

LE HAVRE

BULLETIN DE LA SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL

Volume 1, Numéro 1
Novembre 2003

Dans ce numéro

**Un mot du
directeur général**

**La Société du Havre
de Montréal, qui
sommes-nous ?**

Appel à la concertation

Le havre de Montréal
Un portrait de la situation

**Quelques pistes
de solution**

Un mot du directeur général

Il me fait plaisir de vous présenter le premier numéro du Bulletin de la Société du Havre de Montréal. Il s'adresse à nos partenaires, aux nombreux acteurs concernés par le développement du havre et à tous ceux qui, de près ou de loin, s'intéressent à notre projet. Le Bulletin offrira un canal privilégié pour les informer régulièrement de l'avancement de nos travaux. Il constitue un outil précieux au moment où s'engage le processus de concertation.

Proposer un plan de développement pour un territoire qui s'inscrit au cœur de l'identité montréalaise ne peut se faire que par un appel au partenariat. Aussi croyons-nous essentiel de faire connaître notre projet, non seulement à nos partenaires, mais à l'ensemble des Montréalais, d'obtenir leur adhésion et de promouvoir cette vision qui veut que le havre de Montréal ait un rôle de premier plan à jouer dans le développement économique et social de la métropole. Le Bulletin contribue directement à ces objectifs. Je vous invite à le lire et je vous encourage à le diffuser auprès de tous ceux qui ont à cœur le développement du havre.

Quant à notre site Internet, il sera bientôt entièrement mis à jour; ce sera à surveiller à l'adresse: www.havremontreal.qc.ca

Jacques Coté
Directeur général
Société du Havre de Montréal

La Société du Havre de Montréal, qui sommes-nous ?



Vue d'ensemble de l'arrondissement historique et de l'esplanade du Vieux-Port réaménagé pour le 350^e anniversaire de Montréal en 1992.

La Société du Havre est un organisme sans but lucratif qui est né à l'issue du Sommet de Montréal en 2002 avec l'appui financier des trois paliers de gouvernement. La contribution de la Ville de Montréal se traduit par des prêts de services et de bureaux. Bien que la Société du Havre ait des liens privilégiés avec ses plus proches partenaires, dont l'administration municipale, les gouvernements canadien et québécois, et les sociétés qui administrent les espaces publics sur son territoire, son statut est celui d'une société autonome. Elle a amorcé ses activités au début de 2003.

La Société du Havre de Montréal a pour mandat de « proposer pour le havre et les espaces urbains qui l'entourent, les grandes lignes d'un plan de développement et d'aménagement concerté, le tout assorti d'une structure de mise en œuvre et d'une stratégie de financement. »

Son conseil d'administration est coprésidé par M^e Lucien Bouchard et D^r Bernard J. Shapiro. Il regroupe 25 membres représentant les principaux acteurs associés au développement et à la mise en valeur

du havre. M. Jacques Coté, le directeur général, est entouré d'une petite équipe de chargés de projets et de consultants qui élaborent les orientations et qui accomplissent le travail de recherche et d'analyse qui sous-tend toute la démarche.



Société du Havre de Montréal



Appel à la concertation

La Société du Havre de Montréal passe maintenant à une nouvelle étape. Elle élargit la participation à sa démarche en invitant les milieux concernés aux tables de concertation qui se prolongeront jusqu'à la mi-décembre. Ces tables réunissent des représentants du milieu des affaires, des universitaires et des chercheurs, des résidents et des commerçants du secteur du havre et différents groupes d'intérêt, notamment dans les domaines de l'environnement, du patrimoine, de la culture et du logement.

Cette démarche de concertation s'inscrit à la suite des consultations menées auprès des principaux intervenants et de la mise sur pied des groupes de travail sectoriels. Une fois complétée cette nouvelle étape, la Société sera en mesure de tracer les grandes lignes de son plan directeur pour la mise en valeur du havre. Ce plan s'inscrit dans une perspective de développement durable qui tiendra compte de la valeur patrimoniale du secteur. Un premier rapport de la Société sera déposé auprès de ses mandataires, les trois paliers de gouvernement, à la fin du premier trimestre de 2004.

À son assemblée de septembre, le conseil d'administration de la Société du Havre de Montréal a donné son aval à la démarche de concertation proposée par le directeur général à partir des enjeux d'aménagement et des pistes de solution identifiées par la Société. Quelques-uns de ces éléments sont abordés dans les articles qui suivent.



Vue d'ensemble vers l'est des écluses Saint-Gabriel et de l'ancienne RedPath.

Le havre de Montréal

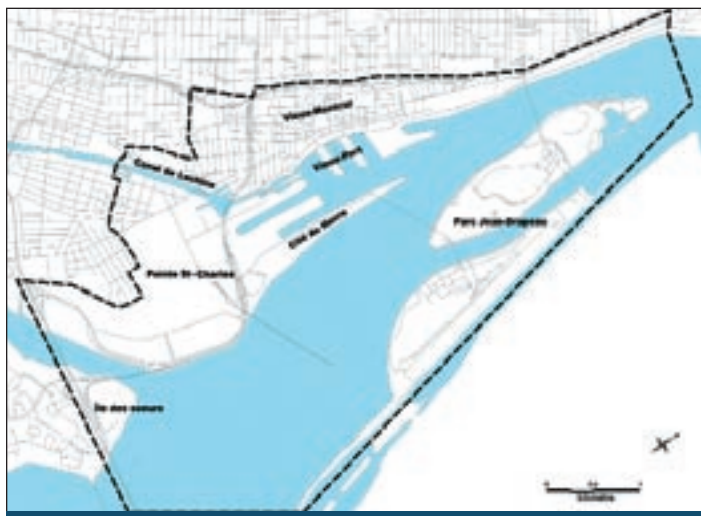
Un portrait de la situation

Le havre de Montréal possède un énorme potentiel de mise en valeur, cependant, il devra surmonter divers obstacles en vue de le réaliser pleinement. Le travail accompli jusqu'à maintenant par la Société du Havre permet de dresser un portrait de la situation, faisant état du chemin parcouru et des nombreux défis encore à relever.

Précisons tout d'abord que le territoire considéré couvre une superficie de près de dix kilomètres carrés dont plus de 10 % est constitué de terrains vacants. Il est délimité par le fleuve, incluant les îles Notre-Dame et Sainte-Hélène, et l'autoroute Ville-Marie; il s'étend entre les ponts Champlain et Jacques-Cartier (*voir carte*).

25 années de développement derrière nous

On pourrait considérer les 25 dernières années comme la première étape d'un développement concevable sur un horizon de 50 ans. En effet, il faut souligner, d'entrée de jeu, l'importante évolution qu'a connu le havre au cours du dernier quart de siècle. La renaissance de l'habitat dans le Vieux-Montréal et le redéveloppement des faubourgs, le réaménagement du Vieux-Port et du parc Jean-Drapeau, la réouverture du canal de Lachine, la Cité multimédia et le Quartier international constituent autant de réalisations qui contribuent à redonner au havre son rôle de premier plan dans l'économie montréalaise. Au total, près de 3 milliards de dollars ont été investis en fonds publics et privés depuis près de 25 ans. Tous ces projets ont eu pour effet, sinon comme objectif implicite, de contribuer à redévelopper la ville vers le fleuve et de désenclaver partiellement l'arrondissement historique et les secteurs limitrophes déstructurés par la présence des frontières urbaines que sont les autoroutes.



Le territoire couvre une superficie de près de dix kilomètres carrés dont plus de 10 % est constitué de terrains vacants.

Depuis toujours, le havre et ses espaces limitrophes constituent un important pôle d'activités, un moteur de développement économique et social. Il connaît aujourd'hui un regain de vitalité, entre autres, avec l'avènement du quartier international. Le retour des résidents et des fonctions liées à l'habitat urbain contribue également à ce regain. Quant à la vocation récréoculturelle du havre, elle est en pleine explosion avec une fréquentation annuelle de 25 millions de visiteurs. Enfin, pour ce qui est des activités industrio-portuaires, bien qu'on ait assisté à un important déplacement du trafic international vers l'est au cours des dernières années, elles demeurent toujours présentes dans le havre.

Une autre difficulté se pose du fait que le havre est en partie enclavé par les autoroutes Ville-Marie et Bonaventure, ainsi que par les voies ferrées. Cette situation crée une fracture urbaine entre le havre et le centre-ville.

25 années et plus de développement en perspective

Mais il reste encore beaucoup d'obstacles à surmonter, notamment en ce qui concerne le transport collectif pour desservir les différents secteurs du havre. L'absence d'une liaison directe entre le Vieux-Port et le parc Jean-Drapeau oblige les visiteurs à se déplacer principalement en voiture, ce qui occasionne une congestion excessive dans le havre et entraîne des problèmes aigus pour les résidents durant la haute saison touristique.

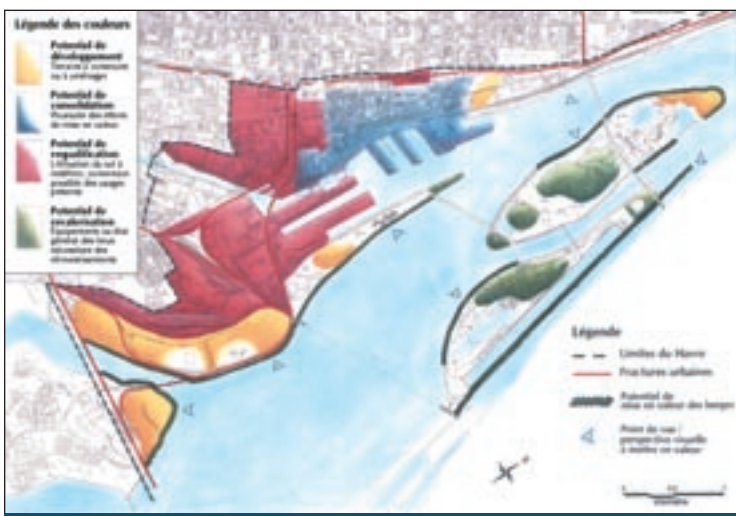
Une autre difficulté se pose du fait que le havre est en partie enclavé par les autoroutes Ville-Marie et Bonaventure, ainsi que par les voies ferrées. Cette situation crée une fracture urbaine entre le havre et le centre-ville. On peut constater les effets déstructurants de cette fracture sur le cadre bâti et la trame urbaine du havre. L'accessibilité au fleuve et à ses berges demeure difficile, voire même impossible en plusieurs endroits, ce qui nuit au développement des potentiels résidentiel et récréotouristique du havre.

Ce développement suppose d'ailleurs des conditions préalables. D'une part, le havre est constitué en grande partie de remblais, ce qui représente un défi important en ce qui concerne la gestion des sols et les contraintes de développement qui en découlent. D'autre part, certaines interventions seront nécessaires pour trouver un meilleur équilibre entre la tenue d'événements de grande envergure au parc Jean-Drapeau et les autres usages du parc.

Voilà quelques-uns des défis à relever dans la perspective d'un développement qui se veut durable et respectueux d'un patrimoine cher aux Montréalais. Quelques pistes de solution font déjà l'objet de discussions avec les différents milieux représentés aux tables de concertation. Quelques-unes de ces pistes sont abordées dans l'article qui suit.

Quelques pistes de solution

La Société du Havre a déjà identifié six pistes de solution reliées à l'habitat urbain, aux activités récréoculturelles et touristiques, aux activités industrio-portuaires, au transport collectif, aux axes routiers et enfin, à l'accès au fleuve et à ses berges.



Potentiels d'aménagement

Habitat urbain

La fonction résidentielle ainsi que les services commerciaux et institutionnels qui doivent l'accompagner revêtent une importance de premier plan pour le havre. La Société du Havre favorise le développement d'un habitat urbain de qualité pour les résidents actuels et futurs. Il s'agit de créer un milieu de vie animé à longueur d'année en y attirant suffisamment de nouveaux résidents pour assurer une offre de services adéquate. Il existe un potentiel d'environ 9 000 unités de logement dans divers secteurs du havre où l'on privilégie la mixité sociale. Pour actualiser ce potentiel, il faudra apporter des solutions aux problèmes de cohabitation entre les fonctions récréotouristique et résidentielle dans le Vieux-Montréal et à la Cité du Havre. On devra aussi trouver une solution viable à la gestion des sols contaminés dans le havre. On devra finalement être sensible à l'impact d'un tel développement sur les résidents actuels du havre.

Activités récréoculturelles et touristiques

Le développement du havre en tant que pôle d'attraction récréoculturel et touristique d'envergure internationale devra se faire en consolidant tout d'abord la vocation des équipements en place tout en attirant de nouveaux équipements visant une clientèle hors pointe, comme un centre de foires internationales. Un autre projet à envisager est la modernisation de la gare maritime Iberville afin d'assurer aux visiteurs de passage dans le port de Montréal un accueil digne d'une métropole qui se veut invitante. Il faudra encourager une coopération accrue entre les principaux organismes concernés dans la programmation et la promotion de leurs activités. Par ailleurs, des solutions devront être apportées aux problèmes engendrés par la tenue de grands événements publics en regard de la protection et de la mise en valeur des espaces verts dans les îles et de la qualité de vie des résidents du Vieux-Montréal et de la Cité du Havre.

Activités industrio-portuaires

Il ne faut pas oublier la présence des activités industrio-portuaires dans le havre qu'on devra protéger aussi longtemps qu'elles seront économiquement justifiées. En ce qui a trait à une activité vitale du Port de Montréal, le triage ferroviaire situé sous le pont Jacques-Cartier, il importe que le prochain plan d'urbanisme de la Ville de Montréal protège cette activité industrielle contre la pression des usages résidentiel et récréotouristique. Toutefois, il faudra reconsidérer en parallèle, en fonction des orientations du plan directeur de la Société, la vocation d'autres secteurs du havre, tel le triage de Pointe-Saint-Charles, qui pourraient connaître une régression des activités industrielles au cours des prochaines années.

Transport collectif

Une solution à l'absence d'un système efficace de transport collectif est un préalable à la réalisation des objectifs sur le plan de l'habitat et du récréoculturel. Plusieurs scénarios ont été envisagés pour faciliter le transport collectif entre les divers secteurs du havre et le centre-ville. On explore notamment la possibilité d'implanter un système de transport léger de type tramway moderne, tel que celui qui a été adopté avec succès dans plusieurs villes de France, notamment à Strasbourg. On propose, par ailleurs, le réaménagement des abords de la station de métro Champ-de-Mars. Parmi les scénarios envisagés, il s'agira de mettre de l'avant une stratégie de gestion des déplacements des véhicules et du stationnement, ainsi que des autobus touristiques, dans le havre.

Axes routiers

Les autoroutes Bonaventure et Ville-Marie constituent un obstacle de taille à la requalification des secteurs riverains et à l'intégration du Vieux-Montréal au centre-ville. Pour y remédier, on envisage de transformer une partie de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain afin de permettre le redéveloppement des secteurs attenants à l'autoroute. On propose également de poursuivre la stratégie déjà amorcée de recouvrement de l'autoroute Ville-Marie. Par ailleurs, on pourra évaluer différents scénarios de réaménagement des abords du pont Victoria pour faire de ce secteur une porte d'entrée prestigieuse dans Montréal.



Un exemple de tramway moderne adopté avec succès à Strasbourg

Accès au fleuve et à ses berges

L'accessibilité au fleuve et à ses berges constitue un autre objectif majeur. Pour améliorer l'accès, la Société du Havre propose d'examiner la faisabilité de relocaliser l'autoroute Bonaventure au nord du Technoparc. Ceci permettrait un aménagement des berges prolongeant le parc linéaire des Rapides de Lachine jusque dans le Vieux-Port. Le plan directeur de la société propose également la mise en valeur des berges de la pointe nord de l'Île-des-Sœurs et de la Cité du Havre.

En conclusion...

Voilà quelques pistes de solution qui font l'objet du présent exercice de concertation et qui ne demandent qu'à être bonifiées par ce processus. Loin d'arriver avec des solutions toutes faites, la Société du Havre de Montréal souhaite présenter le résultat d'une réflexion préliminaire comme base de discussion.

Toutefois, s'il y a une orientation à privilégier dans le plan directeur du havre, c'est de capitaliser sur le potentiel de mise en valeur de ce riche territoire en cherchant à optimiser les équipements de grande valeur acquis au cours des années passées. Quels que soient les développements futurs, ils devront également assurer une intégration harmonieuse de la richesse patrimoniale du secteur. Cette démarche ne pourra s'accomplir qu'avec la collaboration de tous les acteurs en présence dans une recherche d'équilibre entre les différentes fonctions urbaines qui sont en jeu, pour une meilleure qualité de vie, au plus grand bénéfice de tous les Montréalais. Chaque contribution devra s'inscrire dans une vision d'ensemble qui vise à redévelopper la ville vers son fleuve.

Chaque contribution devra s'inscrire dans une vision d'ensemble qui vise à redévelopper la ville vers son fleuve.

Ce bulletin est réalisé par la Société du Havre de Montréal. La société est financée conjointement par ses trois partenaires principaux : la Ville de Montréal, le ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir du Québec et Développement économique Canada.

Vos commentaires sont les bienvenus. Ils peuvent être acheminés par courriel à l'adresse suivante, havre@ville.montreal.qc.ca, par téléphone au 872-9345, ou par la poste à :

Société du Havre de Montréal
303, rue Notre-Dame Est
bureau 3.100, Montréal (Qc)
H2Y 3Y8

L'adresse de notre site Internet : www.havremontreal.qc.ca

*The English version
is available on request*