été exclus de l'exercice, mais les délais du concours ne seraient pas suffisants pour qu'on fasse un travail de création sérieux. D'où la crainte que tout soit arrangé d'avance, ou qu'on coure le risque d'une grave erreur.

La Société du Vieux-Port de Montréal a certes tenu des consultations publiques et elle a aussi commandé plusieurs études. Elle a même adopté un « plan budgétaire » d'aménagement. Mais il lui reste à réaliser ce plan en lui donnant une inspiration architecturale d'ensemble. Le « concours d'idée » devait servir à choisir l'architecte.

Ce concours, loin de réjouir le milieu, a suscité toute une polémique. S'agit-il encore de quelque corporatisme anachronique de la part de nos artisans, ou plutôt, de la part du « promoteur », d'un retour à une méthode éprouvée de gaspiller des fonds publics ? Il n'est pas facile d'y voir clair. Par contre, point n'est besoin d'enquête pour savoir quels principes devraient guider une société gouvernementale en pareilles circonstances.

D'abord un concours d'idées est une excellente initiative, certes, mais à la condition de l'ouvrir aux meilleurs esprits d'ici et d'ailleurs. Il importe ni de faire chauvin, ni de tout attendre de l'extérieur. Que les meilleures idées gagnent ! Autrement, on risque de se retrouver avec un éléphant blanc *made in Paris*, comme le Stade olympique. Ou encore, avec un monstre urbain fait au Québec, tel le Palais des congrès de Montréal...

Puis, un jury équilibré, tout à fait compétent, impartial et travaillant dans des conditions sérieuses de sélection, devrait retenir, avec le choix d'un architecte, les orientations qui paraissent les plus conformes aux avantages du site et aux défis qu'on y rencontre, dans une perspective qui épaula le redéveloppement de la métropole.

Enfin, non seulement l'ensemble du plan de développement, comme c'est déjà le cas, mais la gestion même de la société qui en a la responsabilité, devraient être transparents. Ainsi les professionnels pourraient suivre le projet avec quelque sens critique, dans l'esprit qui anime la nouvelle philosophie de l'urbanisme à Montréal.

Bien peu de tout cela semble avoir été respecté au Vieux-Port. On veut bien croire à la bonne foi des administrateurs et à l'intégrité du personnel de la Société fédérale. Mais leur silence dans la controverse, du moins à ce jour, ne plaide pas en leur faveur, pas plus que la procédure tronquée qu'ils ont suivie.

Même des entreprises privées ont recours en pareil cas à des procédures ouvertes et sérieuses en vue de s'assurer non seulement qu'un projet solide en sortira, mais qu'on tiendra compte de l'environnement plus large, comme il importe de le faire dans une grande ville.

Il est inacceptable que la Société du Vieux-Port agisse comme un club privé. Que cette filiale de la Société immobilière du Canada change de méthode. Qu'elle abandonne si nécessaire l'échéance serrée de 1992, année du 350^e de Montréal. La métropole ne peut se payer le luxe d'une monumentale erreur dont elle souffrirait pendant un siècle.

— JEAN-CLAUDE LECLERC

Feds deny Quebec architects' charges

by Mike Gavin
Montreal Daily News

THE OLD Port of Montreal, a federal Crown corporation, is denying charges that Quebec architects are not getting a fair shot at a lucrative architectural contract about to be awarded by the Old Port.

Only one of 25 architects invited to submit proposals for re-developing the Old Port was Quebec-based, which has the Quebec Order of Architects (QOA) miffed.

The decision was "an affront to all the architects of Quebec," QOA spokesperson Marie-Andrée Dion said.

Dion said the contract, estimated to be worth about \$500,000 by Old Port officials, should be awarded after a competition open to all architects.

But Old Port director

Pierre Émond told the *Daily News* a contest would be too time-consuming.

According to Émond, it would take close to a year to hold a contest. He added that a master plan prepared by invited firms will be completed in less than three months.

A short list of three architectural firms — one of them from Toronto and the other two from outside Canada — has been drawn up, and a final decision will be made by early May, Émond said.

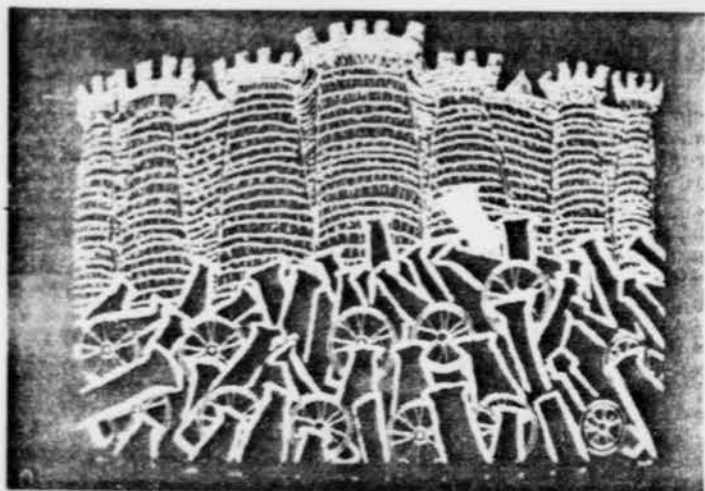
He also said the project will benefit from a "new vision" from outside Montreal.

Likening the submissions process to getting "a second opinion" from another doctor, Émond said the Old Port has been the subject of about 20 proposals by Montreal-area architects over the last 15 years. None were acceptable, he said.

But François Émond (no relation), a co-founder of a watchdog architectural group, l'Atelier de référence urbaine, said the other Émond's explanation isn't valid.

"Look at Expo '67 and you can see what local architects are capable of," he said.

"This is just Drapeau-style hiring in secret.



La prise de la Bastille, de Michaël Eumnitz (France), présentée à Images du futur.

PHOTO ARCHIVES

IMAGES DU FUTUR À l'heure de la Révolution française

Pierre Cayouette

« QUOI ? Célébrer le Bicentenaire de la Révolution française avec le laser, l'holographie et la fibre optique ? Ça va pas ? ».

A la Mission du Bicentenaire, à Paris, les fonctionnaires ont bien hésité avant d'associer leur label à la Cité des arts et des nouvelles technologies de Montréal, responsable de l'exposition *Images du futur* dans le Vieux-Port.

C'est que le nouveau et très étroit corridor culturel qui réunit des rats de laboratoire enragés de fibre optique et des artistes sculpteurs de vidéos demeure méconnu, voire suspect. Éveiller

des fonctionnaires à ce nouveau paramètre culturel relève de l'exploit.

Mais Hervé Fischer et Ginette Major, les responsables d'*Images du futur*, ont réussi. Ils ont convaincu les fonctionnaires français que la dimension humaine et historique de la Révolution pouvait se révéler à travers les nouvelles technologies de l'art.

De sorte que la 4^e édition de l'exposition annuelle *Images du futur* aura bel et bien comme thématique le Bicentenaire de la Révolution française (1789-1989).

L'événement aura lieu dans le Vieux-Port de Montréal, du 1^{er} juin au 24 septembre.

Des artistes de la France, de l'Autriche, de l'Allemagne, des

États-Unis et du Canada ont préparé pour l'occasion une quarantaine d'oeuvres.

Les personnages les plus célèbres de la Révolution française (les Marat, Danton et Robespierre) et les épisodes les plus significatifs (la prise de la Bastille, la marche des femmes sur Versailles et la nuit du 4 août) reprendront donc vie dans les hangars du Vieux-Port de Montréal, à travers des sculptures vidéos et en fibre optique, des animations par ordinateur et des installations holographiques.

Les visiteurs d'*Images du futur* pourront également assister à deux films d'animation par ordinateur en stéréoscopie et en son stéréo. Le premier s'intitule *Paris pendant la Révolution*. Grâce aux techniques de l'image numérique, ce document fera revivre les lieux, quartiers et monuments parisiens à l'heure de la Révolution.

L'autre oeuvre d'animation par ordinateur a été produit par l'Office national du film et s'intitule *L'anniver-*

saire. Il s'agit d'un montage réalisé à l'occasion des 50 ans de l'Office.

Par ailleurs, une installation multimédia de l'Écran humain (de Montréal) fera ressortir les liens historiques entre la Révolution française et la Rébellion canadienne de 1837. L'oeuvre s'intitule *La Tête à Papineau*.

L'exposition *Images du futur* rendra aussi hommage à Salvador Dali, mort cette année. Une installation vidéo ayant pour titre *Dali Baba et les 40 brouettes*, conçue par le Français Dominique Pochat, reproduira des éléments de la symbolique surréaliste de Dali. Il n'y aura pas de guimauve. Mais les organisateurs jurèrent que les spectateurs seront surpris. On les invitera à regarder le spectacle le cul dans une brouette !

L'exposition *Images du futur* ne cesse de croître. À sa première édition, elle avait attiré 60.000 visiteurs avec un budget de \$ 250.000. L'an passé, plus de 160.000 spectateurs ont visité l'exposition. Avec un budget de \$ 1,5 million, les organisateurs en attendent encore plus cette année.



Extrait de *Dali Baba et les 40 brouettes*. Dominique Pochat. France.

La prise de la Bastille. Michael Gaumnitz. France.

Au Vieux-Port cet été La Révolution de 1789 en images du futur

JOCELYNE LEPAGE

La prise de la Bastille en images de synthèse, le ciel de 1789 en fibres optiques, le drapeau tricolore en images 3-D, le duo David-Marat en sculpture vidéo, la cocarde animée par ordinateur, *la Marseillaise* en musique numérique, voilà un avant-gout de ce que nous réserve *Images du futur* qui, on l'aura deviné, célèbre cette année, avec la technologie de l'avenir, la Révolution française vieille de 200 ans.

«Ça peut sembler un paradoxe, un contresens, disait Hervé Fischer, en annonçant son programme pour 1989, mais la révolution technologique actuelle se compare, par son impact et son universalisme, à la révolution politique d'il y a 200 ans.»

La Révolution et Dali

Pour sa quatrième édition, *Images du futur*, qui loge dans l'ancienne gare maritime du Vieux-Port de Montréal, a décidé d'innover en commandant à une quarantaine d'artistes et de groupes multidisciplinaires de différents

pays des oeuvres de synthèse originales sur le thème de la Révolution.

Parmi les artistes et collectifs choisis, mentionnons Nam June Paik, le précurseur de l'art vidéo, Myron Krueger qui capte les visiteurs dans ses écrans, les étire et les écrase (mais ne leur coupera pas la tête), le Massachusetts Institute of Technology qui a choisi cette année de faire chanter le coq gaulois, Ex Machina qui nous entraîne dans le Paris de 1789 au moyen d'un film en trois dimensions de onze minutes réalisé au coût de \$3 millions. Sans oublier L'Écran humain qui se payera sur écran géant la tête de notre Papi-neau national.

Outre le volet Révolution, l'exposition du Vieux-Port rendra hommage à Dali avec *Dali Baba et les 40 brouettes*, de Dominique Pochat, une installation avec des images et sons réalisés par ordinateur où les visiteurs, parqués dans des brouettes, partageront le délire dalinien et suivront le temps sur ses montres molles.

Images du futur marquera aussi le 50^e anniversaire de l'ONF.

Art et industrie

Comme par les années passées, oeuvres artistiques et oeuvres industrielles se côtoieront. Un invité «industriel» qui ne devrait pas passer inaperçu, c'est la société Pratt et Whitney, qui, en collaboration avec I.B.M., initiera les visiteurs néophytes au travail d'ingénierie assisté par ordinateur dans le domaine de l'aéronautique. Il paraît que Pratt et Whitney est la société la plus avancée dans ce domaine en Amérique.

Depuis 1986, année où elle présentait pour la première fois ses *Images du futur*, la Cité des arts et des technologies que dirigent Hervé Fischer et Ginette Major, a considérablement raffiné sa formule. Avec un budget qui est passé de \$250 000 à \$1,5 million, la Cité a aujourd'hui les moyens de choisir et de faire venir des oeuvres plus imposantes et plus sophistiquées qui sont souvent de véritables spectacles. À ces oeuvres elle fera encore une place encore plus grande cette année.

L'événement, qui se déroule du 1er juin au 24 septembre, attire 160 000 visiteurs l'an dernier comparativement à 120 000 en 1987 et à 60 000 en 1986.

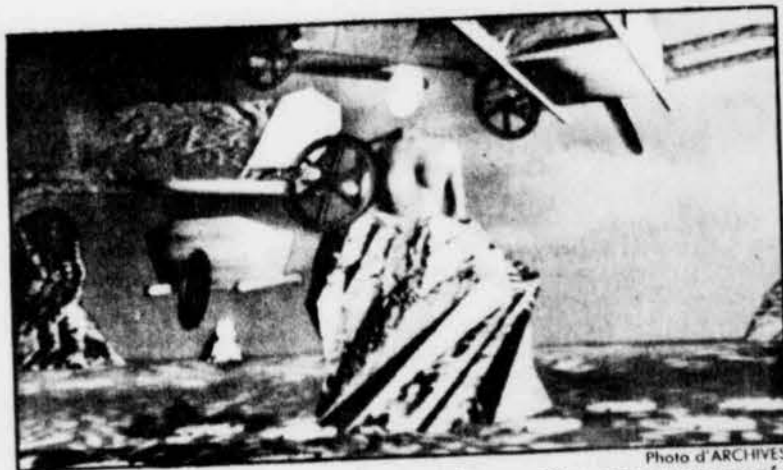


Photo d'ARCHIVES

Dans le cadre des autres thématiques de l'exposition, on pourra apprécier *Dali Baba* et *les 40 brouettes* de Dominique Pochat (France). Cette installation avec images et sons réalisés par ordinateur, dont on voit ici un extrait, rend hommage à Salvador Dalí.

« Images du futur »

DEUX RÉVOLUTIONS : FRANÇAISE ET TECHNOLOGIQUE

L'évocation du passé dans un univers futuriste. C'est le programme que proposera l'exposition internationale des arts et des technologies de pointe *Images du futur* au cours de l'été qui vient.

Paul Villeneuve

En commémorant le bicentenaire de la Révolution française (1789-1989), la quatrième édition de l'exposition *Images du futur*, sise au Vieux-Port de Montréal, rappellera que la révolution technologique actuelle se compare, par son impact et son universalisme, à la révolution politique d'il y a 200 ans.

Présentée par la Cité des arts et des nouvelles technologies de Montréal depuis 1986, *Images du futur* est une exposition grand public où les nouvel-

les technologies se marient à l'art et aux communications.

S'inspirant des grands moments de 1789-1799, des artistes ont donc créé des oeuvres étonnantes de modernité que l'on pourra voir, à compter du 1^{er} juin, à l'ancienne gare maritime Louis-Joliet du Vieux-Port.

Les visiteurs pourront d'ailleurs participer au processus de création en déclenchant des sons et des images par leurs gestes et leur regard.

L'Écran humain signe pour sa part l'une des créations québécoises qui associe l'histoire de la Révolution française à celle de la Rébellion canadienne de 1837.

L'image du futur présentera de plus deux chefs-d'oeuvre d'animation par ordinateur en stéréoscopie et en son stéréo Dolby: *Paris pendant la Révolution* et *L'Anniversaire*.