

SIXIÈME CHAPITRE

Contraintes et potentiels de développement dans le havre de Montréal



6.1 Les contraintes de développement et d’aménagement

Au chapitre 5, nous avons analysé amplement les deux phénomènes qui constituent les plus importants problèmes urbanistiques du havre :

- les ruptures dans la trame urbaine engendrées par la présence des autoroutes et des infrastructures de transport ferroviaire, ainsi que les effets de déstructuration qu’elles induisent sur le tissu urbain;
- les problèmes d’accessibilité du havre (accessibilité terrestre et accessibilité au fleuve et à ses berges), les faiblesses de la desserte en transport collectif et l’absence d’une stratégie cohérente de gestion de déplacements qui sont à la source d’un problème aigu d’achalandage automobile, avec les lourds désagréments et la pollution de l’air qui s’ensuivent, notamment pendant la saison estivale.

Ces deux grands problèmes créent des contraintes d’ordre structurel et hypothèquent le développement du havre, ainsi que toutes vellétés d’élaborer une vision du développement et de l’aménagement des lieux qui soit harmonieuse et porteuse d’avenir. S’attaquer à ces deux ordres de problèmes devient donc prioritaire dans le processus d’élaboration d’un plan d’aménagement dont l’objectif essentiel est de poursuivre le mouvement de rapprochement entre la ville et le fleuve amorcé depuis près de trois décennies.

Dans ce processus, les Montréalais se confronteront également à d’autres types de contraintes qui poseront des défis en matière de gestion du développement. Dans certains cas, il s’agira de contraintes techniques et financières liées aux problèmes de contamination (gestion des sols et qualité des eaux du fleuve). D’autres contraintes auront trait à l’élaboration et à la mise en œuvre d’un modèle de développement et d’aménagement qui cherchera à résoudre ou à éviter les conflits de cohabitation entre les fonctions urbaines tels que les conflits entre les milieux de vie (fonction résidentielle) et les activités industrielles, ou encore, entre les activités récréotouristiques et les milieux de vie ou les activités industrielles (voir figure 6.3). La présente section est consacrée à l’analyse de ces deux ordres de contraintes.

6.1.1 La gestion des sols contaminés

Dans de nombreuses métropoles nord-américaines et européennes, les zones industrielles anciennes, autrefois très actives et qui constituaient souvent le cœur de l’industrialisation de ces cités, ont subi un déclin irréversible, entraînant dans ce mouvement emplois et population. L’activité économique, tout en se redéployant dans d’autres secteurs en émergence, s’est également relocalisée ailleurs dans la ville, ou encore dans d’autres régions, voire dans d’autres pays.

Ces phénomènes de mutations économiques profondes, qui opèrent à long terme, ouvrent par ailleurs la porte à la réurbanisation des territoires laissés à l’abandon ou sous-utilisés. Difficiles à mettre en valeur, compte tenu de la désuétude des infrastructures municipales et de l’état général des lieux, les terrains de ces zones sont très souvent contaminés à divers degrés par des décennies d’activités industrielles remontant à des époques où la gestion environnementale n’effleurait pas encore les préoccupations des propriétaires d’usines.

Ainsi, sur l’île de Montréal, l’ensemble des zones industrielles anciennes, les emprises et infrastructures de transport et de triage ferroviaire, le secteur des anciennes raffineries de pétrole et les multiples sites d’enfouissement constituent des secteurs où le redéveloppement et la requalification urbaine sont grevés par cette hypothèque.

L’historique d’occupation du territoire du havre de Montréal, berceau de la révolution industrielle canadienne, fait du havre de Montréal un secteur particulièrement visé par les problèmes de sols contaminés et cela, dans la plupart de ses secteurs.

La figure 2.10 (voir chapitre 2) montre que le littoral du havre est essentiellement constitué de remblais. À l’exception des îles Sainte-Hélène et Notre-Dame, dont les remblais sont des *remblais propres* provenant des chantiers du métro de Montréal et des chantiers autoroutiers, de la pointe nord de l’île des Sœurs, dont le rivage n’est significativement altéré que dans le secteur du pont Champlain, il est plus que probable que la plus grande partie de ces remblais soient contaminés à divers degrés d’intensité. Par ailleurs, les problèmes de qualité des sols existent également en dehors des secteurs remblayés.

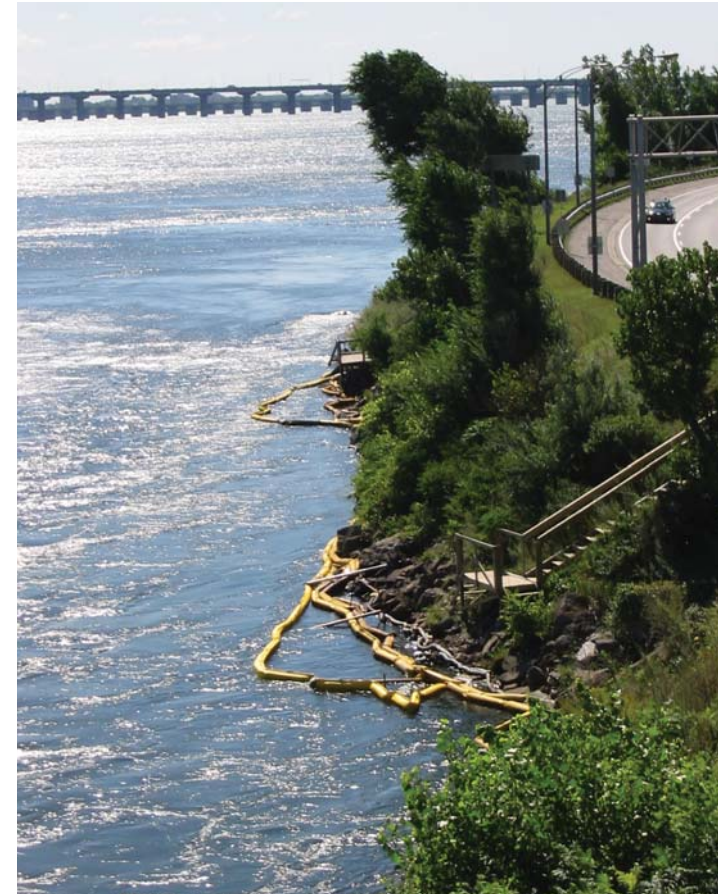


Figure 6.1
Captage d’écoulements d’hydrocarbures dans le secteur du Technoparc à proximité du pont Victoria.

Selon les données, les analyses et les extrapolations du Service de l’environnement, de la voirie et des réseaux (division des laboratoires) de la Ville de Montréal, il existerait une incidence élevée de contamination des sols sur l’ensemble du territoire du havre, à l’exception des îles Sainte-Hélène et Notre-Dame et de la pointe nord de l’île des Sœurs, où la probabilité de trouver des sols contaminés est faible.

Cette notion d’incidence (ou de probabilité) élevée n’indique pas que la contamination soit nécessairement élevée. Elle indique plutôt que la probabilité est élevée que les terrains visés révèlent des niveaux de contamination quelconques. Ces niveaux peuvent être faibles, moyens ou élevés, selon les critères établis par le ministère de l’Environnement pour un type d’usage donné.

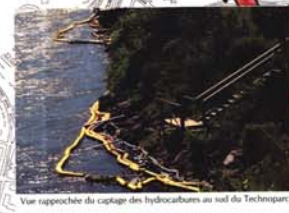
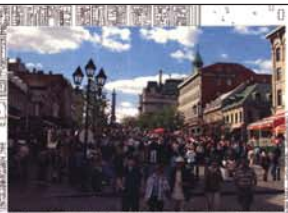
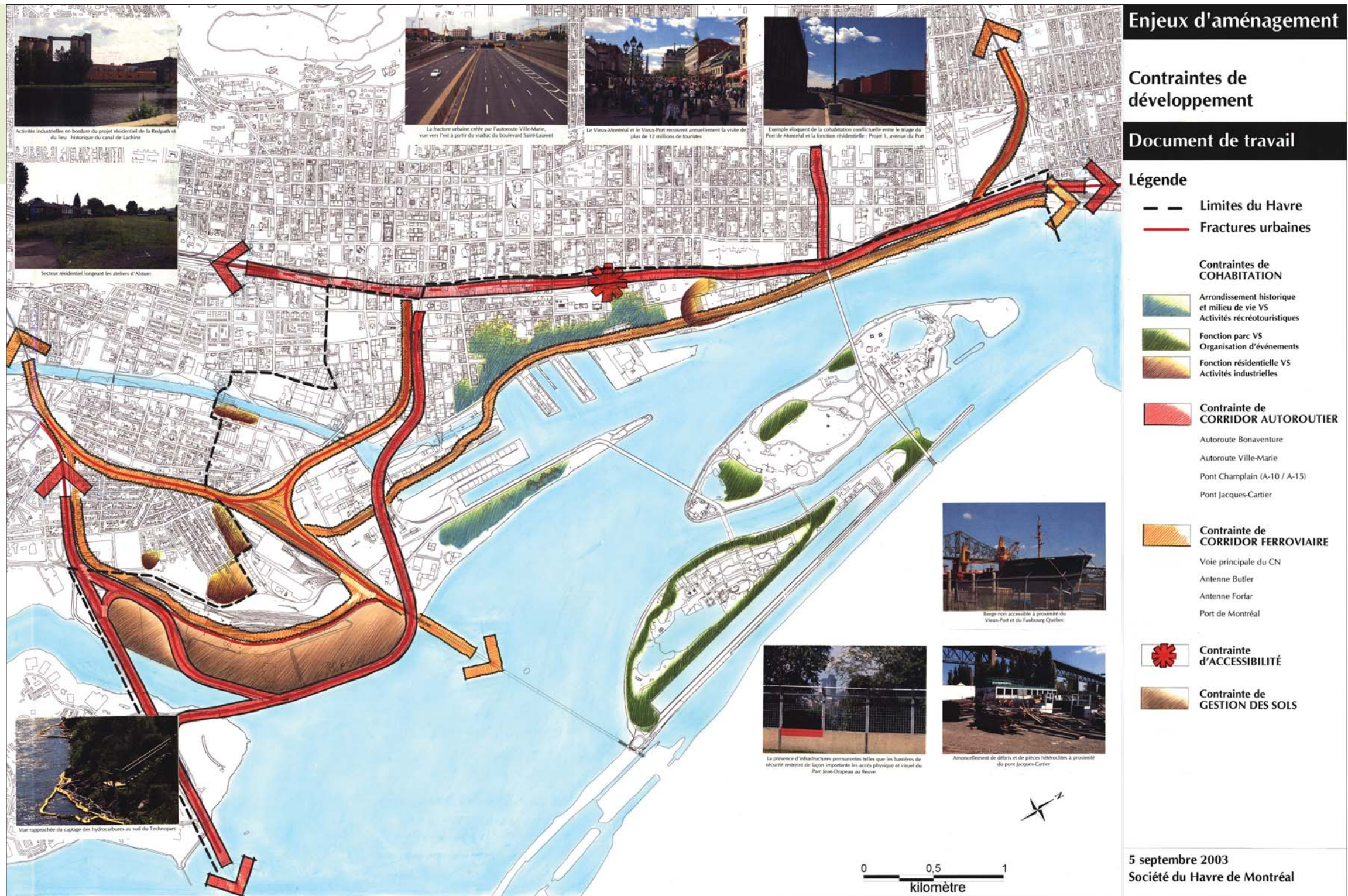
Seules des analyses approfondies au cas par cas peuvent révéler l’état exact des sols et indiquer les mesures à prendre pour les décontaminer ou mitiger les impacts de la contamination, selon l’occupation prévue d’un terrain particulier. Par exemple, les exigences du ministère de l’Environnement du Québec en matière de décontamination seront plus élevées pour un développement résidentiel que pour un usage commercial ou industriel, où

Fig. 6.2
Terrains en voie d’être décontaminés pour un développement résidentiel dans le faubourg Québec.

on admettra plus volontiers des mesures de mitigation, plutôt que le transport hors site des matériaux contaminés.

Ces critères de décontamination laissent présumer que les coûts de réhabilitation des terrains varieront fortement selon le niveau de contamination (présence d’hydrocarbures ou d’autres produits toxiques), selon la nécessité de transporter ou non les sols contaminés dans un site d’enfouissement autorisé, selon la capacité portante des sols s’il s’agit d’un ancien site d’enfouissement et selon la nature de l’occupation prévue (résidentielle, commerciale ou industrielle) pour un projet donné.

Figure 6.3
Contraintes de développement.



À titre d'exemple, imaginons qu'un promoteur veuille acheter le Technoparc du Sud-Ouest pour y développer un immense projet résidentiel. Voici, entre autres, quelques-unes des contraintes auxquelles il lui faudrait probablement faire face :

- le Technoparc étant un ancien site d'enfouissement de déchets, toute construction doit être réalisée sur pilotis et dalle imperméabilisée;
- les biogaz sont gérés par un réseau de captage, mais leur présence constitue toujours un risque important pour la santé publique, dans le contexte d'un projet résidentiel; par conséquent, toutes les canalisations souterraines doivent être étanches, tout en opérant sous pression pour éviter que les gaz ne s'infiltrerent dans les habitations par les tuyaux d'égout et d'aqueduc;
- des systèmes de surveillance et d'alarme doivent être installés partout pour prévenir toute accumulation de biogaz et pour procéder à une évacuation, le cas échéant;
- les nappes d'hydrocarbures présentes sous le Technoparc ou celles qui s'accumulent à partir des terrains avoisinants et s'écoulent encore dans le fleuve doivent être captées et pompées;
- les sols contaminés au-delà des critères du ministère de l'Environnement doivent être excavés et transportés dans un site autorisé (coûts de transport élevés et instables);
- des sols propres doivent remplacer les sols excavés.

On peut facilement entrevoir ici que les coûts de réhabilitation de ces terrains pour des fins résidentielles seraient tels que le projet deviendrait un gouffre financier. Compte tenu de ces coûts astronomiques et des risques pour la santé publique, un tel développement apparaît peu envisageable.

Pourtant, des usages plus appropriés, comme des usages industriels ou commerciaux, permettraient, comme c'est le cas actuellement, une approche plus viable sur le plan financier. Dans ce cas-ci, le réseau de captage de biogaz est déjà en place et la décontamination de la couche de surface n'a pas été rendue nécessaire pour les fins d'un développement industriel.

Dans un contexte industriel ou commercial, le surcoût du développement, sans décontamination des sols, est actuellement évalué à 4,50\$ le pied carré, sur la base de l'approche de gestion du risque.

La gestion par analyse de risques

Dans le cadre d'un plan de réhabilitation des sols, la gestion par analyse de risques consiste à maintenir en place des contaminants, selon les risques qu'ils représentent sur les plans toxicologique et écotoxicologique et selon la vocation future des terrains ainsi réhabilités.

En supposant que les problèmes d'écoulement d'hydrocarbures sous le Technoparc et dans le fleuve soient résolus un jour, l'aménagement d'un parc linéaire (corridor vert) en bordure du fleuve, avec une couche appropriée de sols propres et des membranes géotextiles empêchant la remontée de contaminants vers cette nouvelle couche, serait un usage tout à fait indiqué pour cette partie du Technoparc.

En plus de réhabiliter le site selon une approche dite de *gestion du risque*, l'aménagement d'un parc linéaire en berge rendrait le secteur beaucoup plus attrayant pour des entreprises ou pour de grands équipements récréotouristiques ou sportifs, ou encore pour un centre de foires commerciales internationales et un hôtel. De tels occupants bénéficieraient du magnifique paysage fluvial, tout en étant implantés sur le parcours d'entrée du centre-ville. En outre, ils seraient très bien desservis par une infrastructure routière qui serait relocalisée à l'arrière du Technoparc, le long des chemins de fer du CN. Cet avantage ferait en sorte que les résidents des quartiers limitrophes ne subiraient pas les pressions de l'achalandage de camions et d'automobiles engendré par ce nouveau pôle d'attraction. Un lien de transport collectif efficace et attrayant les relierait aux autres pôles du havre, ainsi qu'au centre-ville.

Ailleurs dans le havre, d'autres approches innovatrices devront être élaborées pour permettre une réhabilitation des sols qui n'entraînerait pas, pour chaque projet, des coûts de développement astronomiques.

Dans la mesure où le développement de l'habitat urbain (mixité d'usages résidentiels, institutionnels, communautaires, commerciaux, culturels, récréatifs) constitue une priorité pour la Société du Havre de Montréal et ses partenaires, l'élaboration de stratégies et de méthodes efficaces en matière de gestion des sols et du développement, tant du point de vue financier que du point de vue de la qualité de la réhabilitation, devient incontournable.

Sur le plan stratégique, il y aura lieu de bien évaluer les possibilités de développement pour un type donné d'occupation ou d'usage (résidentiel, commercial, industriel) sur un terrain situé dans un secteur à risque de forte contamination. Sur le plan méthodologique, il y aurait lieu d'encourager plus fortement le recours à la méthode dite d'*analyse de risques* (gestion par mesures de mitigation), plutôt que de recourir systématiquement à la décontamination et au transport hors site des matériaux contaminés.

6.1.2 Les conflits de cohabitation entre les diverses fonctions urbaines

Le mouvement de requalification urbaine et le retour progressif d'une population résidente dans le Vieux-Montréal et ses faubourgs ainsi qu'aux abords du canal de Lachine ont, depuis les 25 dernières années, recréé peu à peu les conditions pour faire de ces secteurs du havre des milieux de vie très urbains, où se côtoient une gamme plus diversifiée d'activités (habitations, commerces, services communautaires et institutionnels, équipements récréatifs et culturels, activités économiques génératrices d'emplois).

Ce sont cette mixité et cette diversité d'activités qui cohabitent harmonieusement qui caractérisent ce qu'on appelle : l'habitat urbain.

Mais cet habitat urbain en devenir est encore jeune et fragile. Il n'est pas encore bien établi et souffre, à certains égards, de problèmes de croissance qui pourraient menacer son équilibre. Entre autres choses, l'harmonie entre les fonctions urbaines et l'offre de services commerciaux, communautaires et institutionnels n'est pas toujours au rendez-vous pour que le havre puisse être qualifié d'habitat urbain complet et équilibré.

L'habitat urbain

Par définition, l'habitat urbain se distingue fortement de celui de la banlieue où, sur le plan formel, l'organisation du territoire repose sur une ségrégation très nette des différentes fonctions urbaines (résidentielles, commerciales, industrielles). Ainsi, le plan d'urbanisme typique de la banlieue crée des zones industrielles (parcs industriels), complètement séparées des secteurs de commerces (centres commerciaux), lesquels sont aussi séparés des quartiers résidentiels («cité dortoir»)¹.

Dans ce contexte, le principal défi de la Société du Havre de Montréal et des Montréalais sera de concevoir et de mettre en œuvre un plan de développement et d'aménagement intégrateur, qui soit apte à corriger les problèmes actuels de cohabitation, parfois difficiles, en évitant que les développements futurs n'accroissent davantage ce type de problèmes, ou qu'ils n'en créent de nouveaux.

La figure 6.3 illustre très schématiquement les lieux dans le havre où les conflits actuels de cohabitation entre les fonctions urbaines sont plus particulièrement notables et méritent déjà des mesures de redressement.

Ces conflits de cohabitation sont de trois ordres :

- cohabitation de plus en plus difficile entre les activités récréotouristiques et l'habitat urbain (en rayé bleu et jaune sur le plan, soit le Vieux-Montréal/Vieux-Port et la Cité-du-Havre);
- pressions et inconvénients majeurs créés par la tenue de grands événements sur les espaces verts, les parcs et les sites patrimoniaux du parc Jean-Drapeau (en vert sur le plan);
- incompatibilité des activités industrielles lourdes, génératrices de nuisances (activités ferroviaires et de camionnage), avec les milieux résidentiels (en brun et jaune sur le plan).

1. Ce qui n'exclut pas qu'on puisse y retrouver d'anciens noyaux villageois (une place publique, encadrée par une église et son presbytère, la maison du notaire, une école et des commerces, dont l'ancien magasin général), aujourd'hui absorbés par le phénomène d'étalement urbain.

6.1.2.1 Cohabitation de plus en plus difficile entre les activités récréotouristiques et l'habitat urbain

Habiter au centre-ville n'est pas comme habiter en banlieue ou à la campagne. Les citoyens qui choisissent de vivre dans des quartiers centraux et, *a fortiori*, au centre-ville le font en toute connaissance de l'animation constante qui s'y déroule et pour plusieurs raisons.

La proximité du lieu de travail ou d'études, des théâtres comme celle des cinémas et des salles de spectacles, la variété des restaurants, le fait d'habiter un arrondissement historique exceptionnel et de contribuer à sa préservation, la beauté et l'atmosphère des lieux ainsi que la présence du fleuve sont autant de raisons qui motivent les résidents du centre-ville qui ont choisi d'habiter le Vieux-Montréal, ses faubourgs, la Cité-du-Havre et les abords du canal de Lachine.

En fait, le havre est un habitat urbain potentiel, un milieu de vie trépidant, que ses quelque 25 000 habitants (dont environ 3500 dans le Vieux-Montréal et ses faubourgs) souhaitent voir se développer harmonieusement, en espérant que la croissance de la population résidente attire les commerces de proximité, ainsi que les services institutionnels et communautaires qui leur font encore défaut.

On l'a constaté dans les chapitres précédents, le havre est également devenu une destination récréotouristique et culturelle de première importance. Les trois pôles récréotouristiques du havre que sont le Vieux-Montréal et le Vieux-Port, le parc Jean-Drapeau et le canal de Lachine attirent maintenant plus de 23 millions de visiteurs annuellement, lesquels choisissent, pour l'essentiel, de fréquenter les lieux durant les trois ou quatre mois de l'année que dure la haute saison, soit de mai à août.

Cet achalandage extrême, concentré dans le temps et stimulé par quantité de grands événements spéciaux, engendre des problèmes aigus de congestion automobile dans le Vieux-Montréal et au parc Jean-Drapeau. Cette situation est devenue pénible à supporter, notamment pour les résidents du Vieux-Montréal et pour

ceux de la Cité-du-Havre. Elle devient aussi très agaçante pour les visiteurs et les touristes qui, à la recherche d'une place de stationnement, peuvent également perdre patience dans les rues étroites et congestionnées du Vieux-Montréal.

En fait, la vocation récréotouristique du havre semble vouloir de plus en plus tourner le dos à sa vocation d'habitat urbain. On a pu le constater dans plusieurs situations spécifiques.²

À terme, cette vocation d'habitat urbain pourrait bien finir par perdre son élan si des correctifs importants ne sont pas apportés.

■ Comme on l'a vu au chapitre précédent, l'absence de stratégie intégrée de gestion des déplacements dans le havre exacerbe grandement les problèmes de cohabitation entre l'activité récréotouristique, de plus en plus envahissante, et les résidents du secteur central du havre.

Sur cet aspect, l'élaboration et la mise en œuvre d'une stratégie efficiente de gestion des déplacements est un incontournable.

■ L'étalement dans le temps (sur quatre saisons) ainsi qu'une meilleure répartition dans l'espace du havre des événements spéciaux et des équipements récréatifs et culturels constituent également des options qu'il faudra explorer pour favoriser une meilleure cohabitation entre les fonctions récréotouristique et urbaine dans le havre.

Cet achalandage massif durant l'été n'est toutefois que la partie la plus visible des problèmes de cohabitation.

L'hypertrophie saisonnière de la fonction récréotouristique du havre crée d'autres problèmes, parfois moins évidents, qui sont engendrés par ce conflit de nature identitaire. Le développement immobilier, économique, social et urbain se ramifie très différemment selon que les acteurs sociaux et les investisseurs privés et publics mobilisent leurs ressources dans un sens ou dans l'autre.

Plusieurs questions, qui sont également des constats, peuvent être posées sous l'angle des carences fonctionnelles de l'habitat urbain dans le havre. Par exemple :

- Comment faire en sorte que les nombreux commerces saisonniers, qui ferment leurs portes pendant plus de six mois par année, se transforment pour arriver à opérer à longueur d'année afin de desservir le quartier et sa population de travailleurs et de résidents?
- Question corollaire, comment faire en sorte que les résidents n'aient pas à utiliser leur automobile s'ils doivent sortir du quartier pour la moindre épicerie?

Sur cet aspect, l'élaboration d'une stratégie commerciale concertée et la mise en œuvre de divers moyens pour encourager la transformation des commerces saisonniers en commerces de proximité opérant pendant quatre saisons devraient contribuer à développer et à consolider l'habitat urbain du havre.

- Comment encourager la mixité sociale et la diversité des types de ménages si les logements construits ne s'adressent qu'à un segment très restreint de la population (célibataires, couples de professionnels sans enfants et *empty nesters* plus aisés)?
- Comment attirer des familles avec enfants, en l'absence d'écoles de quartier ou de terrains de jeux?

En somme, comment concilier, de façon équilibrée, tous les efforts consentis depuis plus de 25 ans pour développer le milieu de vie urbain et faire revenir une population résidente dans le havre, avec la croissance phénoménale de la fréquentation récréotouristique, la multiplication des festivités et événements spéciaux, pendant les trois ou quatre mois que dure la haute saison? Est-il possible de concilier ces besoins qui ne se rejoignent pas d'emblée?

Il y a là une question de choix et de priorités de développement à établir. C'est là un des grands défis que la Société du Havre de Montréal souhaite relever avec les Montréalais.

6.1.2.2 Pressions et inconvénients majeurs créés par la tenue de grands événements sur les espaces verts, les parcs et les sites patrimoniaux du parc Jean-Drapeau

Un autre problème identitaire

Avec ses 268 hectares d'espaces verts et publics, le parc Jean-Drapeau est l'un des parcs les plus importants de Montréal. On l'ignore peut-être, mais cet espace sur le fleuve est encore plus vaste que le parc du mont Royal (maintenant protégé par son nouveau statut d'arrondissement historique et naturel) qui fait 188 hectares.

Toutefois, force est de constater que la vocation essentielle des lieux ne semble plus être ce qu'elle devrait : celle d'un parc public où la priorité devrait aller à la mise en valeur des espaces bleus et verts. Au contraire, la quantité et la variété d'équipements, de grands événements ponctuels et d'opérateurs récréotouristiques qui s'y trouvent donnent du fil à retordre à quiconque tenterait aujourd'hui de définir une identité et une vocation de parc ou d'espace vert et bleu pour le parc Jean-Drapeau.

Figure 6.4
Clôture sur le circuit Gilles-Villeneuve bloquant la vue sur le fleuve et l'accès à la berge.



2. Notamment dans le conflit engendré par l'installation, sur la façade principale du Centre des sciences, d'un écran géant lumineux à messages variables, conflit qui oppose la Société du Vieux-Port aux résidents et aux commerçants du Vieux-Montréal. Notamment aussi dans les tensions croissantes entre Loto-Québec et les résidents de la Cité-du-Havre à cause de l'achalandage automobile continu, sur l'avenue Pierre-Dupuy, lié à la présence du Casino de Montréal sur l'île Notre-Dame (5 millions de voitures par année) et dans les inquiétudes soulevées par le projet d'agrandissement du Casino.



Figure 6.5
La place des Nations transformée en stationnement pour les producteurs d'un méga concert rock.

La pression que provoquent ces grands événements sur les espaces aménagés ou naturels est souvent telle qu'elle laisse les lieux exsangues, sales et endommagés. Des ressources importantes doivent alors être consacrées au nettoyage et à la remise en état des lieux.

Il devient alors difficilement envisageable d'accroître les ressources aux fins d'immobilisations ou de nouveaux projets d'aménagements ou de reconditionnement de lieux détériorés ou laissés à l'abandon.

Ainsi, les visites de terrains effectuées par l'équipe de la Société du Havre de Montréal ont permis de constater la détérioration marquée de l'état de plusieurs sites sur les deux îles :

- la place des Nations;
- les sentiers pédestres et la dégradation de la forêt dans la partie ancienne de l'île Sainte-Hélène;
- la dégradation des aires de jeux pour enfants et leurs équipements endommagés et brisés;



Figure 6.6
Gradins installés en mai pour le Grand Prix F1 et démantelés à la fin août, après le Molson Indy.

- les jardins des Floralies, l'érosion des berges des canaux, le mobilier urbain dégradé;
- l'état général des lieux avant, pendant et après les mégaconcerts sur la plaine et la butte du lac des Cygnes (lieux clôturés, déchets);
- la marina abandonnée et rendue inaccessible sur la pointe est de l'île Sainte-Hélène;
- la cour de voirie sur la pointe est de l'île Notre-Dame transformée en dépotoir pour les équipements des courses automobiles.

Pourtant, avec une fréquentation annuelle de l'ordre de 10 millions de visiteurs, on s'imagine difficilement que les retombées économiques engendrés par les activités, les équipements récréatifs et culturels, le Casino et les grands événements comme le Grand Prix F1 ne puissent profiter d'une manière ou d'une autre à l'embellissement et à l'entretien des lieux.

Une dégradation du milieu

Malgré les efforts importants consentis par la Ville de Montréal et la Société du parc des Îles pour la revitalisation et l'aménagement des divers sites du parc depuis le début des années 1980 (240 millions \$ de 1980 à 1992), l'atrophie des capacités budgétaires dans la dernière décennie et les difficultés à établir un programme soutenu d'investissements et d'entretien régulier se répercutent très perceptiblement sur l'état des lieux.

Cette fragilité grandissante de l'environnement physique et naturel du parc se trouve particulièrement accentuée par la tenue de grands événements (Grand Prix F1, Molson-Indy, Méga concert Rock en plein air, etc.) et par toute l'infrastructure nécessaire à leur organisation.

Un potentiel d'aménagement des berges et d'accessibilité à l'eau sacrifié par la consommation d'espaces en aires de stationnement

Par ailleurs, le potentiel d'aménagement du paysage du parc est lourdement hypothéqué par la nécessité d'aménager des voies de circulation et des aires de stationnement pour la grande majorité des 10 millions de visiteurs qui choisissent d'utiliser la voiture pour se rendre sur les lieux. Ces stationnements et voies d'accès occupent énormément d'espace et les besoins vont en augmentant.

Aujourd'hui, les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame en tant que telles comptent au total 7782 places de stationnement. À ce chiffre, il faut ajouter les 2200 cases des divers stationnements aménagés par le Casino de Montréal dans le secteur de l'ancien Autostade. C'est donc près de 10 000 places de stationnement qui sont actuellement aménagées pour desservir le parc Jean-Drapeau et ses multiples générateurs d'achalandage. Rappelons qu'à lui seul, le Casino de Montréal entraîne un achalandage de 6,5 millions de visiteurs

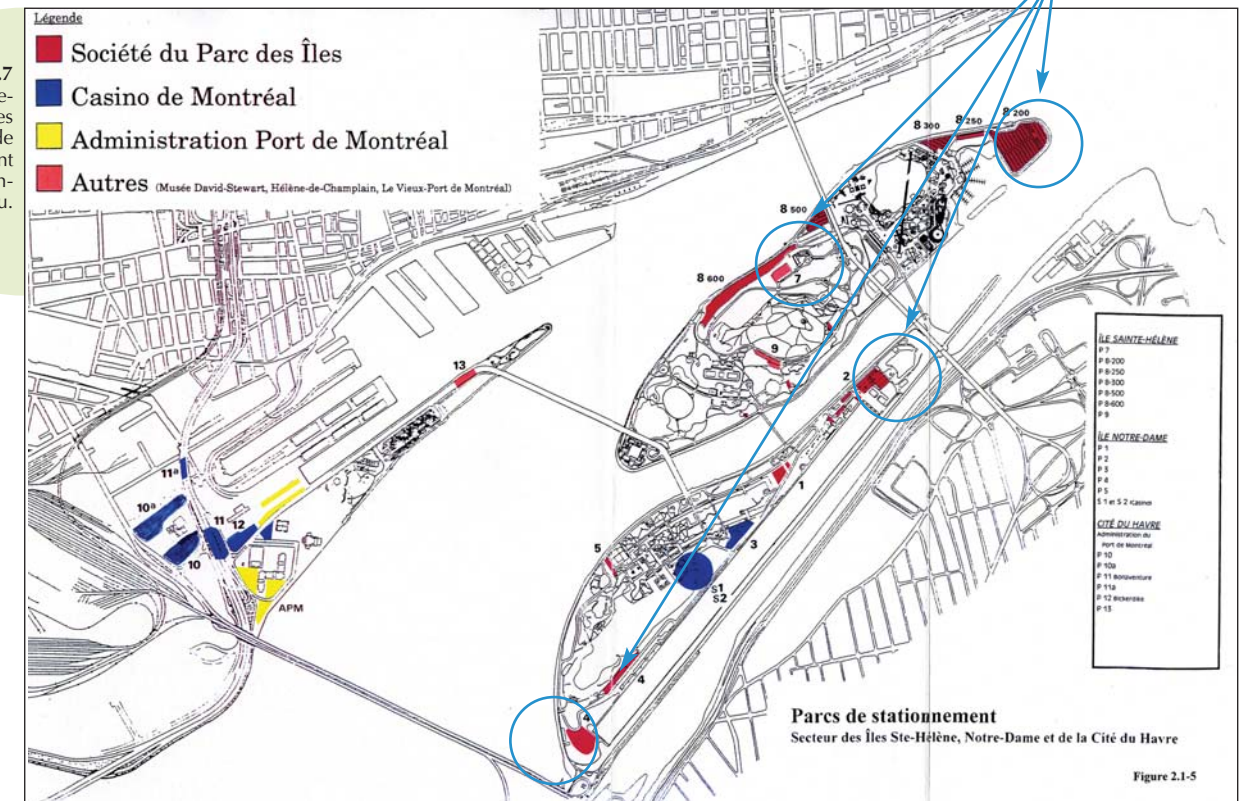
par année, sur un total de 10 millions pour l'ensemble du parc Jean-Drapeau.

La figure 6.7 illustre les emplacements où sont aménagés les stationnements sur les îles, à la Cité-du-Havre et dans le secteur de l'ancien Autostade.

Si la tendance de la croissance de l'achalandage se maintient dans les années à venir, il y a fort à parier que les opérateurs et partenaires privés ou parapublics du parc Jean-Drapeau chercheront à satisfaire davantage leur clientèle qui se déplace en voiture. Cela se traduira par davantage d'espaces consacrés au stationnement et par un recul des espaces verts et bleus.

Les flèches bleues sur le plan ci-dessous pointent les aires de stationnement au sol situées le long des berges qui devraient faire partie des secteurs à réaménager pour favoriser une prise de contact plus directe des îles avec le fleuve.

Secteurs à fort potentiel d'aménagement actuellement voués au stationnement



Source : Société du parc des Îles, Étude de faisabilité d'un système léger sur rail, rapport final, novembre 2000.

En somme, l'équipe de la Société du Havre de Montréal a été en mesure de constater plusieurs problèmes quant au maintien, à la mise en valeur et à l'accessibilité des espaces verts et bleus du parc Jean-Drapeau. Le sous-financement chronique constitue certes une des raisons les plus susceptibles d'expliquer ces problèmes. Toutefois, la cohabitation pour le moins malaisée entre, d'une part, les vocations de parc public, d'espaces verts et bleus des îles et, d'autre part, certains équipements et la tenue de grands événements ponctuels à fort achalandage, est également une source de graves problèmes.

Plus fondamentalement, ces problèmes de cohabitation soulèvent la question de l'identité à donner aux lieux. Dans cette perspective, on est en droit de se demander à quelles fins on doit consacrer le peu de fonds disponibles pour les aménagements ou les immobilisations.

6.1.2.3 Incompatibilité des activités industrielles lourdes, génératrices de nuisances (activités ferroviaires et de camionnage), avec les milieux résidentiels

La rareté des terrains vacants ou disponibles dans les quartiers centraux et les pressions de développement dans le marché immobilier résidentiel ont, dans les dernières années, conduit les autorités municipales à autoriser des projets d'habitation sur des sites qui étaient autrefois d'anciennes cours de triage ou des ateliers ferroviaires. Encore aujourd'hui, la plupart de ces terrains se situent dans le voisinage immédiat de corridors de transport ferroviaire de marchandises ou d'activités de triage.

Certains de ces secteurs ont fait l'objet d'une planification urbaine rationnelle, en aménageant des zones d'industrie légère ou commerciale qui servent de zone tampon entre les corridors ferroviaires et les secteurs résidentiels. La reconversion des anciens ateliers Angus du Canadien Pacifique est un exemple éloquent de cette approche rationnelle et viable du développement urbain.

Le projet Angus, cas exemplaire de reconversion d'une zone industrielle lourde

Situé dans l'arrondissement Rosemont/Petite-Patrie, le site Angus a jadis accueilli le plus important complexe de confection et d'entretien de matériel roulant du Canadien Pacifique (CP). Entre 1975 et 1992, la fermeture progressive des ateliers permit au CP de récupérer près de 90 hectares de terrains industriels dont le redéveloppement s'est ensuite échelonné sur plus de deux décennies. La première phase du projet (1983-1994) fut essentiellement résidentielle – 2587 unités d'habitation dont 40 % de logements sociaux – alors que la phase plus récente (1998-2007) présente une importante mixité d'usages (40 % résidentiel, 40 % industriel, 20 % commercial). Dans le cadre de la planification de la deuxième phase de redéveloppement, des pourparlers engagés entre le CP et le ministère de l'Environnement ont permis d'élaborer une stratégie de gestion des sols qui assure le respect des normes environnementales tout en réduisant considérablement les coûts liés à la décontamination. (Voir annexe 1, p. 162.)

Toutefois, certains développements résidentiels réalisés ces dernières années à proximité d'infrastructures de transport ferroviaire n'ont pas été conçus de cette façon et la cohabitation s'avère parfois très difficile, notamment à cause du bruit.

Par ailleurs, s'il n'y a pas eu, jusqu'ici, d'incidents majeurs (fuites ou déversements de produits toxiques, déraillements de convois ou explosions) à proximité de ces développements, il n'en demeure pas moins que les risques que de tels accidents se produisent doivent être pris au sérieux et pris en compte dans la planification du développement.

Dans son *Cadre d'aménagement métropolitain* de 2001, le gouvernement du Québec s'en est d'ailleurs fortement préoccupé. S'adressant à la Communauté métropolitaine de Montréal, responsable de la confection du schéma d'aménagement métropolitain, le gouvernement du Québec demande que soient pris en compte les impacts environnementaux, les nuisances et les risques pour la santé publique engendrés par la proximité des équipements et des infrastructures de

transport ferroviaire, maritime et aérien dans la confection des critères et des normes de localisation, notamment :

- en limitant l'urbanisation à proximité des sources potentielles de nuisance (aéroports, voies ferrées, cours de triage, lieux d'élimination des déchets, stations d'épuration des eaux usées, postes de transformation d'énergie);
- en aménageant ou en maintenant des zones tampons en bordure de ces installations, en particulier eu égard aux usages sensibles (résidentiels, institutionnels et récréatifs);
- en leur assurant un accès adéquat;
- en prévoyant les modalités d'accès aux corridors ferroviaires pour les équipes d'intervention d'urgence;
- en déterminant un zonage compatible avec les installations en place.³

Ces normes et critères devraient servir de référence pour tout développement futur dans le havre de Montréal. Dans la mesure où, dans les années à venir, les activités du port de Montréal vont continuer à entraîner un trafic ferroviaire assez intense (triage et corridor ferroviaires du port de Montréal aux abords du fleuve, notamment dans le secteur du pont Jacques-Cartier); dans la mesure où les ateliers de Via Rail et les corridors ferroviaires du CN qui traversent Pointe-Saint-Charles vont également demeurer très actifs, il importera d'aménager des zones tampons adéquates, tant pour la mitigation des nuisances sonores que pour une gestion responsable des risques pour la sécurité et la santé publique.

Figure 6.8
Triage ferroviaire au sud du faubourg Québec.



Figure 6.9
Le port de Montréal, toujours actif au sud du faubourg Québec.

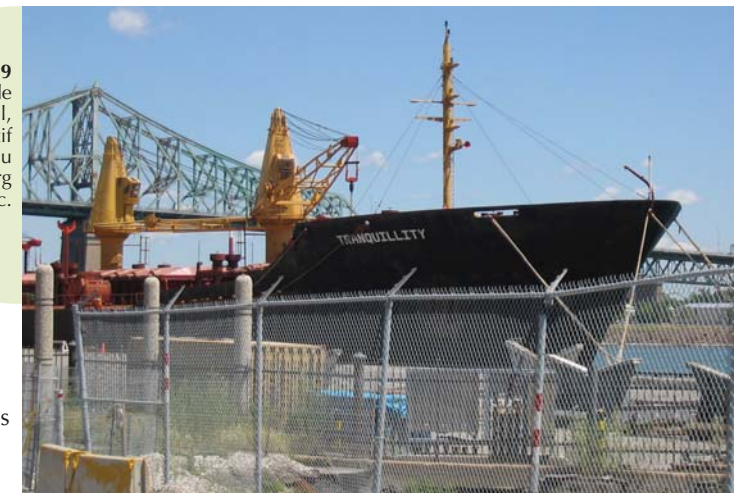


Fig. 6.10
Le projet Angus : un exemple de planification rationnelle de la cohabitation des fonctions urbaines.



3. Gouvernement du Québec, Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, *Cadre d'aménagement métropolitain et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal*, juin 2001, Huitième préoccupation, pp. 112 à 115.



Figure 6.11
Le corridor ferroviaire dans le Vieux-Port : une cohabitation tendue entre les vocations nouvelles et anciennes.

Source : Archives photographiques de Richard Arteau.

Dans cette perspective, les développements résidentiels actuels et futurs dans les secteurs de Pointe-Saint-Charles et du faubourg Québec devront faire l’objet d’une attention particulière (voir figure 6.3, les secteurs rayés en brun et jaune).

En ce qui concerne le corridor ferroviaire qui traverse d’est en ouest le Vieux-Port et le Vieux-Montréal sur le front de la rue de la Commune (voir figure 6.3), les problèmes de nuisance sonore, de sécurité et de cohabitation avec les fonctions résidentielles et récréotouristiques resteront entiers tant et aussi longtemps que le CN et le port de Montréal utiliseront cette infrastructure pour leurs propres besoins et ceux de leur clientèle.

Actuellement, les trois ou quatre convois quotidiens qui traversent le Vieux-Montréal, dont deux la nuit, constituent un générateur de nuisances (bruit et vibrations) pour les résidents et un facteur de risque pour les visiteurs du Vieux-Port (sécurité aux passages à niveau).

Voici un exemple où il demeure impossible de satisfaire les besoins de tous. Dans la situation actuelle, si on voulait tenir compte des besoins de la Société du Vieux-Port de Montréal et modifier les horaires des convois de manière qu’ils passent tous durant la nuit, on nuirait grandement à la qualité de vie des résidents du Vieux-Montréal qui voient la voie ferrée.

À l’inverse, faire passer tous les convois pendant la journée, notamment durant la saison touristique, accroîtrait les problèmes de sécurité, tout en nuisant à l’accessibilité du Vieux-Port.

Il reste à espérer que le trafic ferroviaire ne s’accroisse pas dans ce corridor utilisé surtout par le CN; ce qui ne saurait être garanti, dans la mesure où le CN pourrait bien un jour accroître sa part de marché par rapport au CP dans le transport de conteneurs.

Conclusion

En résumé, en plus des problèmes structurels engendrés par les ruptures dans la trame urbaine et en plus des problèmes multiples d’accessibilité que nous avons identifiés (chapitre 5), le développement harmonieux du havre est également hypothéqué par d’autres contraintes liées :

- à l’historique d’occupation du sol, aux remblais et à la contamination (documentée ou potentielle) qui en résulte;
- à un déséquilibre entre les diverses fonctions urbaines présentes dans le havre, qui engendrent parfois des conflits de cohabitation entre les vocations anciennes (industrielles, portuaires, ferroviaires) et nouvelles (récréotouristiques, habitat urbain) et parfois des problèmes aigus de cohabitation entre les nouvelles vocations du havre que sont les fonctions récréotouristiques, l’habitat urbain et les espaces verts et bleus. En somme, toutes les caractéristiques d’une crise de croissance liée à une mutation profonde de l’identité des lieux.

6.2 Les potentiels de développement et d'aménagement : la mise en valeur du patrimoine et des paysages du havre



Figure 6.12
Le havre de Montréal : un patrimoine portuaire à mettre en valeur.

6.2.1 Le cadre d'intervention : rappel des principales valeurs véhiculées

Après avoir procédé au diagnostic détaillé des principaux handicaps et des principales contraintes de développement et d'aménagement spécifiques au territoire du havre de Montréal (chapitre 5 et section 6.1 du présent chapitre), le temps est maintenant venu de prendre la mesure de ses potentiels et de situer ceux-ci dans une perspective de mise en valeur des paysages qui composent le havre.

Nos travaux d'analyse nous ont conduits à classer les potentiels de développement et d'aménagement du havre en six catégories (voir figure 6.15) :

- le potentiel de mise en valeur des berges;
- le potentiel de mise en valeur des perspectives visuelles;
- les secteurs à potentiel de développement et d'aménagement (les terrains vacants);
- les secteurs de requalification urbaine (triai ferroviaire de Pointe-Saint-Charles, secteur des bassins du canal de Lachine et du Victoriatown, Griffintown et faubourg des Récollets, secteur de l'autoroute Ville-Marie au nord du Champ-de-Mars);
- les secteurs à revaloriser ou à réinvestir (parc Jean-Drapeau);
- les secteurs à consolider (le Vieux-Montréal et le Vieux-Port).

Une ligne de conduite, une éthique particulière, doit cependant guider la planification et la réalisation de ces potentiels de développement et d'aménagement : celle du développement urbain durable. Nous avons défini dans l'introduction du présent rapport les composantes essentielles de ce que nous entendons par développement urbain durable, c'est-à-dire un modèle de développement fondé sur :

- une saine mixité urbaine et sociale : développement équilibré et cohabitation harmonieuse entre les fonctions et activités urbaines en évitant de créer des ghettos de richesse ou de pauvreté;
- une gestion responsable et efficiente des contraintes environnementales (qualité des sols, de l'air et de l'eau);
- la conservation et la mise en valeur du patrimoine architectural, historique et naturel.

Sur le plan du diagnostic, les deux premiers aspects ont été traités à la section 6.1 du présent chapitre, ainsi qu'au chapitre 3 portant sur le profil socio-économique de la population. La présente section mettra l'accent sur le troisième aspect qui concerne la mise en valeur des éléments du paysage urbain et naturel du havre, tout en les situant sur le plan des potentiels de développement et d'aménagement à venir. Comme l'écrivait André Malraux :

«Il est bien de protéger les paysages. Il est encore mieux d'en créer.»

6.2.2 Le paysage et ses potentiels

Pourquoi partir de la notion de paysage pour aborder les potentiels d'aménagement et de développement du havre de Montréal?

C'est à travers le paysage que se forge l'identité des lieux dans l'esprit de l'habitant et de sa collectivité. Les patrimoines naturel et bâti qui composent ce paysage sont sources d'attachement et d'identification pour cette collectivité qui, par les multiples repères qu'elle s'est forgés à travers son histoire, se reconnaît, se retrouve, s'identifie aux lieux qu'elle habite et qu'elle fréquente pour le travail ou les loisirs. Dans cette perspective, les paysages sont des éléments primordiaux, voire des fondements de notre culture et de notre imaginaire collectif.

Par ailleurs, les paysages, notamment les paysages urbains, sont des réalités en constante évolution. Comme le soulignent les architectes montréalais Gavin Affleck et Richard de la Riva :

«Les territoires ruraux et urbains qui nous entourent ayant été profondément transformés au fil du temps, le paysage représente aujourd'hui la somme de tous leurs états passés et présents, une sorte de registre de l'évolution du milieu.»⁴

Dans une telle perspective, le paysage peut être conçu comme projet. Un projet culturel où les interventions devraient servir à mieux le révéler et à le mettre en valeur pour le bénéfice de la collectivité.

Ainsi, l'aménagement du paysage devient une occasion pour la collectivité de s'instruire sur l'histoire et le devenir des lieux qu'elle habite et fréquente, d'en distinguer les grandes étapes et périodes marquantes de son développement et de participer, en meilleure connaissance de cause, à l'élaboration de projets qui, tout en ouvrant la porte aux innovations, devraient s'inscrire dans le renforcement de l'identité des lieux. Une telle conception oriente fondamentalement les choix d'aménagement et les paramètres du développement. La mise en valeur et le développement des potentialités du havre doivent reposer sur une démarche de conception et de planification qui incarne l'esprit des lieux, avec leurs repères physiques, leurs lieux de mémoire. Dans ce contexte, le patrimoine historique et les espaces naturels ne seront pas considérés comme des facteurs de contrainte, mais comme des actifs de grande valeur. Les projets de développement et d'aménagement devront s'inscrire harmonieusement dans cette dynamique de mise en valeur, compte tenu, bien évidemment, qu'une ville est une réalité en constante évolution et que l'occupation du sol se modifie en fonction des transformations économiques et sociales.

6.2.2.1 Un paysage urbain caractérisé par l'omniprésence du patrimoine bâti et archéologique

Le chapitre premier portant sur l'histoire du havre ancien nous a renseignés sur l'importance et la richesse de l'histoire du territoire qui nous occupe. Lieu d'établissement et de commerce amérindien, site fondateur de Montréal, capitale éphémère de la province britannique du Canada Uni et creuset de la révolution industrielle canadienne, le havre de Montréal constitue en lui-même un grand ensemble patrimonial où se retrouvent, non seulement les vestiges, mais la trame urbaine primitive et de nombreux

4. Affleck + de la Riva, *Plan d'aménagement pour la cour de triage Glen*, septembre 1999, 23 pages.

bâtiments qui témoignent de toutes les périodes marquantes de l’histoire montréalaise.

Un coup d’œil à la figure 6.23 permet de constater que, hormis les secteurs du Technoparc, de la Cité-du-Havre, de l’île Notre-Dame et des parties remblayées de l’île Sainte-Hélène, le territoire du havre de Montréal est un vaste ensemble patrimonial, protégé à divers niveaux par les législations et réglementations fédérales, provinciales et municipales.

Au premier chef, on retrouve l’arrondissement historique du Vieux-Montréal protégé par la législation québécoise, avec ses dix-huit sites ou bâtiments classés en vertu de la Loi sur les biens culturels. À l’intérieur du territoire du havre, la Loi sur les biens culturels (LBC) protège au total vingt et un sites ou bâtiments classés, cités ou reconnus (voir tableau 6.1).

En outre, on retrouve seize sites archéologiques recensés (inventaire des sites archéologiques du Québec) et un site archéologique classé sous l’égide de la LBC : le lieu de fondation de Ville-Marie sur la Pointe-à-Callière.

Quant à elle, la législation fédérale a désigné, dans le havre, quinze lieux et monuments historiques nationaux. Parmi ceux-ci figure le lieu historique national du Canal-de-Lachine qui comprend les abords du canal de Lachine et le secteur des ateliers ferroviaires du Grand Tronc de Pointe-Saint-Charles appartenant aujourd’hui au CN. Même s’ils font partie du lieu historique national du Canal-de-Lachine, ces ateliers ne sont toutefois pas classés ou reconnus en tant que tels par la législation fédérale.

Par ailleurs, on retrouve deux bâtiments classés par le Bureau fédéral d’examen des édifices fédéraux du patrimoine (BEEFP), soit la maison George-Étienne Cartier, angle Notre-Dame et Berri, et la tour de l’Horloge, dans le Vieux-Port. Le havre regroupe également six bâtiments reconnus par le BEEFP dont les trois composantes du silo numéro 5 situé à l’entrée du canal de Lachine, dans le voisinage du Vieux-Port.

Par ailleurs, la réglementation municipale protège plus d’une trentaine d’immeubles de valeur patrimoniale à l’intérieur du territoire du havre. Toutefois, bien qu’ils soient situés à l’intérieur de l’arrondissement historique, des immeubles comme la basilique Notre-Dame,

Figure 6.13
Entrepôt Peen & Buchanan face au canal de Lachine.



Source : Banque d’images - Pierre Malo.

Tableau 6.1

Sites et bâtiments classés, cités ou reconnus en vertu de la Loi sur les biens culturels dans le territoire d’intervention de la Société du Havre de Montréal

Arrondissement historique du Vieux-Montréal	Reste du havre et secteurs connexes
Vieux-Séminaire des Sulpiciens	Ferme Saint-Gabriel (Pointe-Saint-Charles)
Site du Vieux-Séminaire	Église Saint-Joseph de Montréal
Le 43-51 Saint-Jacques (actuel Hôtel place d’Armes)	Entrepôt Buchanan (faubourg des Récollets)
Maison de la Congrégation (boul. Saint-Laurent)	Maison Bagg (faubourg des Récollets)
Château Ramezay (rue Notre-Dame)	Engineers Club (angle René-Lévesque et Beaver Hall)
Maison Nolin (rue Bonsecours)	Église Saint-Patrick (René-Lévesque)
Maison Papineau (rue Bonsecours)	Église du Gesù (rue de Bleury)
Maison Cotté (place Jacques-Cartier)	Église de la mission catholique chinoise du Saint-Esprit
Maison Viger (rue Saint-Paul)	Monument national (boul. Saint-Laurent)
Maison Beament (rue Saint-Paul)	Église Saint-Jacques (rue Saint-Denis)
Maison du Patriote (rue Saint-Paul)	Édifice Saint-Sulpice (Bibliothèque nationale, rue Saint-Denis)
Maison La Minerve (rue Saint-Paul)	Site et église Saint-Pierre-Apôtre (rue Panet)
Maison Bertrand (rue Saint-Vincent)	Îlot des Voltigeurs (faubourg Québec)
Maison Mass Média (rue Saint-Paul)	Prison du Pied-du-Courant (faubourg Québec)
Maison Brossard-Gauvin (rue Saint-Louis)	
Ancien Palais de Justice (85, Notre-Dame Est)	
Ancien Palais de Justice - Annexe (85, Notre-Dame Est)	
Site fondateur (Pointe-à-Callière)	

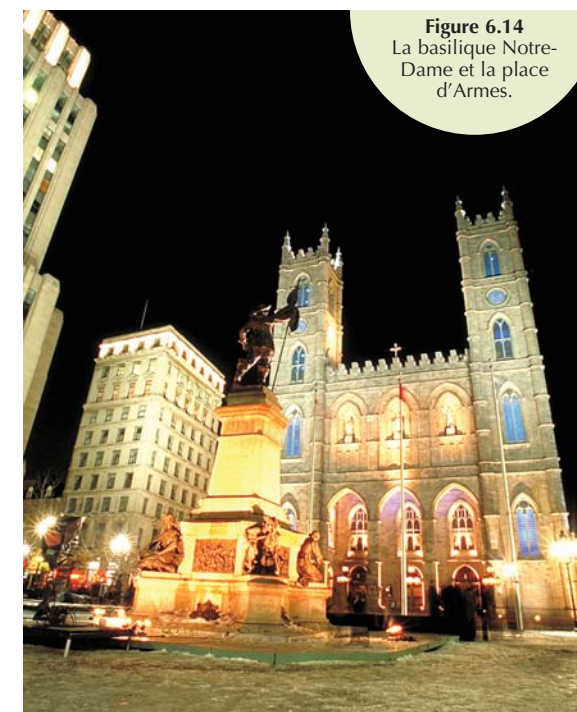
Source : Ville de Montréal, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine.

le marché Bonsecours, l’Hôtel de Ville et l’édifice Ernest-Cormier (future cour d’appel du Québec) sur la rue Notre-Dame, pour ne mentionner que ceux-là, ne font pas l’objet d’une protection particulière.

Enfin, soulignons que la partie ancienne de l’île Sainte-Hélène, le Griffintown, le Victoriatown (Autostade), les faubourgs des Récollets, Saint-Laurent et Québec ont été identifiés comme sites d’intérêt archéologique par la Ville de Montréal.

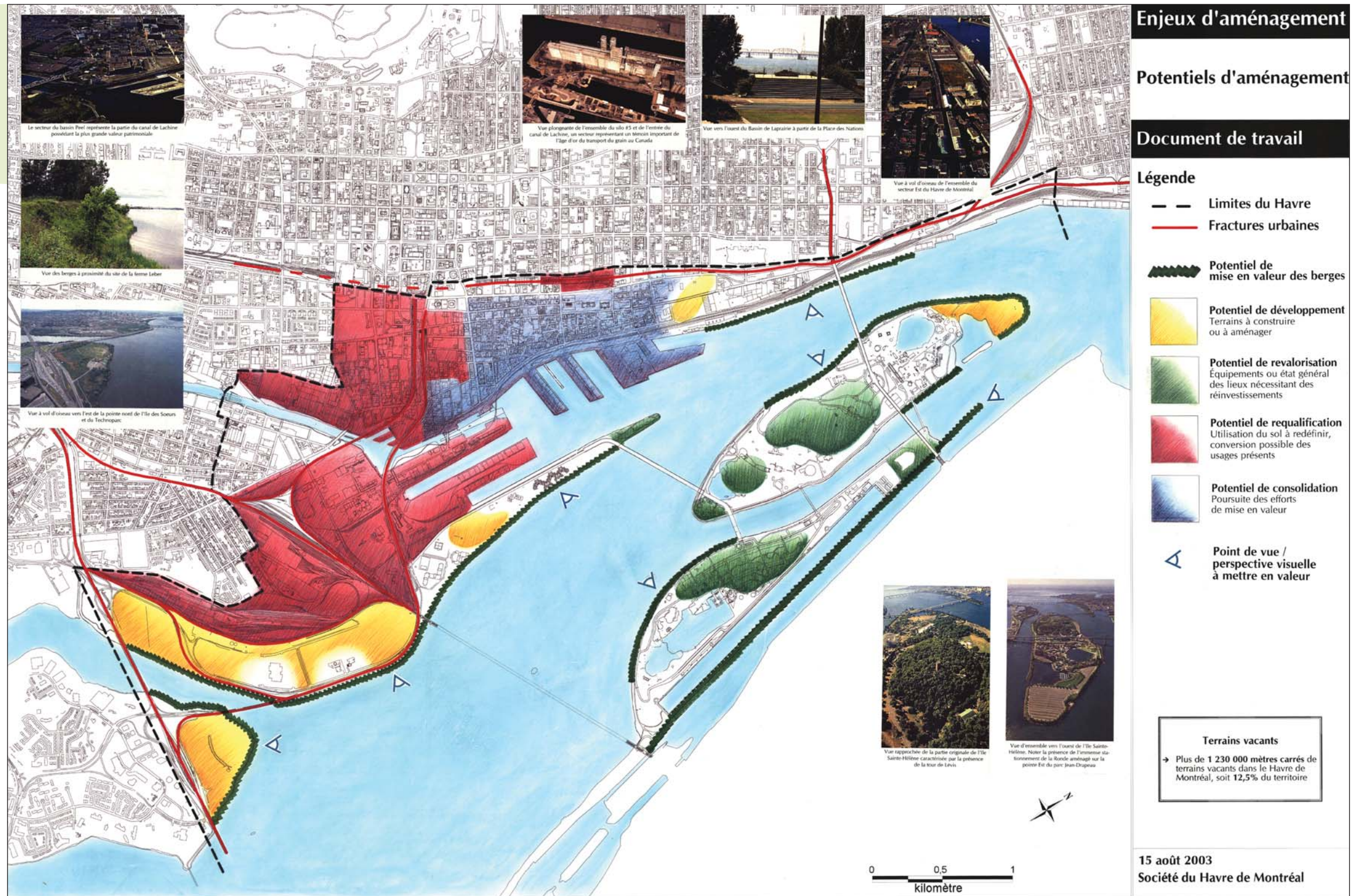
Plusieurs inventaires ont été réalisés dans le passé par divers organismes publics ou experts en patrimoine. Il y aurait lieu d’organiser et de mettre à jour, sur une base plus systématique, l’ensemble des connaissances en la matière. Le potentiel du havre, comme grand ensemble du patrimoine historique montréalais, québécois et canadien, mériterait qu’un inventaire global soit réalisé dans une prochaine étape, de manière à s’assurer que le développement et les aménagements à venir poursuivent les efforts de mise en valeur des éléments significatifs du cadre bâti ancien et des vestiges archéologiques.

Figure 6.14
La basilique Notre-Dame et la place d’Armes.



Source : Banque d’images - Pierre Malo.

Figure 6.15
Potentiels
d'aménagement.



6.2.2.2 Le patrimoine moderne et l’art public contemporain comme parties intégrantes du paysage urbain

Dans la même perspective, il y aura lieu de bien mettre en valeur les contributions significatives des architectes et artistes contemporains dont les ouvrages et œuvres marquent le havre de leur présence, tout en constituant de véritables repères visuels et culturels. Comme ce sera le cas pour le patrimoine ancien, un inventaire de ces œuvres et ouvrages devra être réalisé dans les suites du présent rapport. Donnons tout de même quelques exemples très importants de ce patrimoine contemporain.

Figure 6.17
L’Homme,
d’Alexander
Calder.



Source : Société du parc des Îles.

L’héritage de Terre des Hommes

Sur le plan de l’architecture et de l’art public contemporain, l’Exposition universelle de Terre des Hommes a été un laboratoire des plus dynamiques. Si la majeure partie des pavillons et des aménagements n’existent plus aujourd’hui, plusieurs éléments majeurs ont tout de même subsisté dans le paysage des îles et demeurent visibles des berges du Vieux-Port et du mont Royal.

De grands noms sont parfois associés à ces œuvres et ouvrages phares dans le paysage urbain : R. Buckminster Fuller, Alexander Calder, Moshe Safdie.

Figure 6.18
Habitat 67,
architecte
Moshe Safdie.



Figure 6.16
La Biosphère - ancien
pavillon des États-Unis -
architecte R. Buckminster Fuller.



Des œuvres contemporaines majeures dans le Vieux-Montréal

Par ailleurs, le havre de Montréal accueille, dans le Vieux-Montréal, deux œuvres d’art majeure réalisées par deux des signataires du *Refus global* et qui sont situées à 800 mètres l’une de l’autre, dans l’axe de la rue Saint-Antoine. Il s’agit, d’une part, du vitrail de la station de métro Champ-de-Mars, réalisé par l’artiste Marcelle Ferron et, d’autre part, de la sculpture de Jean-Paul Riopelle intitulée *La Joute*, située sur la place Jean-Paul-Riopelle, entre le Palais des congrès et le nouveau siège de la Caisse de dépôt et de placement, au cœur du Quartier international.

La Joute, de Jean-Paul Riopelle, est une nouvelle venue dans le havre de Montréal. Il s’agit d’une œuvre de très grande importance réalisée pour les Jeux olympiques de Montréal en 1976. Jusqu’à 2003, elle était installée au Stade olympique, en l’absence des équipements mécaniques prévus initialement par

l’artiste (cercle de feu et fontaines). Son installation au cœur du Quartier international de Montréal, avec ses composantes électromécaniques, a permis une mise en valeur de l’œuvre située bien en vue sur une place publique dédiée à l’artiste. Soulignons que son déplacement a soulevé une vive controverse au sein de la population de l’arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.

Quant au vitrail de l’automatiste Marcelle Ferron, à la station Champ-de-Mars, un effort de mise en valeur est, sans aucun doute, requis. Le milieu autoroutier dans lequel il se trouve n’est certes pas un lieu propice, du moins dans son état actuel. Dans la perspective de poursuivre la reconstruction du tissu urbain dans le secteur de l’autoroute Ville-Marie, à l’arrière du Champ-de-Mars, la Ville de Montréal évalue actuellement la possibilité de construire par-dessus l’autoroute et de réaménager ses abords. La mise en valeur de l’œuvre de Marcelle Ferron devrait, dans ce contexte, être une composante de l’exercice de planification en cours d’élaboration.

Enfin, on ne saurait passer sous silence la construction, au début des années 1990, du musée d’archéologie et d’histoire de Pointe-à-Callière (Dan Hanganu, architecte). Construit sur le site fondateur de Ville-Marie, cet édifice institutionnel prestigieux se marie harmonieusement à la morphologie de la pointe, tout en s’intégrant à l’atmosphère portuaire des lieux. Il s’agit là d’un geste exemplaire d’intégration architecturale et d’aménagement urbain au sein de l’arrondissement historique du Vieux-Montréal.

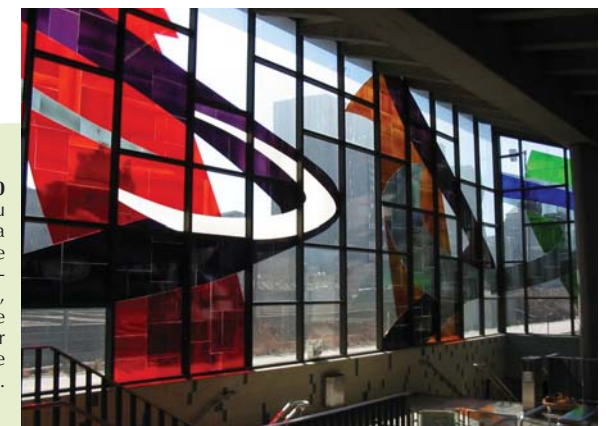
Figure 6.21
Le musée
d’archéologie et
d’histoire de
Pointe-à-Callière.
Un cas
exemplaire
d’intégration
architecturale.



Fig. 6.19
Détail de *La Joute*, de Jean-Paul Riopelle.
À l’arrière-plan,
la verrière polychrome
du Palais des congrès.



Figure 6.20
Détail du
vitrail de la
station de
métro
Champ-
de-Mars,
une œuvre
réalisée par
Marcelle
Ferron.



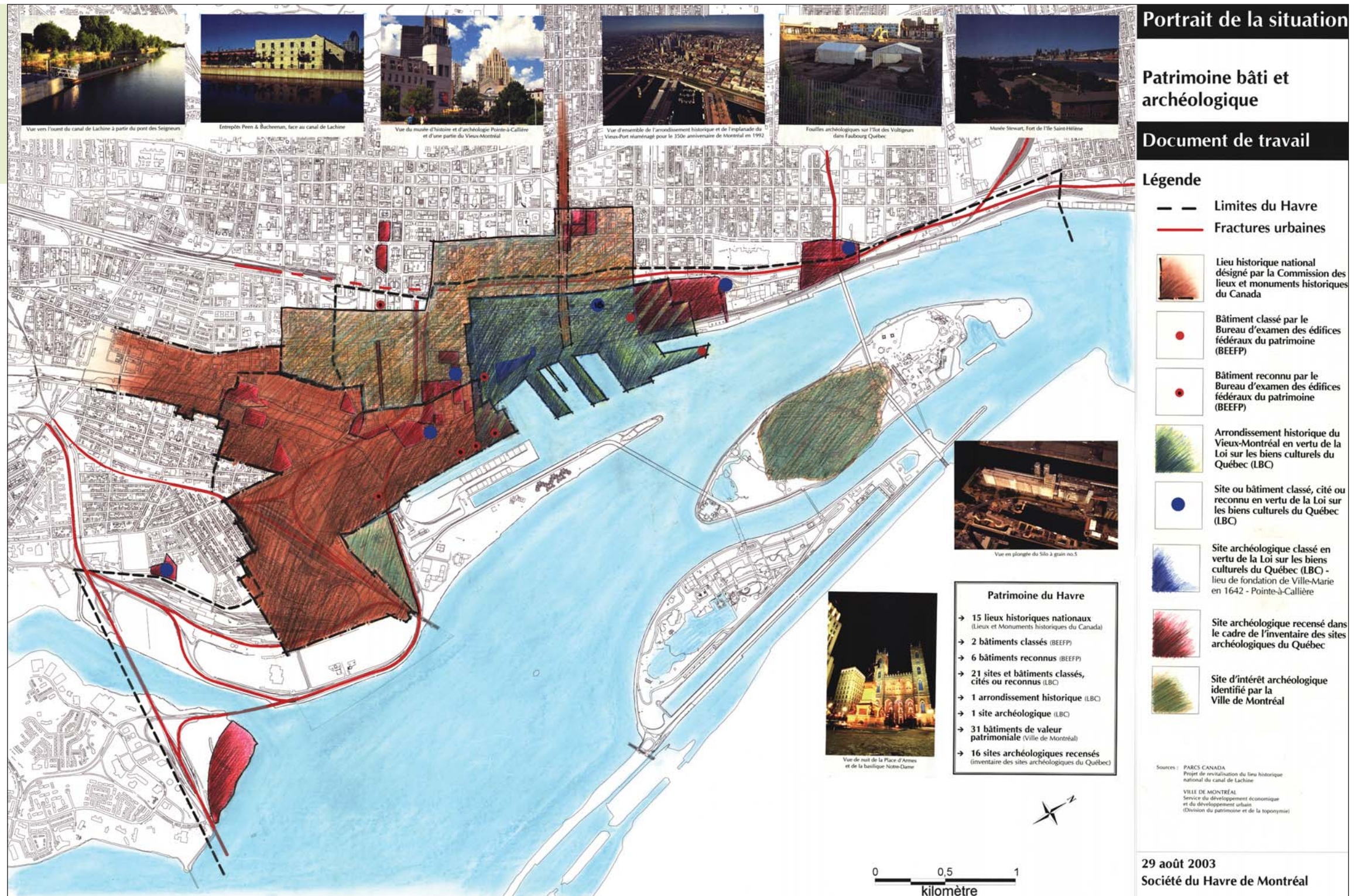
Source : Banque d’images - Richard Arteau.

Figure 6.22
Édifice de la Douane
sur la Pointe-à-
Callière en
1870.



Source : Archives du port de Montréal.

Figure 6.23
Patrimoine bâti
et
archéologique.



Plusieurs nouvelles constructions et aménagements récents, par leur qualité particulière et la recherche dont ils ont fait l’objet en matière d’intégration architecturale, sont venus enrichir le paysage du havre. C’est le cas notamment du nouveau siège social de la Caisse de dépôt et de placement, du square Victoria réaménagé et de la place Jean-Paul-Riopelle, situés tous les trois dans le Quartier international de Montréal. Pensons également au réaménagement du Champ-de-Mars, de la place Jacques-Cartier, du parc de la Dauversière et de la place d’Youville dans le Vieux-Montréal.

Les aménagements du Vieux-Port ont été réalisés avec le souci premier de respecter et de mettre en valeur l’esprit portuaire des lieux. Des projets résidentiels comme le 1, rue McGill, également exemplaire, s’inscrivent dans cette démarche qui cherche à établir une signature visuelle en rapport avec le fleuve et le havre ancien.

Dans les années à venir, pour mettre en valeur le plein potentiel de développement et d’aménagement du havre, un effort soutenu devrait être consenti de manière à souligner le caractère fluvial et portuaire des espaces urbains du havre et, plus particulièrement, les espaces situés en front du fleuve, tout en respectant la trame urbaine existante et en cherchant à intégrer le plus habilement possible les éléments du patrimoine historique (industriel, commercial, résidentiel).

6.2.2.3 Les berges et les paysages naturels à mettre en valeur

Le modèle d’aménagement que proposera la Société du Havre de Montréal repose sur deux idées simples qui ont fait leurs preuves un peu partout en Amérique du Nord et en Europe :

- aménager les berges du fleuve et du canal de Lachine pour les rendre accessibles au public et développer l’accès à l’eau;
- rapprocher la trame urbaine le plus près possible de cet espace public en berge.

Les projets de requalification urbaine en front fluvial ou maritime réalisés à Bilbao, Rotterdam, Boston, Vancouver et Ottawa sont des exemples éloquentes d’application de ces principes (voir annexe 1).

Pour le havre de Montréal, ces idées simples nécessiteront d’importants investissements.

Nous l’avons mentionné au chapitre 5 (section 5.4), sur les 31 km de berges du havre, 22 km sont toujours inaccessibles. Cela équivaut à 71 % du littoral du havre. Ces 22 km de rives offrent un magnifique potentiel d’aménagement et une grande occasion pour que les Montréalais puissent multiplier leurs points de contact avec le fleuve.

La figure 6.15 illustre le littoral non aménagé du havre (voir le pointillé vert foncé). Sont actuellement inaccessibles :

- les berges de la pointe nord de l’île des Sœurs, avec son rivage original très peu altéré;
- les berges du Technoparc;
- les berges de la Cité-du-Havre;
- les berges situées de part et d’autre du pont Jacques-Cartier, lesquelles ne pourront être aménagées tant que le port de Montréal, le CN et le CP y poursuivront leurs opérations (voir section 5.4);
- la majorité (environ 65 %) des espaces en berge du parc Jean-Drapeau, incluant la digue de la voie maritime.

Des milieux naturels à préserver, des espaces à renaturaliser

Les quatre illustrations qui précèdent montrent des secteurs non aménagés du littoral du havre. On remarque que, outre les berges du Technoparc, ces berges sont occupées par une flore assez diversifiée, typique de milieux aquatiques. Une visite des lieux pendant l’été permet de constater que cette diversité existe également au niveau de la faune aviaire. En effet, tant à la pointe nord de l’île des Sœurs que dans certains secteurs du parc Jean-Drapeau, nous avons été en mesure de constater la variété d’espèces d’oiseaux qui y nichent et qui se nourrissent de cet écosystème aquatique du fleuve.

Dans cette perspective, il y aura lieu d’inclure dans les priorités d’aménagement du havre de Montréal des objectifs de préservation et de mise en valeur des milieux naturels qui s’y trouvent ou encore de procéder à la renaturalisation d’une partie des berges qui auront été reconquises, notamment dans le secteur du Technoparc.

Des perspectives visuelles à mettre en valeur

Enfin, les paysages du havre offrent aux citoyens et aux visiteurs une grande variété d’atmosphères et de points de vue. La figure 6.15 indique les principaux endroits non aménagés ou non accessibles du havre où les perspectives sur les paysages, fluviaux ou urbains, sont imprenables, à tel point qu’une simple photographie ne saurait rendre justice aux impressions ressenties.

- De la pointe nord de l’île des Sœurs, le promeneur pourra embrasser le fleuve du regard ou le centre-ville qui se déploie devant lui, avec le mont Royal qui vient encadrer la perspective.

Figure 6.25
Les berges du Technoparc : une infrastructure autoroutière.



Fig. 6.27
Embouchure du chenal Le Moyne entre les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame.



Figure 6.24
La pointe nord de l’île des Sœurs : un rivage peu altéré.



Fig. 6.26
Les berges inaccessibles de la Cité-du-Havre et leur environnement fluvial magnifique.



Figure 6.28
Le centre-ville et le mont Royal vus de la pointe nord de l’île des Sœurs.





Source : Ville de Montréal, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine. Montage : Société du Havre de Montréal.

- Du pont Champlain, la perspective embrasse tout le havre, le centre-ville et le mont Royal. De tous les parcours d'entrée de ville en véhicule, c'est sans aucun doute le plus majestueux.
- De la rive du Technoparc, une perspective sur tout le bassin de Laprairie et sur le pont Champlain s'offrira aux cyclistes dès que l'autoroute sera déplacée vers l'arrière du parc industriel.
- De la berge sud de la Cité-du-Havre, un superbe point de vue sur le fleuve et les îles.
- À partir des îles, de magnifiques points de vue sur le havre ancien, le centre-ville et la montagne ainsi que sur le secteur est du port de Montréal sont à mettre en valeur par des aménagements qui les rendraient faciles d'accès.

Figure 6.31
Vue sur le centre-ville à partir d'une berge non aménagée de l'île Sainte-Hélène.



6.2.3 Les secteurs à potentiel de développement, de requalification, de revalorisation ou de consolidation

Nous avons vu au chapitre 5 que le territoire d'intervention de la Société du Havre de Montréal recouvrait une superficie totale de 10 km², et que 12 % de cette superficie était constituée de terrains vacants ou sous-utilisés (soit 1,2 million de m² ou 12,4 millions de pi²).

De façon préliminaire, on évalue le potentiel de développement résidentiel à plus de 12 000 nouvelles unités d'habitation sur la partie de ces terrains qui pourrait accueillir de tels usages. De plus, des dizaines de milliers de mètres carrés d'espaces à bureaux, de locaux commerciaux et d'espaces industriels pourraient être construits, dans l'hypothèse où les réaménagements des autoroutes Bonaventure et Ville-Marie seraient réalisés, de manière à viabiliser les terrains vacants ou sous-utilisés à leurs abords.

Figure 6.32
Vue de l'île Notre-Dame à partir de la Cité-du-Havre.



S'ajouteront bientôt à cette superficie globale, les terrains d'une superficie de 92 900 mètres carrés (ou 1 million de pi²) de Postes Canada, situés au 1470, rue Ottawa, à l'est du pont des Seigneurs sur le canal de Lachine, ainsi que les terrains des ateliers du CN de Pointe-Saint-Charles, rendus disponibles par la fermeture des ateliers Alstom (278 700 m² ou 3 millions de pi²).

Au total, donc, c'est plus de 1,5 million de m² (ou 16 millions de pi²) de terrains vacants ou sous-utilisés qui pourraient être développés ou réaménagés. Près de 75 % de ces terrains sont de propriété publique ou appartiennent à de grandes institutions comme le CN (ateliers de Pointe-Saint-Charles).

La figure 6.35 illustre la répartition des propriétés publiques (ou institutionnelles) dans le havre de Montréal en 2003. On note qu'il existe un nombre relativement limité de propriétaires immobiliers (publics et institutionnels) qui possèdent de vastes

Figure 6.33
Espaces naturel et portuaire, vus de l'embouchure du chenal Le Moyne.



Fig. 6.29
Le centre-ville et la montagne vus du pont Champlain.

propriétés. Dans le cas de la pointe nord de l'île des Sœurs, il existe également un seul propriétaire.

Ce nombre limité d'acteurs immobiliers pourrait constituer un avantage important dans la mise en œuvre d'un plan de développement et d'aménagement concerté du havre de Montréal dans les années à venir.

Le défi consistera à convaincre ces différents acteurs, les agences et ministères fédéraux et provinciaux, ainsi que la Ville de Montréal, d'inscrire leurs actions et leur plan de développement dans le cadre de la vision que propose la Société du Havre de Montréal, vision dont les différentes composantes se réaliseront, en séquences, sur un horizon de 25 ans.

Figure 6.30
Du Technoparc, une vue sur le fleuve et sur le pont Champlain.



6.2.3.1 Les secteurs à potentiel de développement

La figure 6.15 illustre en jaune les secteurs à potentiel de développement. Essentiellement, il s’agit de grands ensembles de terrains vacants n’ayant jamais été développés, que la Société du Havre se propose d’inscrire dans sa vision à long terme du développement et de l’aménagement. On retrouve dans cette catégorie les secteurs suivants :

- A) la pointe nord de l’île des Sœurs;
- B) le Technoparc;
- C) la portion de la Cité-du-Havre située près du siège social de l’Administration portuaire, à l’ouest des développements résidentiels actuels;
- D) la partie est du faubourg Québec;
- E) la pointe est de l’île Sainte-Hélène (stationnement de La Ronde et marina inactive).

A) La pointe nord de l’île des Sœurs

Située à l’extrême ouest du territoire du havre de Montréal, la pointe nord de l’île des Sœurs comporte un potentiel de développement de 2 millions de pieds carrés (22 ha) de terrains. Actuellement, cette pointe est occupée par un terrain d’entraînement consacré au golf et un restaurant. Il s’agit d’occupations transitoires sur des terrains affectés au développement résidentiel et industriel de basse densité (zonage actuellement en vigueur).

La Ville de Montréal et l’arrondissement Verdun ont procédé à un exercice de planification dans le cadre de l’élaboration du prochain plan d’urbanisme. Une révision des usages prescrits et des paramètres de densité et de hauteur est à prévoir. Ainsi, 75 % du site sera vraisemblablement affecté au développement résidentiel (contre 50 % actuellement), tandis que les densités et hauteurs prescrites seront beaucoup plus élevées qu’elles ne le sont actuellement. Le propriétaire des terrains, qui est également le promoteur du développement du site, entend construire un ensemble de tours d’habitation (copropriétés luxueuses) de fort gabarit, mettant en valeur les vues extraordinaires sur

le centre-ville et sur le fleuve pour les futurs résidents. Le potentiel de développement résidentiel oscille entre **1200 et 1500 unités de logement**.

En outre, dans le cadre de ce projet de développement, la Ville se verra céder la berge de la pointe, sur une largeur d’environ quinze mètres, pour des fins d’aménagement de parc linéaire.

Présence de deux sites archéologiques importants

Par ailleurs, il importe de souligner que la pointe nord de l’île abrite les vestiges de deux sites archéologiques de grande importance, recensés dans l’inventaire des sites archéologiques du Québec (voir figure 6.23). Les deux sites sont contigus et se situent près de la berge dans la partie sud-ouest de la pointe, à proximité du pont Champlain.

- L’un d’eux, un site d’occupation amérindienne préhistorique, comprend des éléments datés des périodes Archaïque et Sylvicole, dont les plus anciens vestiges remontent à 4000 ans (période Archaïque). La sépulture d’un enfant amérindien a été identifiée dans cette section de la pointe. Elle date de la période Sylvicole (i.e. 2500 ans avant aujourd’hui). La sépulture a été transférée dans la réserve mohawk de Kanawake lors d’une cérémonie spéciale.
- L’autre, la ferme Le Ber, était un lieu d’activités agricoles et de traite des fourrures, propriété du marchand Jacques Le Ber, gendre de Pierre Le Moyne d’Iberville. Le site Le Ber forme un complexe agricole qui comprend de multiples aménagements (maison, grange, étable, écurie, boulangerie, four à chaux, enceinte, etc.). L’emplacement constitue un site archéologique important dont les vestiges sont toujours en place. Ces derniers, ainsi que des vestiges iroquoïens, ont fait l’objet de fouilles archéologiques importantes dans les années 1990.

Les potentiels à mettre en valeur pour la pointe nord de l’île des Sœurs

La révision en cours du plan d’urbanisme de la Ville de Montréal permettra un développement résidentiel de forte densité. Dans la perspective où ce développement doit s’inscrire dans la mise en valeur du havre de Montréal dans son ensemble, les balises d’aménagement qui suivent devraient être prises en compte par le promoteur et par l’arrondissement :

- développer l’habitat urbain sur la pointe nord de l’île en poursuivant les traditions d’innovation et de qualité architecturale propres à l’île des Sœurs (un potentiel de 1200 à 1500 unités de logement);
- s’assurer que ce développement de qualité met en valeur le parcours d’entrée dans le havre et vers le centre-ville;
- préserver les perspectives visuelles vers le fleuve, vers le centre-ville et sans que soit altéré son profil caractéristique (*skyline*);
- protéger et mettre en valeur les sites archéologiques et les intégrer à la planification du développement et de l’aménagement des lieux, notamment en tant que site d’interprétation de l’histoire et d’archéologie sur le parcours du parc linéaire à être aménagé;
- aménager le parc linéaire de manière à préserver les espaces naturels et la faune aviaire et aquatique qui s’y trouve.

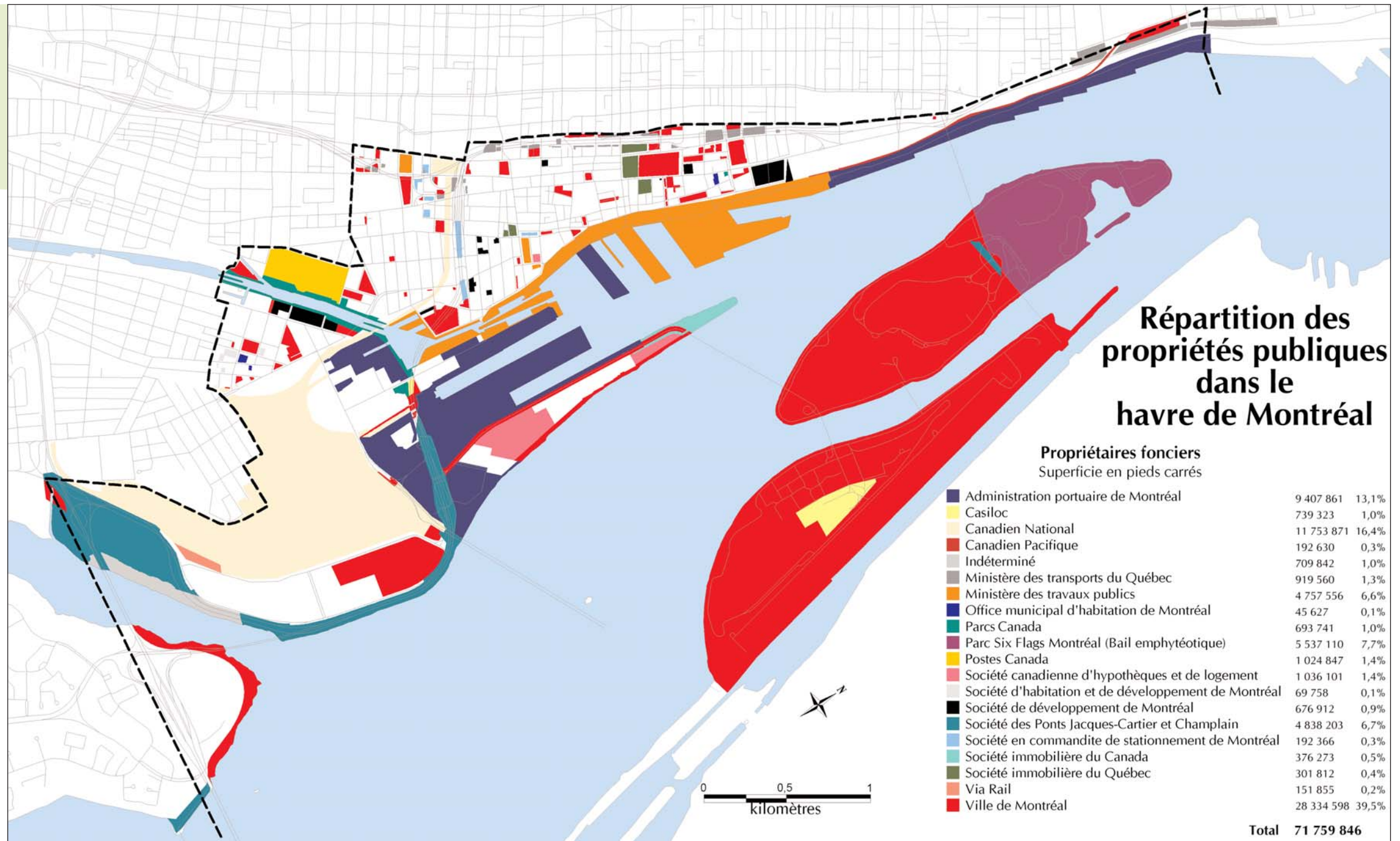
B) Le Technoparc

Dans sa situation actuelle, le Technoparc est sans doute l’un des sites du havre qui pose le plus de défis sur le plan de sa mise en valeur. La capacité portante des sols de cet ancien site d’enfouissement et la contamination qu’on y retrouve limitent le type d’usages qu’on peut raisonnablement autoriser en ces lieux. Dans le cadre actuel de gestion environnementale des risques, seuls des usages industriels ou commerciaux peuvent s’implanter avec succès sur ces vastes terrains. En témoigne la présence des studios de cinéma Mel’s, de Bell Mobilité et de Téléglobe. Les coûts de décontamination deviendraient rapidement prohibitifs si on voulait y construire de l’habitation. Du point de vue de la Société du Havre de Montréal, le plein potentiel de développement et d’aménagement du Technoparc pourra être atteint seulement par la réhabilitation des sols ou par la gestion sécuritaire des biogaz et des laexiviats d’hydrocarbures.



Figure 6.34
La pointe nord de l’île des Sœurs et le Technoparc.

Figure 6.35
Répartition
des propriétés
publiques
dans le
havre.



Source : Société du Havre de Montréal et Ville de Montréal (Rôle d'évaluation, 2003).

Par ailleurs, la présence de l’autoroute Bonaventure en berge du fleuve Saint-Laurent hypothèque grandement le potentiel de développement et d’aménagement de ce site. En fait, nous pensons que le développement du plein potentiel du site passe par une relocalisation de ce segment de l’autoroute Bonaventure qui longe le fleuve et par un aménagement de la berge en parc linéaire, ou encore, par une renaturalisation de certaines portions de cette berge. Dès lors, l’endroit se transformerait en un lieu extraordinaire, situé sur le parcours d’entrée du centre-ville, et deviendrait une localisation stratégique beaucoup plus susceptible d’attirer d’autres entreprises, des équipements récréotouristiques, une marina et, pourquoi pas, un centre de foires commerciales internationales.

C) La portion de la Cité-du-Havre située près du siège social de l’Administration portuaire, à l’ouest des développements résidentiels actuels

Contrairement aux terrains situés vers la pointe de la Cité-du-Havre, à l’est d’Habitat 67, que la Société du Havre de Montréal préconise de préserver à des fins de parc, les terrains non développés, situés dans la partie plus à l’ouest, sont des terrains qui pourraient être construits à des fins résidentielles. D’une densité assez forte et d’une facture qui s’harmonise avec les constructions existantes, les nouveaux bâtiments pourraient être disposés selon un schéma similaire à celui qui prévalait pour les pavillons bâtis pour l’Expo 67.

On évalue à **1000 unités de logement**, le potentiel de développement résidentiel de ces terrains.

D) La partie est du faubourg Québec

Toujours en développement, le faubourg Québec est probablement un des secteurs du havre qui complètera son développement le plus rapidement par rapport aux autres secteurs à *potentiel de développement* dont il est question dans la présente sous-section.

La partie est du faubourg est toujours en développement et les îlots qui font face à la rue Saint-Antoine seront développés à des fins résidentielles assez rapidement, en intégrant une proportion de 50 % de logements abordables sur le total

Figure 6.37
Les parties toujours en développement du faubourg Québec.

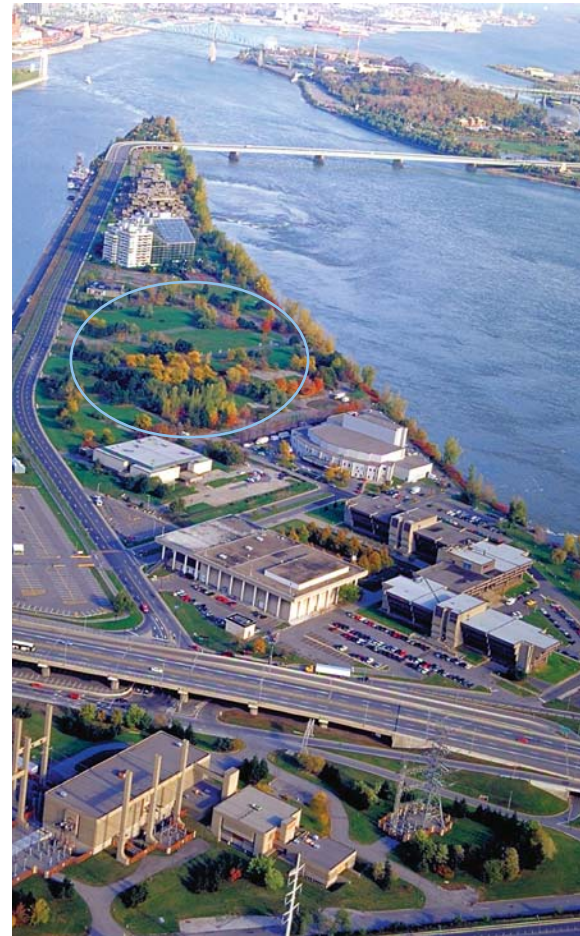


Fig. 6.36
Des terrains propices au développement résidentiel dans la partie ouest de la Cité-du-Havre.

des unités d’habitation qui restent à construire du côté nord de la rue Notre-Dame (soit **220 unités de logement** abordable sur un total de **440**). Du côté sud du viaduc de la rue Notre-Dame, des implantations de plus fort gabarit sont prévues et comprennent des tours d’habitation faisant front au fleuve, pour un potentiel de **300 unités de logement**.

Dans la perspective d’une croissance de la population résidante résultant de ces projets, il est à espérer que les services commerciaux, communautaires et institutionnels de proximité s’implanteront peu à peu dans le quartier.

On imagine facilement l’ouverture d’une école primaire dans l’immeuble de la Ville qui accueille notamment la garderie des employés municipaux. Cette école primaire – un compromis entre l’école de quartier et l’école à thème – pourrait à la fois desservir les familles du Vieux-Montréal et des faubourgs, ainsi que les familles des travailleurs du secteur qui choisiraient d’inscrire leurs enfants à proximité de leur lieu de travail, comme c’est le cas pour les garderies.

Source : Banque d’images - Pierre Malo



Bâtiment des services municipaux où on trouve la garderie «Cœur de l’Île».

Un site idéal pour y aménager une école primaire qui desservirait la population du Vieux-Montréal et de ses faubourgs, ainsi que les enfants des travailleurs du Vieux-Montréal.



Figure 6.38
Un secteur des îles à fort potentiel de développement et d’aménagement.

Enfin, une nouvelle vocation devrait être trouvée pour le superbe édifice de l’ancienne gare Viger qui pourrait redevenir le centre d’un pôle d’activités très important avec le réaménagement du square Viger, faisant actuellement l’objet d’un exercice de planification quant à son réaménagement, à la Ville de Montréal. Le réaménagement de l’ancienne gare et de son square viendrait compléter le cycle de requalification urbaine s’inscrivant dans l’axe de la rue Berri comme pôle institutionnel, avec la Grande bibliothèque, la place Émilie-Gamelin, les Archives nationales (ancienne École des H.E.C.), faisant face à la gare Viger, situées de part et d’autre du square Viger.

E) La pointe est de l’île Sainte-Hélène

La pointe est de l’île Sainte-Hélène, si elle n’était pas un vaste stationnement complètement inoccupé plus de six mois par année, pourrait être un site magnifique. Celui-ci pourrait faire l’objet d’un développement récréotouristique d’envergure comportant des bâtiments et des belvédères qui permettraient d’embrasser du regard le fleuve Saint-Laurent, avec ses bateaux de transport de marchandises et ses bateaux de croisière. La marina pourrait être réouverte et desservir le nouvel équipement récréatif.

Ce serait la *Pointe de la Cité*, l’*Ellis Island* des Montréalais. Ce site exceptionnel, sous-utilisé, devrait faire l’objet d’un débat public et d’un concours d’idées pour qu’il soit mis en valeur à la hauteur de son potentiel.

6.2.3.2 Les secteurs de requalification urbaine

Ces secteurs sont représentés par les zones rouges à la figure 6.15. Il s'agit de secteurs très vastes qui comprennent :

- A) les ateliers ferroviaires du CN de Pointe-Saint-Charles;
- B) le secteur des bassins : le bassin Peel, le secteur agroalimentaire, les quais Bickerdike et du Moulin;
- C) le Griffintown et la partie nord du faubourg des Récollets;
- D) les terrains de l'ancien tri postal régional de Postes Canada jusqu'au pont des Seigneurs;
- E) le secteur de l'autoroute Ville-Marie à l'arrière du Champ-de-Mars, entre les rues Saint-Urbain et Sanguinet.

Nous avons identifié ces zones comme *secteurs de requalification* parce qu'elles font toutes partie des secteurs déstructurés par la présence des autoroutes Bonaventure et Ville-Marie, ainsi que par les infrastructures ferroviaires, et parce qu'entre le milieu du XIX^e siècle et les années 1960 et 1970, elles ont été des faubourgs ou des villages habités et bien vivants.

Ces villages et faubourgs avaient pour noms : Victoriatown ou village aux Oies, Griffintown ou faubourg Sainte-Anne. Le secteur identifié au sud du Champ-de-Mars faisait partie du faubourg Saint-Laurent, tandis que les ateliers ferroviaires de Pointe-Saint-Charles, aujourd'hui abandonnés, ont toujours conservé cette vocation, depuis l'âge d'or du *Grand Trunk Railways* jusqu'aux ateliers Alstom, fermés en 2003.

En somme, il s'agit des secteurs qui ceinturent la vieille cité, plus spécifiquement les quartiers du secteur ouest et sud-ouest qui n'ont pas encore fait l'objet d'une démarche de revitalisation systématique, à l'exception des aménagements du bassin Peel.

La requalification urbaine de ces secteurs ne saurait se réaliser de façon optimale et fiscalement rentable pour la municipalité, sans une série d'interventions majeures notamment :

- le réaménagement de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain entre la sortie du pont Victoria et la rue Notre-Dame, en faisant passer le nouveau boulevard, soit en tunnel sous le bassin Peel ou encore par-dessus, par la construction d'un bel ouvrage d'art, un pont qui serait en même temps une signature visuelle de grande qualité architecturale pour le havre et comme une porte d'entrée du centre-ville;
- le recouvrement de l'autoroute Ville-Marie à la hauteur du Champ-de-Mars et la reconstruction, sur ce nouvel espace, d'îlots urbains s'inscrivant dans la trame de rues originale du faubourg Saint-Laurent.

A) Les ateliers ferroviaires du CN de Pointe-Saint-Charles

Le CN souhaite se départir de ses terrains situés à Pointe-Saint-Charles et occupés, jusqu'à tout récemment, par la compagnie de fabrication de matériel de transport ferroviaire Alstom. Ils couvrent une superficie de près de 280 000 m² (3 millions de pi²), soit l'une des plus grandes de tout le havre.

Avec le Technoparc, ces terrains font partie des sites pressentis dans le havre de Montréal pour accueillir éventuellement un centre de foires commerciales internationales. La Ville de Montréal, dans le cadre de l'élaboration de son plan d'urbanisme, ainsi que les divers intervenants socio-économiques de l'arrondissement Sud-Ouest discutent également de l'avenir de ce site. Plusieurs intervenants du Sud-Ouest souhaiteraient le maintien d'activités reliées à l'industrie du matériel ferroviaire dans la partie est du site. À court terme toutefois, la vente probable de l'ensemble de ces terrains risque de bousculer les débats quant à leur avenir.

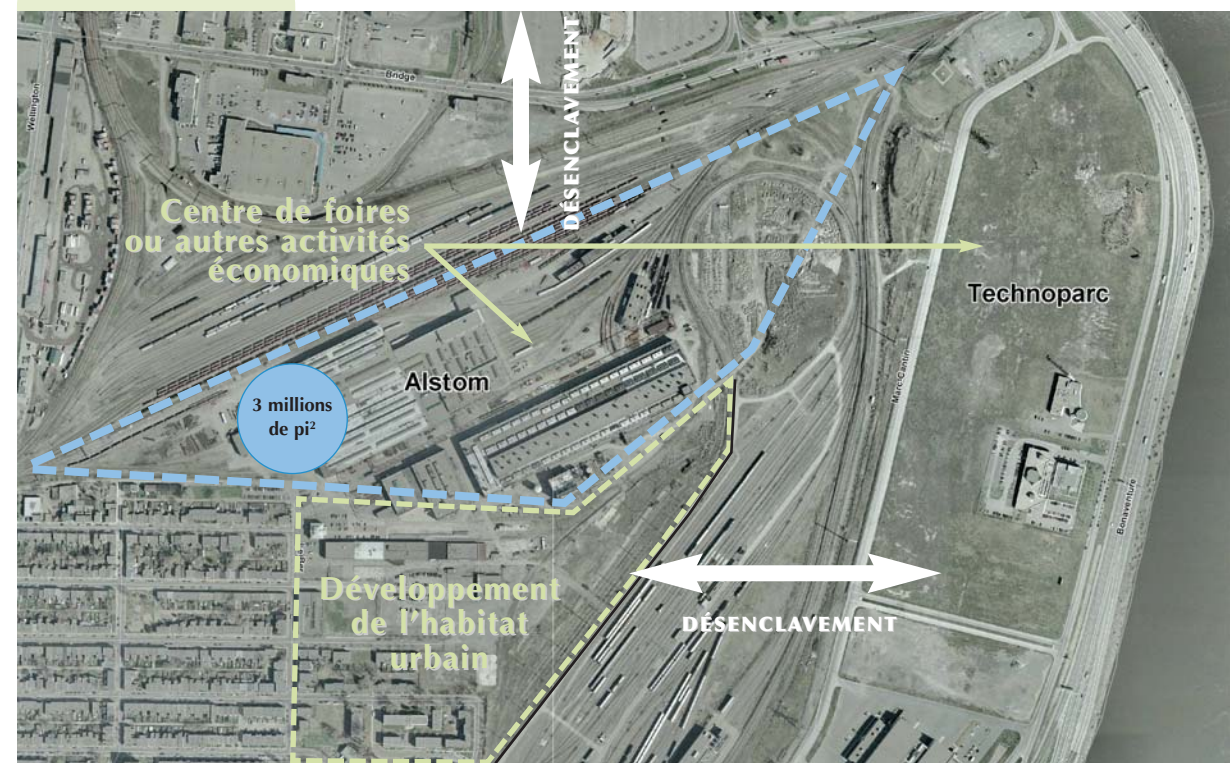
Par ailleurs, les fonctions liées à l'habitat urbain (habitation et services) pourront être plus particulièrement développées dans la partie ouest du site, vers le sud, jusqu'aux ateliers de Via Rail, dans le prolongement du quartier résidentiel existant (quadrilatère des rues Wellington, de Sébastopol, Le Ber et Ash). Environ **400 unités de logement** pourraient y être construites.

Quoiqu'il en soit, le site est suffisamment vaste pour permettre le développement d'une diversité d'activités économiques et urbaines.

Soulignons cependant que la viabilisation des terrains du CN, qui feront l'objet d'une requalification et d'un nouveau type de développement, nécessitera une gestion financièrement viable et efficiente des sols contaminés. Le modèle de gestion des anciens ateliers ferroviaires Angus, dans le quartier Rosemont, pourrait être considéré en l'espèce.

Enfin, la requalification de ces terrains nécessitera un désenclavement du site dans l'axe est-ouest, notamment par le prolongement de la rue Mill sous les chemins de fer, en passant par les terrains actuellement occupés par le stationnement du magasin Costco. Du côté sud, des accès vers le Technoparc et vers la berge du fleuve devraient être aménagés dans le cadre du projet de déplacement de l'autoroute Bonaventure proposé par la Société du Havre de Montréal (voir le document intitulé *Vision 2025*).

Figure 6.39
Les ateliers ferroviaires de Pointe-Saint-Charles.



Source (orthophoto) : Ville de Montréal.

B) Le secteur des bassins : le bassin Peel, le secteur agroalimentaire, les quais Bickerdike et du Moulin

Cette zone constitue un secteur charnière du projet de réaménagement et de développement du havre de Montréal. Il s'agit d'un territoire central, au potentiel inexploité, qui se situe *stratégiquement* entre le fleuve et le centre-ville, sur un des principaux parcours d'entrée vers le centre-ville.

Son potentiel de développement repose sur la capacité des Montréalais à mettre en valeur les terrains qui s'y trouvent, lesquels sont lourdement hypothéqués par la présence de l'autoroute Bonaventure qui traverse tout ce secteur, ainsi que le Griffintown et le faubourg des Récollets, en structure aérienne.

Dans les années à venir, la transformation de ce secteur devra aussi se réaliser dans un contexte où les activités portuaires et ferroviaires (corridor ferroviaire du CN) seront toujours en opération (activités de transport de vrac et de marchandises conteneurisées au quai Bickerdike, desserte des clients du port de Montréal dans le secteur agroalimentaire (ADM, Five-Roses, Canada Maltage, etc.).



Figure 6.40
Le secteur des bassins aux abords de l’autoroute Bonaventure.

Griffintown pourrait accueillir 1200 autres unités résidentielles, pour un total de **2400 unités de logement**.

Par ailleurs, de part et d’autre de l’autoroute Bonaventure, un énorme potentiel de développement en locaux commerciaux et locaux pour bureaux pourrait être mis en valeur avec la transformation de l’autoroute Bonaventure en boulevard urbain.

D) Les terrains de l’ancien tri postal régional de Postes Canada jusqu’au pont des Seigneurs

Selon une étude réalisée en 2001 par la Ville de Montréal et l’Atelier B.R.I.C., les terrains du centre de tri postal de la rue Ottawa (11,4 hectares ou un million de pi²) représentent un potentiel de développement immobilier d’environ 3 millions de pieds carrés.

La transformation éventuelle de ce site par l’introduction d’une mixité d’usages compatibles (résidentiel, commercial et bureaux) constitue un parti d’aménagement à privilégier pour une mise en valeur optimale. En outre, le développement de ce site devrait inclure une part significative de logements abordables ou communautaires. Dans une perspective de mixité d’usages, on pourrait y construire environ **1200 unités de logement**.

En termes de densité et de hauteur, les terrains pourraient accueillir des projets d’un gabarit variant entre six et huit étages (équivalent résidentiel), ce qui correspond aux hauteurs du complexe de la Redpath situé en face de ces terrains, de l’autre côté du canal. Ainsi, si on tient compte des critères d’encadrement transmis récemment par l’arrondissement Sud-Ouest à Postes Canada, il y aurait lieu de prévoir des hauteurs minimales et maximales un peu plus élevées que les cinq étages souhaités par l’arrondissement. De cette façon, il serait possible de compenser une implantation au sol un peu moins forte par des hauteurs un peu plus élevées, de manière à préserver, pour l’avenir, la possibilité d’excaver au moins trois des quatre bassins.

En effet, l’aménagement du site devrait s’inscrire dans la continuité des efforts de mise en valeur du canal de Lachine et de ses abords en prévoyant l’excavation, en totalité ou en partie, des anciens bassins remblayés (bassins Saint-Gabriel) sur lesquels Postes Canada a érigé son centre de tri avec son stationnement extérieur.

Bien sûr, les plans de lotissement devraient être conçus en conséquence, de manière à préserver les bassins à être excavés sur un horizon temporel qui serait déterminé par une planification en phases du développement.

E) Le secteur de l’autoroute Ville-Marie à l’arrière du Champ-de-Mars, entre les rues Saint-Urbain et Sanguinet

Ce secteur, situé dans le quadrilatère des rues Saint-Urbain, Viger, Saint-Antoine et Sanguinet, couvre une superficie de 85 000 m² (915 000 pi²). La Ville de Montréal étudie actuellement la possibilité de développer le site en reconstruisant, sur dalles, directement par-dessus l’autoroute (comme pour le Quartier international) et à ses abords. Pour ce faire, le déplacement des entrées et sorties actuelles sera nécessaire.

Un des scénarios étudiés actuellement révèle un important potentiel de développement institutionnel, commercial ou résidentiel représentant plus de 185 800 m² (2 millions de pi²), sur une superficie au sol développable de 50 000 m² (533 000 pi²), le tout réparti sur cinq îlots prolongeant la trame urbaine entre le faubourg Saint-Laurent et le Vieux-Montréal (voir figure 6.43).

Sur ce parcours d’entrée vers le centre-ville, on peut aisément concevoir un développement immobilier de forte densité, ainsi qu’une riche mixité d’usages. Le secteur du bassin Peel offre certainement un énorme potentiel d’implantation d’équipements et d’infrastructures récréotouristiques de grande envergure (comprenant une marina) ou encore, des développements immobiliers d’une densité et d’une hauteur qui s’harmonisent aux gabarits des immeubles du Centre des affaires.

L’excavation des bassins Wellington et Tate, au sud-ouest du bassin Peel, ainsi que le rétablissement complet du bief numéro 2, situé au nord du quai du Moulin (site des Mosaïcultures internationales) permettrait de compléter le projet d’aménagement du parc du Canal-de-Lachine dans ce secteur.

Il s’agit là d’un des secteurs de requalification du havre qui comporte le plus fantastique potentiel, tant du point de vue immobilier que du point de vue de la mise en valeur du canal de Lachine. On évalue à **2000 unités de logement**, le potentiel de développement résidentiel de ce secteur.

C) Le Griffintown et la partie nord du faubourg des Récollets

Le Griffintown est délimité à l’est par l’autoroute Bonaventure, à l’ouest par la rue de la Montagne, au nord par l’autoroute Ville-Marie et au sud par le canal de Lachine. Ce secteur est en phase de requalification depuis quelques années déjà, notamment avec l’arrivée de l’École de technologie supérieure (ÉTS) et de résidences pour étudiants.

On y retrouve notamment le planétarium Dow (devant l’ancienne brasserie du même nom). Le secteur est toujours truffé de terrains de stationnement. La rue Peel constitue l’épine dorsale de ce secteur situé en contrebas du centre-ville et relie ce dernier au bassin Peel, récemment excavé.

Actuellement, deux grands projets immobiliers sont en construction : la phase deux de l’ÉTS et le Cour Chaboillez et les Terrasses Windsor, un projet résidentiel de 1200 unités de logement. Potentiellement, le

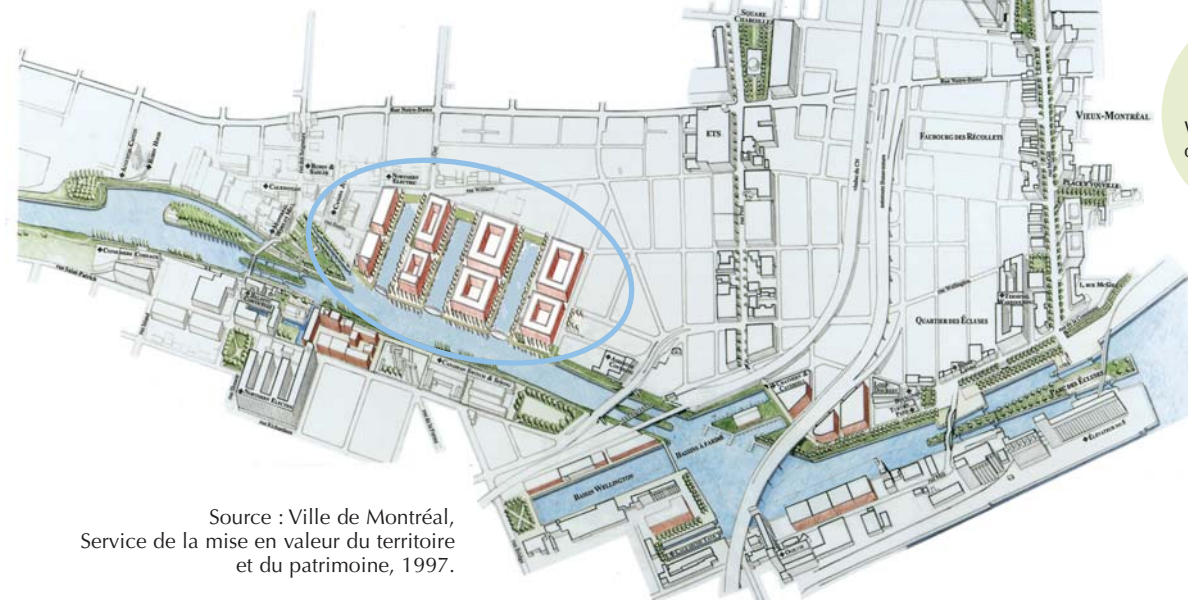


Figure 6.41
L’ancien centre de tri postal de Postes Canada, secteur William, aux abords du canal de Lachine (simulation).

Source : Ville de Montréal, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, 1997.



Figure 6.42
La tranchée de l'autoroute Ville-Marie au nord du Champ-de-Mars. Un potentiel de développement de plus de 185 800 m².



Figure 6.43
Projet de recouverture et d'aménagement de l'autoroute Ville-Marie, entre les rues Saint-Urbain et Sanguinet (scénario à l'étude).

Source : Ville de Montréal, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine / Daniel Arbour et associés, *Recouverture de l'autoroute Ville-Marie entre les rues Saint-Urbain et Sanguinet*. Rapport final, Étude de préféabilité, mars 2004.

6.2.3.3 Les secteurs à consolider : le Vieux-Montréal et le Vieux-Port

Malgré tous les investissements consentis pour la revitalisation du Vieux-Montréal et du Vieux-Port depuis les 25 dernières années, ce secteur du havre offre encore de nombreuses possibilités de développement et d'aménagement. Le principal défi consistera à promouvoir un développement fondé sur une cohabitation mieux équilibrée entre les fonctions récréotouristique, résidentielle et industrielle (voir chapitre 5, sections 5.3.2 à 5.3.4, et chapitre 6, section 6.1.2).

Le Vieux-Montréal

En ce qui concerne l'arrondissement historique du Vieux-Montréal proprement dit, une quinzaine de terrains ou îlots vacants sont encore disponibles pour être développés. Selon les estimations de la Société de développement de Montréal, ces terrains représentent un potentiel de **400 unités de logement**.

À ce potentiel de constructions nouvelles, s'ajoute un potentiel de **600 unités de logement** résultant du recyclage de bâtiments historiques existants et qui sont vacants en partie ou en totalité. Il suffit de se promener dans les rues du Vieux-Montréal pour constater que, dans plusieurs cas encore, les étages supérieurs de ces bâtiments commerciaux anciens, avec leurs entrepôts aux étages supérieurs, sont souvent sous-occupés ou vacants.

Au total donc, le Vieux-Montréal offre encore un potentiel de **1000 unités de logement**. Il importera, dans les années à venir, de consolider ce potentiel de développement pour faire en sorte d'attirer, avec le développement concomitant des faubourgs, une population résidente plus nombreuse qui pourra soutenir le développement d'activités commerciales, institutionnelles et communautaires de proximité.

Le Vieux-Port

En plus d'être un grand espace public d'envergure régionale (plus de 80 % de ses 8 millions de visiteurs proviennent de la grande région de Montréal), le Vieux-Port constitue également un lieu extraordinaire qui a fortement contribué à revitaliser le Vieux-Montréal comme habitat urbain.

Les aménagements et bâtiments construits ou recyclés depuis 1992 contribuent à mettre en valeur l'esprit portuaire des lieux, tout en permettant aux résidents du quartier et aux visiteurs de s'approcher du fleuve et d'embrasser les magnifiques paysages qu'offre le havre ancien, avec notamment, ses activités portuaires toujours présentes dans la partie ouest du Vieux-Port (gare maritime Iberville et quai Bikerdike). Toutefois, certains usages ou événements intégrés aux installations et espaces du Vieux-Port dans les dernières années (cinéma Imax, Centre des sciences, Mosaïcultures internationales) ont altéré la philosophie qui a présidé au geste initial d'aménagement et qui s'attachait essentiellement à l'*esprit portuaire des lieux*. C'est, du

moins, un commentaire qui a été soulevé à quelques reprises lors des discussions publiques organisées par la Société du Havre de Montréal à l'automne 2003, notamment par des représentants des milieux académiques et professionnels de l'aménagement.

En outre, le fait que le Vieux-Port abrite près de 1700 places de stationnement sur les quais de l'Horloge, King-Edward et Alexandra (gare maritime Iberville) constitue un choix d'aménagement qui devrait être reconsidéré. D'une part, ces stationnements pourraient éventuellement être consacrés à des aménagements et à des équipements qui mettraient mieux en valeur les quais et les abords du fleuve. Par ailleurs, ces stationnements sont des destinations qui engendrent un achalandage automobile massif durant la saison estivale, lequel congestionne la rue de la Commune au point de la transformer en vaste stationnement à ciel ouvert.

Ces stationnements constituent toutefois une source importante de revenus pour la Société du Vieux-Port qui, sans ces apports, connaîtrait des problèmes

d’équilibre budgétaire. Il n’est pas dit qu’ils devraient pour autant demeurer sur le site même de ce parc urbain voué à la détente et à la promenade.

Dans cette perspective, les propositions de la Société du Havre de Montréal en matière de gestion des déplacements (nouveau tramway, stationnements incitatifs, navettes fluviales, etc.), contenues dans le document intitulé *Vision 2025*, seront certainement susceptibles d’offrir des solutions qui rejoindront les intérêts de la Société du Vieux-Port, tout en atténuant très significativement les impacts de l’achalandage automobile massif, de la fin du mois de mai jusqu’à la mi-septembre.

Actuellement, la Société du Vieux-Port de Montréal est à mettre à jour son plan directeur et son programme d’investissements pour les prochaines années. Plusieurs interventions importantes sont à l’étude :

- de nouveaux aménagements aux différentes entrées du Vieux-Port amélioreront la perméabilité physique et visuelle du site par rapport à la trame de rues du Vieux-Montréal;
- le quai de l’Horloge verra sans doute se développer sa vocation nautique par l’aménagement d’une marina;
- le secteur du bassin Bonsecours verra se développer sa vocation d’activités familiales;
- le quai Jacques-Cartier continuera d’accueillir des événements spéciaux;
- le quai King-Edward développera sa vocation éducative sur les sciences et technologies;
- le quai Alexandra, qui relève de la juridiction de l’Administration portuaire de Montréal, conservera sa vocation maritime.

Dans ce dernier cas, il serait souhaitable que la gare maritime internationale soit modernisée et réaménagée pour en faire un lieu d’accueil susceptible de mieux mettre en valeur l’image de qualité et de prestige du havre de Montréal.

6.2.3.4 Les secteurs à revaloriser : les îles du parc Jean-Drapeau

Ces secteurs sont représentés par les zones vertes à la figure 6.15.

Les visites de terrain au parc Jean-Drapeau effectuées en 2003 ont révélé à l’équipe de la Société du Havre de Montréal plusieurs problèmes importants quant à la mise en valeur de ce magnifique parc de 268 hectares (comparativement à 188 hectares pour le parc du mont Royal).

Si, à l’observation, l’état des lieux reflète des besoins pressants en termes d’entretien et d’immobilisations, de façon plus générale, le site semble souffrir d’un problème identitaire majeur. La multitude des vocations qu’on y retrouve et la quantité d’événements à haute fréquentation qui s’y déroulent semblent faire en sorte de reléguer au second plan la vocation première du parc Jean-Drapeau : la conservation et la mise en valeur des espaces verts et bleus. Le parc des îles comporte un autre volet identitaire tout aussi primordial et qui doit être mieux mis en valeur. Il est un lieu de mémoire de grande importance.

Ces deux volets identitaires fondamentaux (conservation et mise en valeur des espaces verts et bleus et lieu de mémoire) devraient certainement servir de références fondamentales dans l’élaboration du prochain plan directeur de la Société du parc Jean-Drapeau.

Les retombées économiques et financières des événements spéciaux et des équipements à haute fréquentation devraient, par ailleurs, bénéficier au parc Jean-Drapeau, tant en termes d’entretien des lieux qu’en termes d’immobilisations pour la mise en valeur des paysages et des berges des îles.

L’Expo 67

Près de quarante ans après l’événement qui a fait la renommée internationale de Montréal, l’Exposition universelle de 1967 est toujours bien présente dans l’esprit des Montréalais. À ce titre, le parc Jean-Drapeau est devenu un des plus importants lieux de mémoire pour les générations de Montréalais nées dans la période de l’après-guerre et dans les années 1960. Grâce à l’Expo 67, les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame sont partie intégrante de l’identité montréalaise.

La vocation militaire passée de l’île Sainte-Hélène

Mais l’histoire du site prend ses sources dans un passé beaucoup plus lointain. La partie originale de l’île Sainte-Hélène, c’est-à-dire sa partie centrale qui n’est pas composée de remblais, constitue un lieu historique de grande importance. Déjà, Samuel de Champlain, ayant baptisé l’île Sainte-Hélène en l’honneur de sa jeune épouse, Hélène Boullé, nota la vocation cérémonielle que les autochtones attribuaient au lieu.⁵

On l’oublie trop souvent, c’est certainement son passé militaire qui donne à l’île Sainte-Hélène son importance historique. Charles Le Moyne (1656-1729), seigneur de Longueuil et lieutenant d’infanterie de la marine française, prête l’île Sainte-Hélène aux troupes pour fins de campement et de rassemblement pour préparer les expéditions en territoire iroquois. Plus tard, avec la conquête britannique, l’île servira de dernier retranchement aux troupes françaises stationnées à Ville-Marie et, selon la légende, elles y brûleront leurs drapeaux plutôt que de les remettre aux Anglais.

Par la suite, l’île acquiert une importance stratégique dans le réseau de défense de l’armée britannique contre les assauts éventuels de l’armée américaine. L’île servait de plaque tournante de l’approvisionnement des points de défense répartis dans le Haut et dans le Bas-Canada. Ce ne sont donc pas tant les ouvrages défensifs qui priment, mais plutôt les bâtiments indispensables à la fonction d’entreposage : arsenal, poudrière, magasins et caserne.⁶

Figure 6.44
L’Expo 67, un lieu de mémoire important pour les Montréalais.

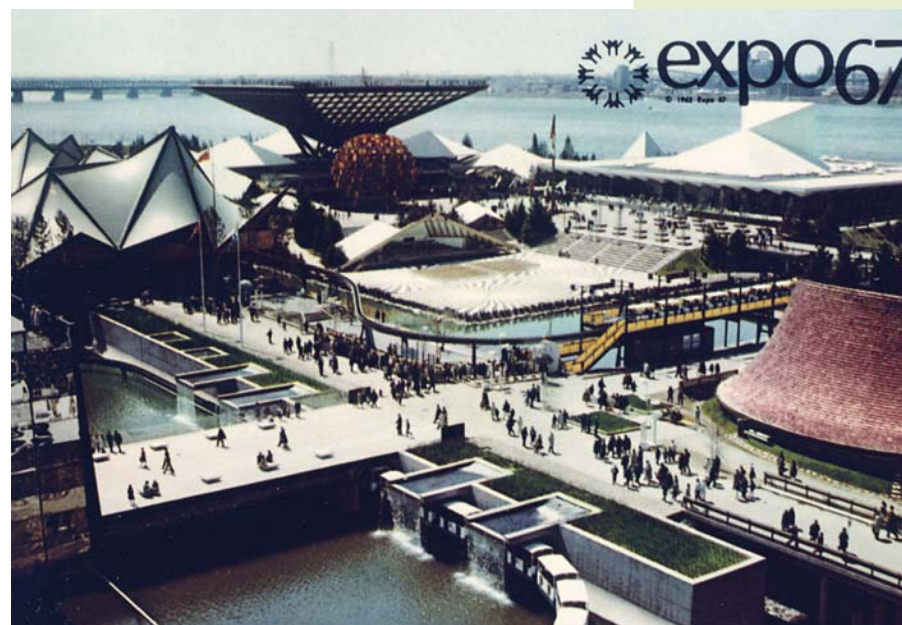


Figure 6.45
Le fort de l’île Sainte-Hélène, une composante de l’identité des lieux.



Source : Bibliothèque nationale du Québec.

5. Parc Jean-Drapeau, Ville de Montréal, Ministère de la Culture et des Communications du Québec, Ethnoscop, *Plan directeur de mise en valeur du site militaire de l’île Sainte-Hélène*, septembre 2001, 116 pages, p. 19.

6. *Ibid.*, p. 9.

La vocation de parc public

Jusqu'en 1870, l'île Sainte-Hélène avait vocation de dépôt et de caserne militaire. C'est en 1874 qu'on y inaugura le premier parc public. Entre 1936 et 1939, à la demande des autorités municipales, l'architecte paysagiste Frederick G. Todd procédera aux travaux d'aménagement de l'île, selon le plan qu'il avait conçu et qu'on reconnaît encore aujourd'hui, mais qui mériterait un programme d'intervention pour sa remise à neuf.

Avec l'Expo 67, la vocation de parc public des îles, ainsi que la morphologie du site, se sont radicalement transformées, malgré que la majeure partie de l'île Sainte-Hélène, aujourd'hui la partie centrale de l'île, ait été épargnée.

D'autres événements et équipements de grande importance ont contribué, par leurs apports successifs, à développer et à transformer la vocation de parc et l'aspect des lieux :

- la tenue des Jeux olympiques de 1976 a apporté sa contribution aux aménagements des îles, par la création des bassins olympiques dans l'île Notre-Dame;
- l'aménagement et l'ouverture de la piste Gilles-Villeneuve et la tenue du premier Grand Prix F1, en 1978;
- la tenue des premières Floralias internationales à l'île Notre-Dame, en 1980;
- l'aménagement et l'ouverture de la plage publique de l'île Notre-Dame, en 1990;
- les aménagements paysagers dans la partie ouest de l'île Sainte-Hélène, en 1992 (secteur du lac des Cygnes, belvédère et place Calder);
- l'ouverture du Casino dans l'ancien pavillon de la France, en 1993;
- l'ouverture et le réaménagement de la Biosphère en 1995.

Figure 6.46
Partie ancienne de l'île Sainte-Hélène.

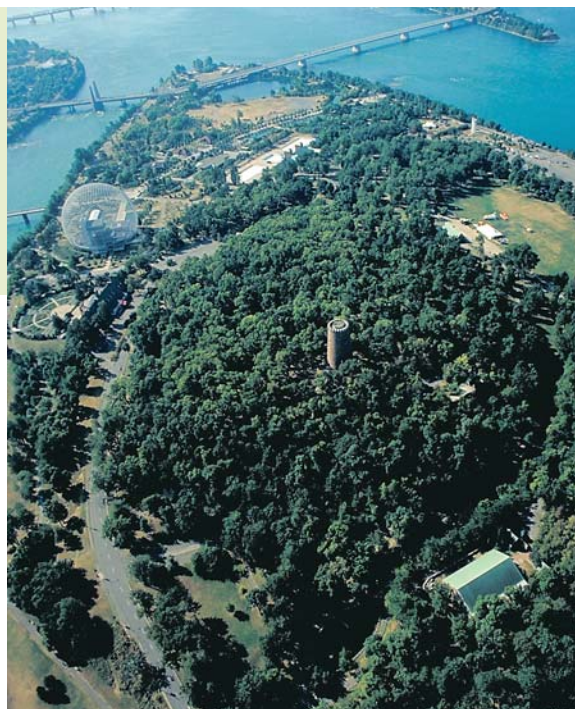


Fig. 6.47
La place des Nations : un site enchanteur et une vue imprenable sur le fleuve.



Enfin, la tenue des 11^{es} championnats du monde de natation de 2005 permettra une modernisation majeure des piscines et des installations qui s'y rattachent.

La plupart de ces interventions ont contribué à valoriser la vocation des îles comme parc public et comme lieu de mémoire. Un premier problème se situe au niveau de la capacité financière de la Société du parc des îles à maintenir et à entretenir les lieux.



Figure 6.48
Les canaux des jardins des Floralias : une atmosphère intimiste dans une explosion de couleurs et de parfums.

Par ailleurs, certains équipements et événements spéciaux exercent de fortes pressions sur ces lieux aménagés du fait de l'achalandage automobile et populaire intense qu'ils engendrent, ou du fait que certains lieux, comme le jardin des Floralias, deviennent inaccessibles pendant la tenue des courses automobiles, ou encore, sont envahis par des équipements qui restent en place pendant tout l'été.

Dans ce contexte, des sites magnifiques se sont détériorés dans les dernières années, notamment des secteurs qui avaient fait l'objet de travaux d'aménagements paysagers dans les années 1990. D'autres secteurs à fort potentiel sont laissés à l'abandon (place des Nations).

Dans la partie ancienne de l'île Sainte-Hélène, les sentiers et les boisés sont peu entretenus ou ne le sont pas du tout. Plusieurs secteurs du jardin des Floralias (île Notre-Dame), ainsi que le mobilier urbain qui s'y trouve, sont détériorés. Les berges des canaux souffrent entre autres de plus en plus du phénomène d'érosion.

Pour conclure, cinq secteurs du parc Jean-Drapeau méritent qu'un plan de remise en état ou de revalorisation soit élaboré et mis en œuvre, avec un financement adéquat.

En ce qui concerne l'île Notre-Dame, il s'agit du secteur des Floralias, situé à proximité du Casino de Montréal et au cœur de la piste Gilles-Villeneuve, ainsi que du secteur du dépôt de voirie sur la pointe est de l'île, voué en grande partie à l'entreposage de matériaux pour les courses automobiles.

En ce qui a trait à l'île Sainte-Hélène, la recherche d'une nouvelle vocation et la rénovation de la place des Nations constitueraient un geste majeur dans la stratégie de mise en valeur des îles et du havre de Montréal. Un entretien adéquat et la poursuite des aménagements paysagers dans le secteur du lac des Cygnes, de même qu'un plan de mise en valeur du site militaire et des aménagements de Frederick Todd, dans la partie ancienne de l'île, contribueront à rétablir les vocations de parc public, d'espaces verts et bleus et de lieu de mémoire de très grande importance du parc Jean-Drapeau.

Les gestionnaires des événements spéciaux et des équipements à fort achalandage devraient faire en sorte de mieux respecter, voire d'intégrer ces dimensions identitaires dans leur plan de développement ou d'affaires. Les retombées économiques et financières de ces événements et équipements à fort achalandage devraient également se répercuter positivement sur l'état des lieux et sur les projets d'immobilisations du parc.



Figure 6.49
Vue vers le centre-ville à partir du lac des Cygnes de l’île Sainte-Hélène.

Conclusion

Le territoire du havre de Montréal, tel qu’il a été défini et caractérisé dans les chapitres qui précèdent, comporte des potentiels d’aménagement et de développement souvent insoupçonnés. La mise en valeur judicieuse de ces potentiels ne consiste pas à promouvoir un modèle de développement immobilier ou récréotouristique tous azimuts. Il faut plutôt miser sur un développement harmonieux de l’habitat urbain (milieu de vie complet, diversité socio-économique des ménages), des activités économiques, récréatives, touristiques et culturelles à l’intérieur de ce vaste espace situé entre le centre-ville et le fleuve.

La stratégie de développement et d’aménagement doit également reposer sur la mise en valeur du havre comme lieu historique de très grande importance, qui inclut de grands ensembles patrimoniaux tels que l’arrondissement historique du Vieux-Montréal (comprenant le Vieux-Port), les faubourgs et les anciens villages, le lieu historique national du Canal-de-Lachine, le parc Jean-Drapeau. Sur cet aspect, il y aura certainement lieu, dans la seconde phase du mandat de la

Société du Havre de Montréal, d’approfondir et de regrouper les connaissances disponibles afin d’obtenir un portrait plus complet de la situation. Dans le prochain quart de siècle, le succès et la qualité de ce vaste projet reposeront en bonne partie sur la capacité des Montréalais à développer et à aménager les lieux, tout en sachant préserver leur identité, ainsi que les repères historiques qui s’incarnent dans la trame urbaine et le cadre bâti. Les développements et aménagements futurs devront être conçus pour mettre en valeur ce patrimoine qui doit être considéré comme potentiel, plutôt que comme contrainte.

Dans le même ordre d’idée, il sera tout aussi important de réussir ce rapprochement que nous souhaitons entre la ville et son fleuve. Cette réussite reposera sur la poursuite des efforts ayant pour objectif le développement de l’accessibilité publique aux berges du fleuve, au fleuve lui-même, ainsi qu’aux berges du canal de Lachine. Il importera également de pousser plus avant la réflexion et les analyses visant à mettre en valeur les paysages magnifiques du havre, ses espaces verts et bleus, tout en ciblant mieux les secteurs qui pourraient

faire l’objet d’une stratégie de renaturalisation. Dans cette perspective, une analyse approfondie et l’élaboration d’un plan de mise en valeur du paysage devraient être réalisés au cours des prochaines étapes des travaux de la Société du Havre de Montréal, en collaboration avec ses partenaires.

Au terme de ce premier exercice exploratoire et d’idéation sur le havre de Montréal (voir le document intitulé *Le havre de Montréal – Vision 2025*), il y a encore suffisamment de matière à documenter et de travail de conception à réaliser pour justifier la mise en marche d’un exercice de planification urbaine détaillée, lequel devrait aboutir avec la production d’un plan directeur d’aménagement pour l’ensemble du territoire du havre.