



Société du Havre de Montréal

Le havre de Montréal

RAPPORT FINAL ET RECOMMANDATIONS

Avril 2006

La ville et son fleuve – Plan d'intervention



Table des matières

MESSAGE DES COPRÉSIDENTS	1
MESSAGE DU PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL	3
PARTIE 1 INTRODUCTION	5
1.1 Contexte	5
1.2 Mission	5
1.3 <i>Le havre de Montréal – L'état des lieux</i>	6
1.4 <i>Le havre de Montréal – Vision 2025</i>	6
1.5 Rapports préliminaires de faisabilité	7
1.6 Mise en valeur des terrains en friche	8
1.7 Concertation	9
PARTIE 2 PLAN D'INTERVENTION	11
2.1 Réaménagement de l'autoroute Bonaventure	12
2.2 Tramway du havre	24
2.3 Expansion de l'offre récréotouristique et culturelle	27
2.4 Développement immobilier des terrains en friche	31
2.5 Aménagement des espaces bleus et verts	35
2.6 Gestion des sols	38
PARTIE 3 MISE EN ŒUVRE	41
3.1 Entente sur le développement du havre de Montréal	41
3.2 Structure de mise en œuvre	41
3.3 Portrait financier	42
3.4 Coordination	45
PARTIE 4 CONCLUSION	47
ANNEXE Répartition des investissements sur une période de 20 ans	

Réalisation

Société du Havre de Montréal : Jacques J. Coté, président-directeur général; Pierre Malo, Pierre St-Cyr, urbanistes chargés de projets; Danielle Dionne, chargée de communication; Gisèle Delorme, secrétaire de direction; Annie Laurin, stagiaire en urbanisme.

Révision linguistique

Carole Lambert

Photographies, plans et illustrations

Société du Havre de Montréal
(à moins d'indication contraire)

Conception et réalisation graphiques

Annie Laurin, Société du Havre de Montréal

Impression

Impressions Numéricart

ISBN 2-9808478-6-0

Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec, 2006

Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Canada, 2006

Société du Havre de Montréal

303, rue Notre-Dame Est

Montréal (Québec) H2Y 3Y8

www.havremontreal.qc.ca

© Société du Havre de Montréal

The English version is available on request

Message des coprésidents



Notre premier mot en est un de gratitude à l'endroit de tous ceux et celles qui ont nourri la réflexion de la Société du Havre et appuyé sa démarche. La vision et l'échéancier que nous proposons ont, entre autres mérites, celui de découler de l'appui financier des trois paliers de gouvernement et des efforts concertés de tous les intervenants, ce dont nous les remercions vivement.

On remarquera le soin que nous avons pris d'étayer nos propositions par un retour sur l'historique du territoire du havre et une analyse exhaustive de l'état des lieux. En identifiant une séquence de réalisation des projets identifiés par étapes prioritaires, nous avons aussi voulu faire œuvre à la fois d'imagination et de réalisme.

Le caractère prédestiné du havre a suscité l'enthousiasme de tous ceux qui ont participé à nos travaux. Porte d'entrée du continent, c'est là que Montréal est née et que le Canada a pris son essor économique. Transformé depuis en zone largement dévastée par suite des mutations technologiques et industrielles survenues au siècle dernier, le havre n'a pas perdu pour autant sa vocation naturelle. Son développement s'inscrit maintenant plus que jamais de façon inéluctable dans l'avenir de Montréal. Il lui donne l'occasion et le moyen de redevenir un carrefour international, une métropole du 21^e siècle. C'est donc un lieu de naissance et de renaissance.

Pour faire de ce territoire le chantier qu'il doit devenir, il faut quelques projets déclencheurs qui produisent ensuite un effet de réactions en chaîne. Nous avons principalement identifié 1) le centre intégré de divertissement de Loto Québec et du Cirque du Soleil et 2) le déplacement de l'autoroute Bonaventure et sa transformation en boulevard urbain.

Il est impossible de cacher la déception que nous a causée à nous deux la déconfiture du projet de centre de divertissement. Nous avons la conviction qu'il était éminemment souhaitable de le réaliser une fois apportées les réponses adéquates aux appréhensions et interrogations diverses qu'il suscitait.

Au-delà des états d'âme que peuvent inspirer les déboires de ce projet particulier, il importe de s'interroger sur l'incapacité de la société québécoise à réaliser désormais de grands projets d'aménagement. Une frilosité générale confère à certains groupes et lobbys un pouvoir d'obstruction d'une puissance telle qu'il a eu raison jusqu'à maintenant de plusieurs projets envisagés. Notre évolution devrait-elle être condamnée à la paralysie dans l'attente de l'impossible consensus? Ce blocage ne peut être brisé que par le leadership des décideurs appuyés par une opinion publique éclairée.

Pourtant, il n'en a pas toujours été ainsi. L'EXPO 67, les ouvrages de la Baie-James et de Manic, le tunnel Hippolyte-Lafontaine, pour ne nommer que ceux-là, comptent parmi les œuvres de la vitalité créatrice du Québec lorsqu'elle n'est pas freinée par la dictature du bruit.

On nous pardonnera ce cri d'inquiétude qui n'est que le nôtre, sans qu'on puisse l'imputer en quoi que ce soit aux autres signataires du rapport qui suit.

Le potentiel du secteur du havre est une invitation pressante à secouer notre inertie actuelle. Plus qu'un symbole, son développement réinsufflera à la métropole montréalaise et au Québec tout entier l'élan qui les a toujours caractérisés.

Lucien Bouchard
Coprésident du conseil d'administration

Francis Fox
Coprésident du conseil d'administration

Message du président-directeur général



Lors de son dévoilement en mai 2004, la *Vision 2025* avait été très favorablement reçue, avec une réserve cependant : les investissements publics nécessaires à sa réalisation étaient trop importants compte tenu des autres projets d'infrastructures (hôpitaux universitaires, rue Notre-Dame, échangeur Turcot) sur la table à dessin pour la région de Montréal et ce, même si les retombées économiques de la vision étaient clairement reconnues.

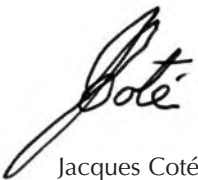
Notre équipe s'est donc appliquée au cours de cette dernière phase de son mandat à préciser le coût de ces projets en vue d'éviter de mauvaises surprises. Elle a, par la suite, développé un échéancier de mise en œuvre permettant de réaliser, dans un premier temps, les projets dont les coûts étaient les moins élevés tout en produisant les retombées les plus importantes. En somme, nous voulions faciliter la décision de nos partenaires gouvernementaux d'entreprendre rapidement la mise en œuvre de la *Vision 2025*.

Nous croyons avoir réussi à relever ce défi. Ainsi, la phase 1 (2006-2010) du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure, qui consiste à prolonger le centre-ville de la rue Notre-Dame vers le bassin Peel, coûterait à peine quelques dizaines de millions de dollars de plus que la reconstruction de la structure actuelle qui, de toute façon, a atteint la fin de sa vie utile. Le projet de réaménagement favorisera par contre des investissements commerciaux excédant les 800 M\$, générera des impôts fonciers annuels de 15 M\$ et permettra même à la Ville de récupérer 15 M\$ additionnels de la vente de ses terrains. Une décision facile à prendre!

Il en va de même pour la phase 2 (2011-2015) du projet de réaménagement qui consiste à déplacer l'autoroute Bonaventure entre les ponts Victoria et Champlain pour permettre la réalisation d'un réseau vert en rives redonnant aux Montréalais un réel accès à leur fleuve. Le coût estimé (77 M\$) de ce déplacement est non seulement des plus raisonnables, mais totalement justifié à la lumière des impacts positifs sur le plan de la qualité de vie et des retombées économiques découlant d'un potentiel immobilier de 200 M\$ à 350 M\$.

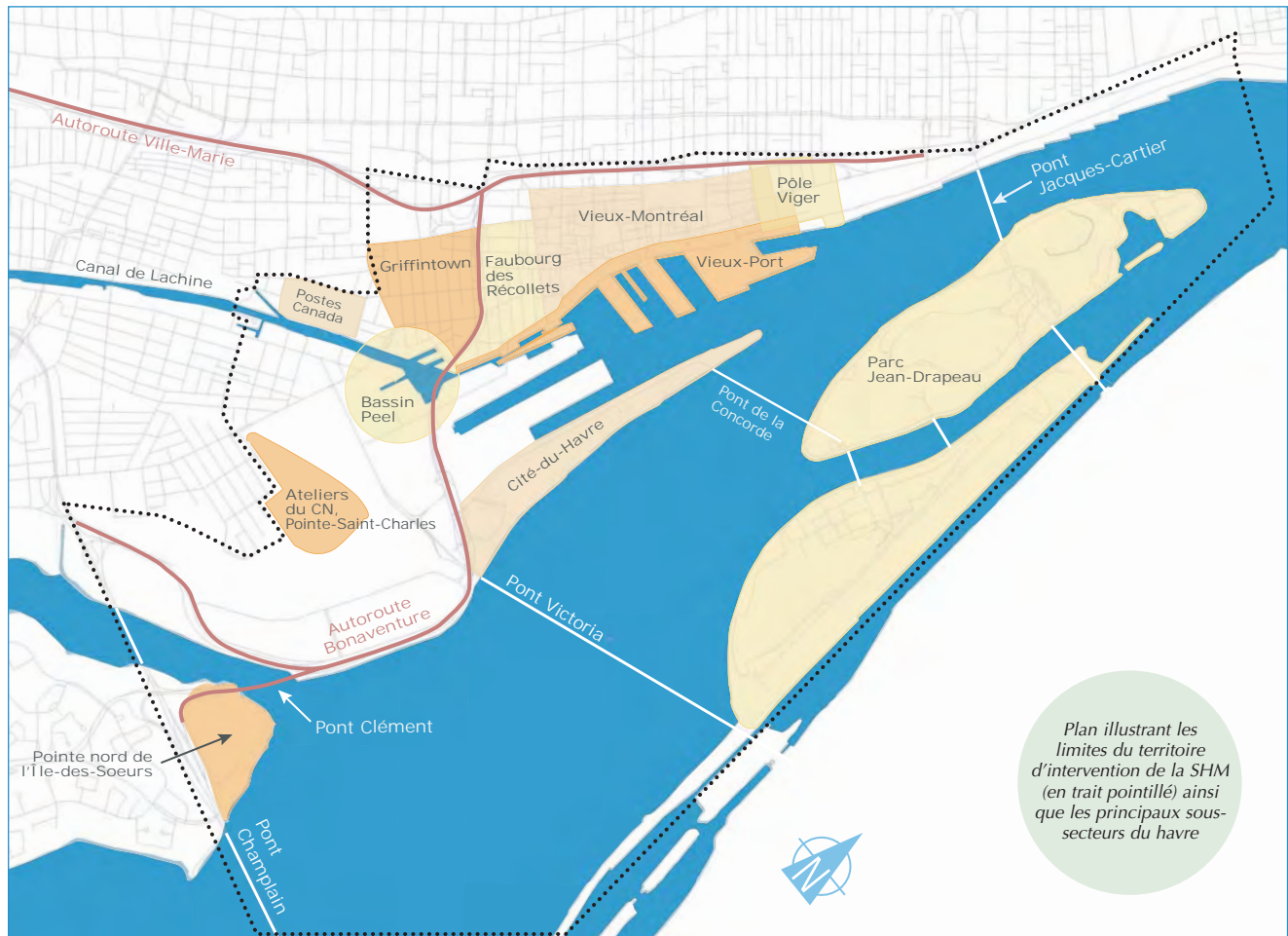
La Société du Havre est fière d'avoir réalisé son mandat – « proposer les grandes lignes d'un plan intégré de développement pour le havre » – et surtout, d'avoir mis de l'avant un plan d'action et un échéancier réaliste pour sa mise en œuvre. Nous sommes confiants que nos partenaires des secteurs public et privé sauront prendre la relève.

Merci à tous ceux et celles qui nous ont appuyés dans ce projet enthousiasmant!



Jacques Coté
Président-directeur général

Partie 1 : Introduction



1.1 Contexte

Trois ans et demi après le début de ses travaux, la Société du Havre de Montréal (SHM) arrive au terme de son mandat. Créée en octobre 2002 avec le soutien des trois paliers de gouvernement, dans la foulée du Sommet de Montréal, la Société avait pour mission d'harmoniser les intérêts publics et privés autour d'un plan d'intervention rassembleur qui s'inspire d'une vision intégrée du secteur du havre. La SHM a choisi un horizon de planification de 20 ans, sachant très bien que sa vision du havre historique de Montréal demande un engagement de longue haleine, comme en font foi les réalisations des 25 dernières années sur ce même territoire. Qu'il s'agisse de la revitalisation du Vieux-Montréal, de l'ouverture d'une fenêtre sur le fleuve dans le Vieux-Port, de la réouverture du canal de Lachine ou de la reconstitution de la trame urbaine dans le Quartier International, tous

les projets réalisés ont été caractérisés à la fois par la persistance de leurs promoteurs et l'empreinte indélébile qu'ils ont laissée sur le visage de Montréal. C'est dans cette même perspective que la SHM présente ce rapport, pleinement confiante que, malgré l'abandon du projet de centre de divertissement au bassin Peel, la *Vision 2025* se matérialisera grâce à la détermination des Montréalais.

1.2 Mission

Rappelons que la mission qui a été confiée à la Société du Havre est de « proposer, pour le havre et les espaces urbains qui l'entourent, les grandes lignes d'un plan d'intervention concerté, assorti d'une stratégie de mise en œuvre et de financement ».



6

1.3 *Le havre de Montréal - L'état des lieux*

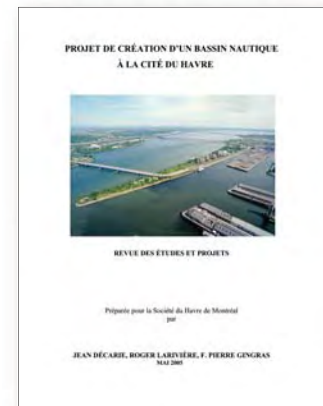
Sa première tâche a été de dresser un état des lieux présenté dans un rapport rendu public en 2004. Ce document explore les grandes étapes du développement du havre. Il décrit le territoire avec ses contraintes et ses potentiels de développement. Il en trace le profil socio-économique et rend compte de la contribution des participants au processus de consultation. Il constitue le fondement du plan intégré de développement qui est proposé.

1.4 *Le havre de Montréal - Vision 2025*

La *Vision 2025* est l'aboutissement de ces travaux de recherche et d'analyse, de nombreuses consultations et d'une réflexion globale sur le devenir du havre. Avec l'objectif de « ramener la ville vers son fleuve », la *Vision 2025* s'articule autour de trois axes stratégiques :

- la réappropriation de l'espace urbain;
- la réappropriation de l'espace riverain;
- le développement urbain durable.

Dévoilée en mai 2004, la *Vision 2025* a été favorablement accueillie par un grand nombre de partenaires et d'intervenants du havre, dont la Ville de Montréal, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, la Société du Vieux-Port de Montréal, l'Agence Parcs Canada, ainsi que par le grand public.



1.5 Rapports préliminaires de faisabilité

À la suite du dépôt de la *Vision 2025*, les trois partenaires gouvernementaux ont demandé à la SHM d'examiner la faisabilité des grandes interventions envisagées, tant sur le plan technique que financier. La SHM a confié la réalisation d'études préliminaires de faisabilité à des firmes d'experts qui ont bénéficié de l'apport de partenaires.

Le réaménagement de l'autoroute Bonaventure

- L'étude préliminaire de faisabilité du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure réalisée par SNC-Lavalin, en collaboration avec la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain inc., le ministère des Transports du Québec et la Ville de Montréal, expose les principaux enjeux liés au réaménagement de l'autoroute. La démarche avait pour but de procéder à un premier examen des aspects d'ingénierie, de circulation, d'environnement, d'urbanisme et de design urbain. Elle consistait aussi à identifier les principaux enjeux, à définir les contraintes et la problématique de mise en œuvre, à présenter les coûts directs de ce projet et à tirer des conclusions utiles à la prise de décision éventuelle.

- Dans le but de quantifier l'importance des retombées du réaménagement de l'autoroute Bonaventure, un mandat a été confié au Groupe Genivar, en collaboration avec la Ville de Montréal et la Société de développement de Montréal. L'étude qui en est résultée prend en considération les grandes tendances du marché immobilier, le potentiel de développement du secteur et la création de richesse découlant des investissements en infrastructures.

Le tramway du havre

- CPCS Technologies et le Groupe Genivar ont participé à une étude visant à vérifier la faisabilité technique et à évaluer les investissements requis pour la mise en service d'un tramway reliant le territoire du havre au centre-ville.

Le bassin nautique

- Décarie, Gingras, Larivière et associés a fait une revue des diverses études et projets portant sur le territoire du bassin de Laprairie pour dégager une meilleure compréhension du potentiel de création d'un bassin nautique en amont du pont de la Concorde.

1.6 Mise en valeur des terrains en friche

La réappropriation de l'espace urbain dans le havre nécessitera le redéveloppement des nombreux terrains en friche (plus d'un kilomètre carré) éparpillés sur son territoire. Les efforts de la SHM ont porté sur l'identification du potentiel des principaux sites, des contraintes de développement et des mesures à prendre pour favoriser leur mise en valeur. Les sites ayant fait l'objet d'une attention particulière sont :

- le site des anciens bassins Tate et Wellington sur lequel Loto-Québec, soutenu par le Cirque du Soleil, proposait de réaliser un centre de divertissement d'envergure internationale;
- le terrain des anciens ateliers du CN à Pointe-Saint-Charles où la SHM suggérait, dans le sillage du projet de centre de divertissement, l'aménagement d'un centre de foires d'envergure internationale ainsi que de logements dans le prolongement de la trame urbaine de Pointe-Saint-Charles dans la portion ouest du site;
- le terrain de Postes Canada sur la rive nord du canal de Lachine, dont la propriété doit être transférée à la

Société immobilière du Canada qui a l'intention d'amorcer le processus de concertation en vue du redéveloppement de tout le secteur;

- la parcelle est de la jetée de la Pointe-du-Moulin, dont le développement est centré sur la mise en valeur du silo numéro 5, un projet que l'Administration portuaire de Montréal entend confier au secteur privé;
- le terrain de la Cité-du-Havre, dont le développement est conditionnel au règlement de la mésentente sur les titres de propriété;
- le secteur de l'ancien triage Viger du Canadien Pacifique à l'est du havre, où la Société de développement de Montréal est en voie de compléter la réalisation du projet du faubourg Québec et où Développement Télémedia s'apprête à redonner à l'édifice Jacques-Viger sa vocation hôtelière originale;
- et le faubourg des Récollets dont plusieurs terrains pourront être développés à la suite du réaménagement de l'autoroute Bonaventure.

L'avenir des sites des bassins Tate et Wellington et des ateliers du CN à Pointe-Saint-Charles reste à définir au lendemain du retrait des projets de centre de divertissement et de centre de foires.



Plan de localisation des principaux terrains en friche du havre

1.7 Concertation

La concertation auprès des principaux intervenants du havre a joué un rôle important dans l'élaboration de la *Vision 2025*, tant au niveau du conseil d'administration que des comités sectoriels de coordination. Cinq groupes de travail se sont attaqués à la tâche, conformément aux recommandations de la *Vision 2025*.

Comité sur le patrimoine

Son mandat était d'assister la SHM dans son double rôle qui consiste à assurer la coordination entre les divers intervenants du havre et à promouvoir une vision commune auprès des promoteurs et des bailleurs de fonds. Le travail du comité a mené à l'octroi d'un mandat visant à dresser un portrait global des ressources patrimoniales du secteur des bassins et à la formulation de recommandations pour leur mise en valeur. L'étude, qui bénéficie du soutien financier de Loto-Québec, sera effectuée en étroite collaboration avec la Société du Vieux-Port de Montréal, l'Administration portuaire de Montréal, l'Agence Parcs Canada, le ministère de la Culture et des Communications du Québec, le Conseil du patrimoine de Montréal, l'Arrondissement Sud-Ouest et le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine de la Ville de Montréal.

Comité récréotouristique

Son mandat consistait à dégager un consensus entre les intervenants dans le domaine récréotouristique autour d'objectifs communs. Le comité a identifié le potentiel de *branding* qui pourrait s'articuler autour d'un circuit touristique du havre. Il a été convenu que le projet de tramway du havre serait la meilleure façon d'y arriver.

Comité sur la gestion des déplacements

Son mandat était de proposer des solutions à la problématique des déplacements des personnes dans le havre en général, mais particulièrement dans le secteur du Vieux-Montréal et du Vieux-Port. Le tramway est

apparu comme une solution privilégiée pour desservir la portion sud du Vieux-Port et du Vieux-Montréal. Par ailleurs, l'exercice a permis d'analyser l'offre de stationnement intérieur dans ce secteur de la ville et de proposer des mesures visant à en maximiser l'utilisation.

Comité sur la gestion des sols

Son mandat consistait, d'une part, à dresser un inventaire des principaux sites du havre où l'état des sols présente un obstacle sérieux au développement et, d'autre part, à identifier des solutions économiquement viables pour la réhabilitation de ces sols. Essentiellement, les travaux ont porté sur la mise à jour de l'information en matière de programmes d'aide publique. Le comité aura eu le mérite de réunir à une même table les représentants des trois paliers de gouvernement œuvrant en environnement, rendant ainsi possible de précieux échanges. Ces rencontres ont notamment fait ressortir la volonté du gouvernement fédéral de s'attaquer à la restauration des terrains dont il est le propriétaire en dressant un inventaire exhaustif de ses propriétés à Montréal et en octroyant les crédits budgétaires appropriés (Plan d'action accéléré sur les lieux fédéraux contaminés). Les membres du comité ont également été mis à contribution dans l'étude préliminaire de faisabilité portant sur le déplacement et le réaménagement de l'autoroute Bonaventure.

Comité du bassin du havre

Le mandat du comité consistait à réunir les intervenants et organismes ayant comme mission la protection et la mise en valeur du fleuve Saint-Laurent. Les travaux ont pris la forme de réunions thématiques où les participants ont été invités à exprimer leurs commentaires, appréhensions, intérêts, etc. Deux représentants de la firme RSW ont présenté un projet de centrale au fil de l'eau à la fin de janvier 2006. Les préoccupations des membres du comité sont variées et les travaux auront permis de discerner la gamme des intérêts en cause et la pertinence d'explorer cette proposition davantage.

Partie 2 : Plan d'intervention

Principaux éléments de ce plan :

- **Autoroute Bonaventure**
- **Tramway du havre**
- **Offre récréotouristique et culturelle**
- **Terrains en friche**
- **Espaces bleus et verts**
- **Gestion des sols**

La présentation des deux coprésidents de la SHM à la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, le 6 octobre 2005, faisait le point sur l'avancement des travaux et marquait le début de la dernière phase du mandat de planification confié à la Société. Devant l'ampleur des investissements requis et compte tenu des contraintes financières des différents paliers de gouvernement, la SHM s'est penchée sur un échéancier de réalisation.

Les derniers mois ont donc été consacrés à l'élaboration d'un échéancier qui maximisera à court terme les retombées, tant sur le plan économique que sur celui de la qualité de vie, tout en proposant un cheminement critique des interventions nécessitant des investissements plus importants dans les infrastructures.

Les critères suivants ont guidé le choix des priorités :

- la nécessité de lancer rapidement la première étape de réalisation de la *Vision 2025*;
- le potentiel d'entraînement d'investissements de type commercial;

- les contraintes financières des partenaires gouvernementaux;
- les retombées tant sur le plan purement économique que sur celui de la qualité de vie;
- et l'état des infrastructures visées par la *Vision 2025*.

Toutes ces considérations ont amené la SHM à recommander :

Recommandation 1

Que les investissements en infrastructures requis pour la réalisation de la *Vision 2025* soient étalés sur une période de 20 ans.

Le calendrier de mise en œuvre proposé par la SHM permettra donc de planifier dans le temps les interventions nécessitant les investissements publics les plus importants tout en accélérant, dans la mesure du possible, les investissements commerciaux.

Répartition des investissements sur une période de 20 ans pour la réalisation de la *Vision 2025*

PÉRIODE	INFRASTRUCTURES PUBLIQUES		INVESTISSEMENTS COMMERCIAUX		TOTAL DES INVESTISSEMENTS	
	M\$	%	M\$	%	M\$	%
2006-2010	289	20	322	7	611	10
2011-2015	173	12	960	19	1 133	18
2016-2020	385	27	1 750	35	2 135	33
2021-2025	602	41	1 900	39	2 502	39
	1 449	100	4 932	100	6 381	100

2.1 Réaménagement de l'autoroute Bonaventure

Le réaménagement de l'autoroute Bonaventure constitue la pierre angulaire de la *Vision 2025*. Afin de reconquérir les berges du fleuve et retisser la trame urbaine, une intervention structurante s'impose dans cet axe. Le projet comporte deux volets : le déplacement de l'autoroute Bonaventure entre les ponts Victoria et Champlain afin d'y aménager un parc riverain et la conversion de sa partie élevée en boulevard urbain de façon à transformer le *no man's land* actuel en un milieu de vie animé. Ce dernier volet peut cependant se réaliser en deux étapes distinctes.

L'exercice de planification urbaine réalisé dans le cadre de l'étude des retombées économiques fait voir un véritable potentiel de développement immobilier tout le long du corridor autoroutier actuel. Pas moins de 950 000 mètres carrés sont à construire sur une période de 20 ans, entraînant ainsi des investissements immobiliers privés de l'ordre de 1,5 G\$ et des retombées économiques qui justifient amplement l'effort financier attendu de l'État.

Le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure s'inscrit dans la lignée des grands projets qui ont transformé, au cours des deux dernières décennies, le Vieux-Montréal et ses faubourgs et, plus récemment, le Quartier International.

L'autoroute Bonaventure représente une barrière infranchissable entre la ville et son fleuve



Les investissements requis pour les infrastructures ont été évalués par SNC-Lavalin à 793 M\$, dans l'hypothèse d'un tunnel sous le bassin Peel et à 558 M\$ advenant le choix d'un pont¹. Ces coûts sont importants mais il faut prendre en considération le prix du *statu quo* (120 M\$ d'ici 2025 pour des travaux de reconstruction), d'autant plus que cette dernière option n'apporte aucune valeur ajoutée aux secteurs avoisinants, contrairement au projet de requalification urbaine qui produit, lui, un vigoureux effet d'entraînement sur les investissements immobiliers.

La mise en œuvre de ce grand projet de requalification urbaine requiert une étroite collaboration des trois paliers de gouvernement, par exemple, dans le cadre du programme sur les infrastructures. Les secteurs privé et péripublic seront également appelés à contribuer aux interventions de nature commerciale. Il faudra faire preuve d'innovation dans les montages financiers. Il faudra profiter du fait que la Ville de Montréal dispose d'importants actifs immobiliers dans le secteur du bassin Peel, dont la mise en valeur sera rendue possible par le réaménagement de l'autoroute Bonaventure. La valeur ajoutée ainsi créée pourra contribuer au financement des travaux de reconstruction.

¹ Toutes les estimations de coûts se rapportant aux travaux de réaménagement de l'autoroute Bonaventure sont de niveau D ($\pm 25\%$). Elles reflètent les coûts avant taxes, selon les prix du marché en 2005.

À noter aussi que les estimations prennent en compte le coût des mesures de mitigation visant à maintenir la circulation pendant les travaux. Par contre, elles ne tiennent pas compte du coût d'éventuelles reconstructions des infrastructures souterraines.

L'autoroute Bonaventure : une frontière de béton entourée de terrains sous-utilisés



Tel que mentionné précédemment, les contraintes financières des différents paliers de gouvernement nécessiteront un étalement dans le temps de ces importants travaux. Nous recommandons donc :

Recommandation 2

De réaliser les travaux de réaménagement de l'autoroute Bonaventure en trois phases distinctes, donnant la priorité aux tronçons qui maximiseront les bénéfices économiques, tout en tenant compte de l'état actuel de l'infrastructure.

Phase 1 : prolongement du centre-ville, de la rue Notre-Dame à la rue Brennan (2006-2010).

Phase 2 : déplacement de l'autoroute Bonaventure entre les ponts Victoria et Champlain (2011-2015).

Phase 3 : réaménagement de l'autoroute Bonaventure entre le pont Victoria et la rue Brennan (2016-2025).

Les deux premières phases nécessitent à peine 20 % des investissements en infrastructures, tout en facilitant la réalisation de plus de 65 % des investissements commerciaux. Les deux premières phases permettront notamment la poursuite des interventions publiques de revitalisation urbaine des dernières décennies ainsi que l'ouverture d'un véritable accès au fleuve pour les Montréalais entre les ponts Victoria et Champlain.

Les phases de réalisation des travaux ainsi que les principales interventions proposées dans le corridor de l'autoroute Bonaventure



Phase 1 : Prolongement du centre-ville, de la rue Notre-Dame à la rue Brennan (2006-2010)

L'autoroute Bonaventure, entre la rue Brennan et la rue Notre-Dame, serait remplacée par un boulevard dont les chaussées se situeraient de part et d'autre d'un îlot central tantôt construit, tantôt paysager. Cette configuration

reprend l'aspect général de la trame historique du secteur en raccordant le faubourg des Récollets et Griffintown.

Les terrains ainsi libérés, appartenant à la Ville de Montréal, seront mis en valeur dans le même esprit que les opérations en cours dans le Quartier International et la Cité Multimédia. Ils permettront, en outre, le développement d'un important potentiel immobilier commercial et résidentiel, transformant la principale entrée de Montréal en un quartier habité et vivant, dans le prolongement du centre-ville.

14



Vue vers le centre-ville, à l'intersection des rues Brennan et Nazareth, avant et après les travaux de réaménagement





Construite lors de l'Expo 67, l'autoroute Bonaventure a subi l'usure du temps et la fatigue de la circulation. Au cours des dernières années, les employés municipaux ont dû intervenir à plusieurs reprises sous la structure afin d'éviter des chutes de fragments de béton. Devant cet état de fait, la Ville de Montréal devra, au cours des prochains mois, statuer sur l'opportunité de réparer, reconstruire ou remplacer la structure actuelle entre la rue Notre-Dame et le bassin Peel. Une étude récente de la firme Roche a évalué que si cette partie de la structure de l'autoroute devait être reconstruite dans sa forme actuelle, les investissements requis dépasseraient les 60 M\$.

La mise en œuvre de cette première phase prévoit donc le démantèlement de la structure élevée de l'autoroute, entre les rues Notre-Dame et Brennan, ainsi que la construction d'un ouvrage de raccordement à l'autoroute existante au sud de la rue de la Commune. L'estimation des coûts de construction et de réaménagement pour ce tronçon, qui permet le prolongement du centre-ville vers

le bassin Peel, est de 79 M\$. Ce montant comprend la démolition de la structure de l'autoroute, le terrassement, les structures de chaussée, le drainage, l'éclairage et les feux de circulation. Par ailleurs, se trouve exclue la reconstruction des infrastructures souterraines, tels les égouts et les aqueducs.

Le réaménagement de ce tronçon, localisé au nord de la rue Brennan, libérera des superficies importantes à des fins de développement immobilier. Ce potentiel entraînerait des investissements immobiliers de plus de 800 M\$ et des retombées économiques permettant aux trois paliers de gouvernement de justifier leurs investissements, compte tenu des revenus générés par la construction et des revenus récurrents par la suite. En effet, près de 165 000 mètres carrés de commerces de détail et de bureaux, et plus de 2 100 unités de logement sont susceptibles de voir le jour dans ce secteur, dans l'horizon de la *Vision 2025*. Le démantèlement de l'autoroute actuelle permettra également l'aménagement de plus de 15 000 mètres carrés de nouveaux espaces verts.



Modélisation de la reconstruction des terrains de la Ville de Montréal, entre les rues Wellington et Notre-Dame

Lemay et associés

Une étude de la Société de développement de Montréal sur le potentiel de redéveloppement des îlots libérés par la démolition de l'autoroute conclut que plus de 1 200 unités de logement et près de 9 000 mètres carrés de commerces de détail pourraient être construits sur ces terrains appartenant à la Ville de Montréal. Le produit de la vente de ces terrains procurerait des recettes de l'ordre de 15 M\$ à la Ville. C'est pourquoi la SHM recommande :

Recommandation 3

Que le réaménagement de l'autoroute Bonaventure entre les rues Notre-Dame et Brennan soit réalisé de façon prioritaire (2006-2010).

Que la maîtrise d'œuvre de ce projet soit assumée par la Ville de Montréal, avec l'assistance financière des deux autres paliers de gouvernement.

Que la Ville de Montréal mette à profit la plus-value créée par le développement de ses propriétés présentement occupées par la structure autoroutière pour aider au financement de son investissement.



Légende

-  Ouvrage de raccordement avec l'autoroute existante
-  Géométrie proposée
-  Potentiel de développement immobilier
-  Espaces publics proposés

Phase 2 : Déplacement de l'autoroute Bonaventure entre les ponts Victoria et Champlain (2011-2015)

L'objectif fondamental de la *Vision 2025*, de redonner aux Montréalais un véritable accès au fleuve, rend cette intervention également prioritaire. Le déplacement de l'autoroute Bonaventure permettra l'aménagement d'un vaste parc riverain en bordure du fleuve reliant, au moyen de pistes cyclables et de sentiers piétonniers, les réseaux récréatifs de l'arrondissement Verdun, du parc Jean-Drapeau, du canal de Lachine et du Vieux-Port. En s'intégrant au réseau vert, ce nouvel équipement d'envergure sera accessible à l'ensemble de la population

et s'imposera comme lieu de convergence des déplacements récréatifs sur les rives du Saint-Laurent.

La mise en œuvre de cette deuxième phase consiste notamment à déplacer l'autoroute Bonaventure dans l'axe de la rue Marc-Cantin, à réaménager l'échangeur Wellington et à désenclaver la Pointe-Saint-Charles par le prolongement de la rue Marc-Cantin vers l'ouest et par l'aménagement d'un lien nord-sud permettant aux résidents de Pointe-Saint-Charles d'accéder au parc riverain. L'estimation des coûts de construction et de réaménagement pour ce tronçon est de 77 M\$. Rappelons qu'il aura comme effet immédiat de redonner aux Montréalais l'accès au fleuve.

18

Le déplacement de l'autoroute Bonaventure entre les ponts Victoria et Champlain libérera les berges du fleuve





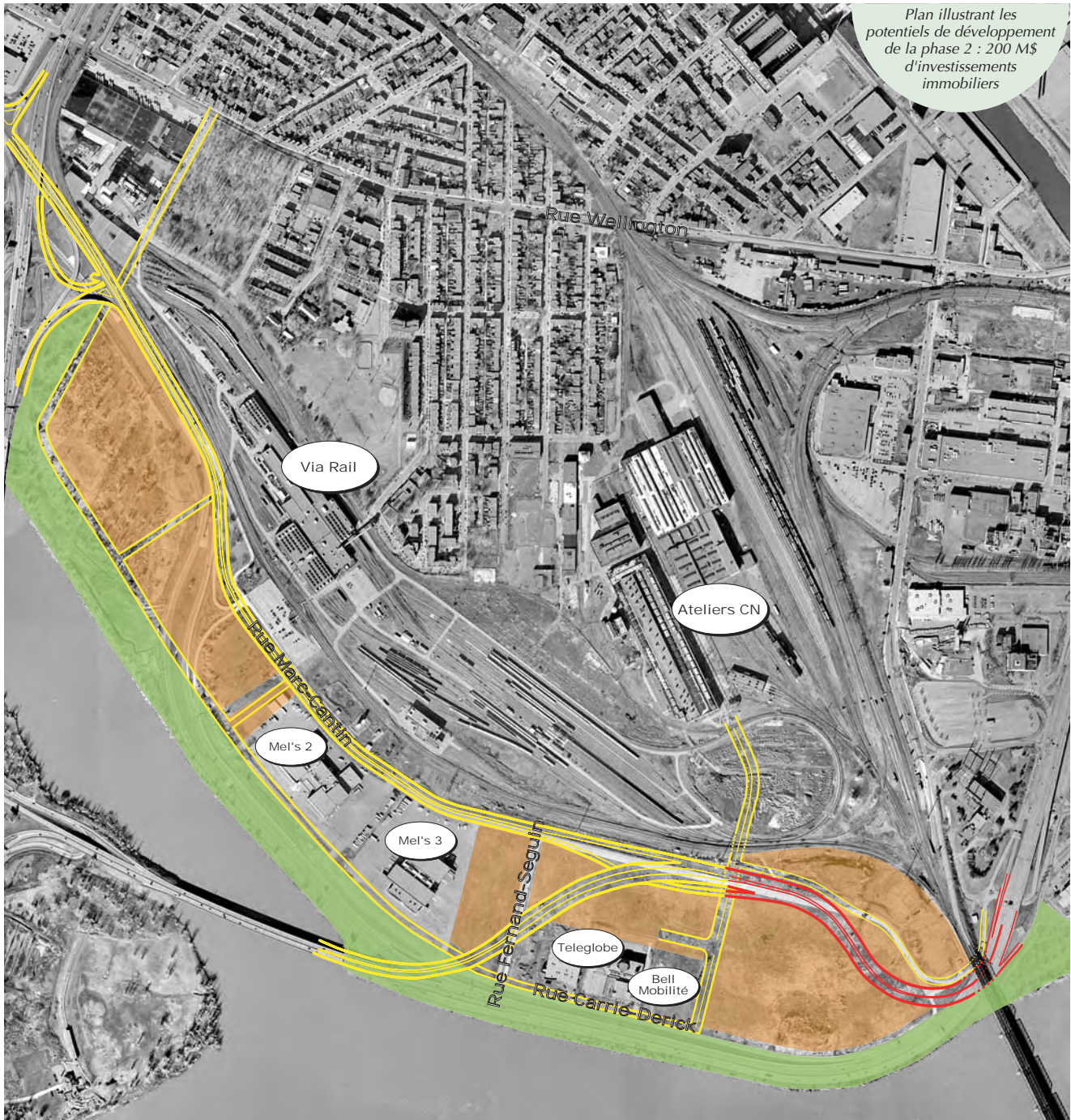


À l'exception du projet de parc linéaire, les vocations demeurent inchangées (parcs d'entreprises) et le réaménagement de ce tronçon aura l'avantage de désenclaver les terrains localisés à l'ouest des studios Mel's. Près de 170 000 mètres carrés de parcs d'entreprises sont susceptibles de voir le jour dans ce secteur, entraînant des investissements immobiliers de l'ordre de 200 M\$. Le démantèlement de l'autoroute actuelle permettra aussi l'aménagement de plus de 235 000 mètres carrés de nouveaux espaces verts. La réalisation de ce projet de déplacement de l'autoroute entre les ponts Victoria et Champlain est donc éminemment souhaitable. En tenant compte de l'étalement dans le temps des projets d'infrastructures et des préoccupations environnementales liées à l'écoulement d'hydrocarbures dans le fleuve, il est recommandé :



Recommandation 4

- De planifier la réalisation du déménagement de l'autoroute entre les ponts Victoria et Champlain dans la période 2011-2015.
- De prévoir dès maintenant la création des réserves foncières nécessaires à la réalisation de ce projet, ce qui revient à la Ville de Montréal.
- De régler préalablement le problème d'écoulement d'hydrocarbures dans le fleuve.



Légende

-  Ouvrage de raccordement avec l'autoroute existante
-  Géométrie proposée
-  Potentiel de développement immobilier
-  Espaces publics proposés

Phase 3 : Réaménagement de l'autoroute Bonaventure entre le pont Victoria et la rue Brennan (2016-2025)

La démolition de la structure élevée de l'autoroute Bonaventure à partir du pont Victoria, remplacée par un boulevard traversant le canal de Lachine, soit par un tunnel, soit par un pont, déblocuera ultimement l'extension du centre-ville en direction du bassin Peel. Les terrains ainsi libérés ouvrent la voie au développement

d'un important potentiel résidentiel, particulièrement sur la rive nord du bassin Peel, le long de la rue de la Commune Ouest. L'aménagement d'une esplanade entre le canal de Lachine et la Cité-du-Havre redonne vie au secteur des bassins et ouvre la porte à de nouvelles vocations sans nuire aux activités industrielles et portuaires.

La mise en œuvre de la phase 3 consiste donc à démolir la structure élevée localisée entre le pont Victoria et le bassin Peel, et à construire un pont ou un tunnel pour

La démolition de la structure élevée de l'autoroute ouvre la voie à un important potentiel résidentiel sur les deux rives du bassin





Banque d'images Pierre Malo, 2003

Vue de nuit du bassin Peel et de l'autoroute Bonaventure à partir du silo de la Cereal Foods Canada

permettre de franchir le canal de Lachine. Le tracé proposé emprunte approximativement l'emprise actuelle de l'autoroute Bonaventure. La longueur du tunnel ou du pont exige la construction d'une passerelle à l'est du bassin Peel, reliant ainsi les deux rives du canal afin d'en faciliter la traversée par les usagers du réseau vert. L'estimation des coûts de construction et de réaménagement de ce tronçon qui permettra de dégager le bassin Peel est de 637 M\$.

Les travaux proposés dégageront de grands espaces à développer dans les secteurs portuaires à l'est du corridor autoroutier, autour des bassins. En effet, plus de 100 000 mètres carrés de commerces de détail et de parcs d'entreprises et plus de 1 300 unités de logement autour du bassin Peel sont susceptibles de voir le jour d'ici 2025. On estime à plus de 500 M\$ les investissements immobiliers que permettra la démolition de la structure élevée entre le pont Victoria et la rue Brennan.

Malgré les retombées très positives (création d'une signature particulière à la porte d'entrée du centre-ville, mise en valeur du lieu historique national du Canal-de-Lachine et investissements immobiliers) qu'entraîneraient la démolition de la structure élevée de l'autoroute Bonaventure entre la rue Brennan et le pont Victoria ainsi que la construction d'un tunnel sous le bassin Peel, la SHM recommande, en tenant compte des contraintes financières :

Recommandation 5

Que le réaménagement du tronçon compris entre le pont Victoria et la rue Brennan ne soit envisagé qu'après 2016, lorsque les travaux des deux premières phases auront été complétés et que les conditions seront plus propices au développement du secteur.

2.2 Tramway du havre



Photo-montage : Multiconcept graphisme inc.

L'idée d'un tramway du havre est née de la nécessité d'apporter une solution au sérieux problème de cohabitation entre les fonctions récréotouristiques et résidentielles dans le Vieux-Montréal. Le projet table notamment sur l'existence d'un corridor ferroviaire sous-utilisé tout le long de la rue de la Commune et qui peut accueillir, sans grands frais, un service de tramway moderne.

Les consultations auprès des principaux intervenants du domaine récréotouristique dans le secteur ont révélé que le même service pourrait, s'il était prolongé jusqu'au quartier des grands hôtels (square Dorchester) et plus tard jusqu'au Quartier des spectacles (station de métro Saint-Laurent), répondre au besoin d'un lien direct entre le havre et le centre-ville pour assurer un meilleur accès aux sites du Vieux-Port, du Vieux-Montréal et du canal de Lachine.

Le tramway du havre pourrait desservir les nombreuses attractions touristiques qui gravitent autour de ces centres d'intérêt, tels le centre des Sciences de Montréal, le musée d'archéologie et d'histoire de Montréal Pointe-à-Callière, l'exposition Flora 2006, la gare maritime, le musée Marguerite-Bourgeoys et la maison Georges-Étienne Cartier, pour ne nommer que celles-là.

Le tramway pourrait enfin devenir un précieux outil de développement économique pour le secteur de Griffintown, la Cité Multimédia, la revalorisation du silo numéro 5, le faubourg Québec, le projet de développement de l'ancienne gare-hôtel Viger et le développement immobilier du secteur nord du bassin Peel.

Tronçon square Dorchester – bassin Peel – Vieux-Port – métro Champ-de-Mars

Compte tenu de l'apport du tramway à la décongestion dans le Vieux-Montréal, et au développement récréotouristique et immobilier dans le havre; compte tenu de ses coûts de réalisation fort abordables (moins de 50M\$) en raison de l'infrastructure

ferroviaire déjà en place sur une bonne partie du trajet; et enfin, du potentiel de ce tronçon de devenir la boucle centrale d'un plus vaste réseau qui viendrait concrétiser l'intérêt manifesté par le maire de Montréal pour le tramway, il est recommandé :

Recommandation 6

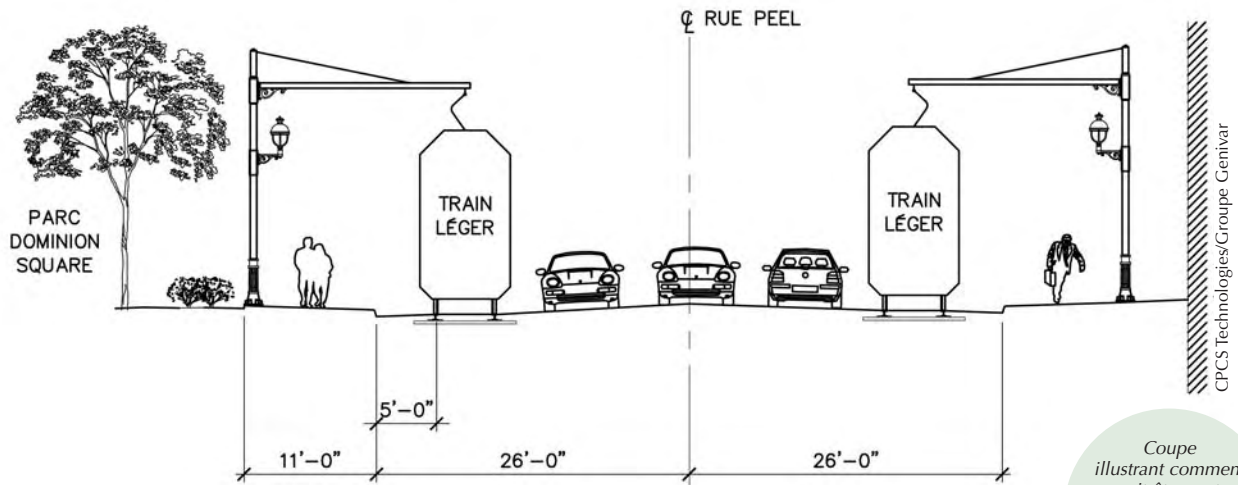
De réaliser, d'ici 2010, le projet de tramway du havre entre le square Dorchester, le bassin Peel, le Vieux-Port et le métro Champ-de-Mars. D'instituer à cette fin un partenariat avec les principaux intervenants, tels la Société du Vieux-Port, l'Agence Parcs Canada, l'Association des commerçants du Vieux-Montréal et les développeurs intéressés, en vue de promouvoir la réalisation du projet.

Prototype de tramway exposé sur la rue Peel, en novembre 2005



Photographe : Denis Gendron





Tronçon parc Jean-Drapeau

Il devient aussi nécessaire de réévaluer les avantages qu'offrirait une ligne de tramway entre le parc Jean-Drapeau et le tronçon desservant le quartier des grands hôtels et le Vieux-Montréal. Cette ligne pourrait être aménagée en très grande partie sur l'emprise de l'Expo Express. Elle contribuerait à soulager la congestion automobile sur l'île Notre-Dame. La SHM recommande :

Recommandation 7

D'évaluer le potentiel de développement d'une ligne de tramway jusqu'au parc Jean-Drapeau (2011-2025).

Tronçon métro Champ-de-Mars – métro Place-d'Armes – Quartier des spectacles

Le Partenariat du Quartier des spectacles a identifié l'importance d'un lien privilégié de transport collectif entre le Quartier des spectacles et le Vieux-Port, particulièrement lors de la tenue d'événements de masse. Le prolongement du tramway jusqu'à la station de métro Saint-Laurent permettrait d'atteindre cet objectif. Il est donc recommandé :

Recommandation 8

D'évaluer la pertinence de prolonger le réseau de tramway en reliant le métro Champ-de-Mars au métro Place-d'Armes et au Quartier des spectacles (2011-2025).

Tronçon bassin Peel – marché Atwater

L'Agence Parcs Canada a protégé une emprise le long de la rive nord du canal de Lachine pour l'implantation éventuelle d'un tramway touristique dans ce corridor. Un ancien corridor ferroviaire est toujours disponible aux mêmes fins le long de la rue Saint-Patrick sur le côté sud du canal. L'arrondissement Sud-Ouest a demandé à la Société du Havre d'envisager une extension du service de tramway sur son territoire jusque dans le secteur de la station de métro Charlevoix et/ou du marché Atwater. La SHM recommande :

Recommandation 9

D'évaluer la pertinence de prolonger le réseau de tramway en reliant le pôle du bassin Peel au marché Atwater (2016-2020)

2.3 Expansion de l'offre récréotouristique et culturelle

Le document *Le havre de Montréal – Vision 2025* a clairement identifié la nécessité d'assurer une croissance harmonieuse des fonctions récréative, touristique et culturelle sur le territoire du havre en favorisant tout particulièrement une meilleure répartition de la clientèle sur le territoire, une plus grande fluidité des déplacements ainsi qu'un étalement de l'offre sur les quatre saisons. Les trois principaux intervenants dans ce secteur – la Société du Vieux-Port de Montréal, la Société du parc Jean-Drapeau, et l'Agence Parcs Canada – se sont engagés à tenir compte de ces objectifs dans la mise à jour de leur plan de développement.

La SHM regrette que l'ambitieux projet de Loto-Québec d'aménager au bassin Peel et sur les terrains des anciens ateliers du CN à Pointe-Saint-Charles un centre de divertissement d'envergure internationale, incluant un centre de foires, n'ait pas été reconnu à sa juste valeur et ait dû être abandonné. Sa réalisation aurait contribué de façon importante au développement récréotouristique et culturel du havre et aurait mis Montréal sur un pied d'égalité avec Toronto, Boston et Philadelphie en ce qui

concerne la tenue d'expositions commerciales à l'échelle nord-américaine. L'importance d'un second pôle récréotouristique dans le secteur ouest du havre n'en demeure pas moins. La SHM désire exprimer sa vive appréciation à Loto-Québec et au Cirque du Soleil d'avoir proposé un projet d'une telle envergure et espère qu'un nouveau promoteur se manifesterait pour les raisons suivantes :

- la création d'un nouveau pôle récréotouristique au bassin Peel réduira les problèmes de cohabitation dans le secteur du Vieux-Montréal – Vieux-Port – Canal de Lachine, en favorisant un étalement de la clientèle sur le territoire du havre;
- l'implantation de ce pôle récréotouristique au bassin Peel contribuera à revitaliser ce secteur délabré du canal de Lachine en y attirant une nouvelle clientèle;
- l'achalandage engendré par ce pôle aidera à rentabiliser le service de tramway du havre et contribuera ainsi à assurer une fluidité accrue des déplacements sur l'ensemble du territoire du havre;
- ce pôle servira de point d'accès au canal de Lachine pour la clientèle récréotouristique en provenance du Vieux-Port ou du quartier des grands hôtels.



Secteur du bassin Peel

Terrains des anciens bassins Tate et Wellington

Malgré l'abandon du projet de centre de divertissement de Loto-Québec, le potentiel immobilier de ces terrains demeure intéressant. La SHM recommande:

Recommandation 10

Que les terrains entourant les anciens bassins Tate et Wellington soient désignés pour la création d'un nouveau pôle récréotouristique et qu'une équipe de travail identifie un projet approprié ainsi que les promoteurs disposés à en assumer le risque financier.

Centre de foires d'envergure internationale

Le projet de construire un centre de foires d'envergure internationale dans le quartier de Pointe-Saint-Charles reste valable. La SHM recommande donc :

Recommandation 11

Que le site des anciens ateliers du CN et celui des anciens bassins Tate et Wellington fassent partie de l'éventail des sites envisagés par le gouvernement du Québec pour doter Montréal et le Québec d'un centre de foires d'envergure internationale.



Aperçu de la désolation qui règne dans le secteur des anciens bassins Tate et Wellington



Les anciens bassins Tate et Wellington sont séparés des anciens ateliers du Canadien National par une cour de triage



Vieux-Port de Montréal

Réaménagement proposé du secteur du quai de l'Horloge

La Société du Vieux-Port de Montréal a récemment présenté au gouvernement canadien son plan de développement pour la période 2005-2015. La SHM estime que ce dernier contribue à la réalisation des grands objectifs mis de l'avant pour le secteur récréotouristique dans la *Vision 2025*, particulièrement en ce qui a trait à l'étalement de l'offre touristique sur le plan géographique (développement du secteur du quai de l'Horloge) et dans le temps (expansion de l'offre sur quatre saisons). Elle recommande :

Recommandation 12

Que le gouvernement canadien autorise les investissements de 170 M\$ nécessaires à la mise en œuvre du plan de développement 2005-2015 de la Société du Vieux-Port de Montréal.



Canal de Lachine entre le Vieux-Port et les écluses Saint-Gabriel

Aménagements de Parcs Canada dans le secteur du bassin Peel

Le plan directeur du lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine de Parcs Canada propose un ensemble de projets. La SHM estime que ce plan contribue à la réalisation des grands objectifs de la *Vision 2025*, particulièrement en ce qui a trait à l'aménagement d'un pavillon d'accueil et d'un centre d'interprétation, à l'installation d'îlots d'interprétation à des endroits stratégiques et au développement d'activités multiples (navettes maritimes et terrestres, circuits avec audioguides, boutiques de vente). Parcs Canada entend s'associer à divers autres intervenants pour relever des défis communs de protection et de mise en valeur des ressources disponibles, dont le dégagement de certains bassins (Wellington, bief no 2) et la stabilisation de certains ouvrages (déversoirs). La SHM recommande :

Recommandation 13

Que le gouvernement canadien autorise les investissements de 10 M\$, nécessaires à la mise en œuvre du plan directeur de Parcs Canada pour le secteur du canal situé entre le Vieux-Port et les écluses Saint-Gabriel.

Parc Jean-Drapeau

La Société du parc Jean-Drapeau poursuit le processus d'actualisation de son plan directeur de mise en valeur et de développement pour la prochaine décennie. Selon les résultats des consultations menées auprès de divers intervenants du havre, il nous apparaît important que ce plan propose des solutions au financement et à la cohabitation des fonctions parc et commerciale, notamment en raison de la décision de ne pas déménager le Casino de l'île Notre-Dame. Le prolongement éventuel du système de tramway du havre pour la desserte du parc et l'étalement de l'offre récréotouristique en toutes saisons devraient également être pris en considération. Notons, qu'advenant la réalisation du projet d'aménagement du bassin nautique, le parc Jean-Drapeau aurait un rôle-clé à jouer en donnant accès aux activités nautiques qui s'y développeront. La SHM recommande donc :

Recommandation 14

Que la Société du parc Jean-Drapeau, dans l'élaboration de son plan de développement, considère :

- le financement requis pour l'entretien des équipements;
- la cohabitation entre les fonctions parc et commerciale;
- le prolongement éventuel du système de tramway;
- l'étalement de l'offre récréotouristique en toutes saisons.

Patrimoine du havre

Le rôle unique du havre en tant que témoin et site de l'histoire économique, politique et sociale du Québec et du Canada exige que nous accordions une attention toute particulière à son patrimoine historique et naturel. On ne saurait perdre de vue la valeur exceptionnelle de son caractère patrimonial, non seulement en raison de son attrait touristique, mais aussi en raison de sa contribution à la qualité de vie. Il faudra prendre en considération la contribution du secteur privé à la mise en valeur d'éléments de ce patrimoine.

Vue du chenal Lemoyne vers l'est entre les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame



Banque d'images Pierre Malo, 1999



Entrepôts Penn & Buchanan, face au canal de Lachine

L'étude portant sur le portrait des ressources patrimoniales du secteur des bassins qui est présentement en cours permettra de proposer un plan d'action et des recommandations fondées sur ce potentiel patrimonial. Il s'agira d'y implanter de nouveaux équipements, produits et services, qui contribueront au développement économique, culturel et touristique du havre. De même, le redéveloppement urbain devra intégrer les éléments patrimoniaux les plus significatifs de l'époque industrielle et maritime du havre. La reconnaissance nationale et internationale de certains éléments patrimoniaux présents dans le havre apporterait un appui et une crédibilité accrus aux efforts de mise en valeur de ce patrimoine. La SHM recommande :

Recommandation 15

De prévoir un budget de 1 M\$ pour assurer la conservation, la mise en valeur et la promotion des ressources patrimoniales du havre.

2.4 Développement immobilier des terrains en friche

Le territoire du havre est parsemé de terrains en friche – plus d'un kilomètre carré au total – dont une grande proportion est de propriété publique. Ces terrains souffrent souvent de problèmes environnementaux, mais leur proximité du centre-ville les rend très attrayants à des fins de développement immobilier. Celui-ci a été handicapé dans le passé par une tenure publique complexe conjuguée à un manque d'intérêt du secteur privé. Le développement de ces terrains en friche ne nécessitera pas, sauf peut-être sur le plan de la décontamination des sols, d'injection de fonds publics puisque leur potentiel commercial justifiera le financement des projets.

Postes Canada

Ce terrain de quelque 92 000 mètres carrés sur la rive nord du canal de Lachine à proximité du centre-ville est désaffecté depuis plusieurs années et offre un potentiel de développement exceptionnel. L'arrondissement Sud-Ouest considère sa mise en valeur prioritaire. Les groupes communautaires y voient, pour leur part, une occasion unique de promouvoir la construction de logements sociaux et abordables. Ce site pourrait accueillir plusieurs types d'usages : son aménagement devrait s'effectuer dans une perspective de mixité sociale, combinant donc des unités de logement social et abordable ainsi que des locaux commerciaux. Il pourrait



Ancien centre de tri postal de Postes Canada sur la rive nord du canal de Lachine

également accueillir une mixité d'usages de type commercial, industriel léger et résidentiel.

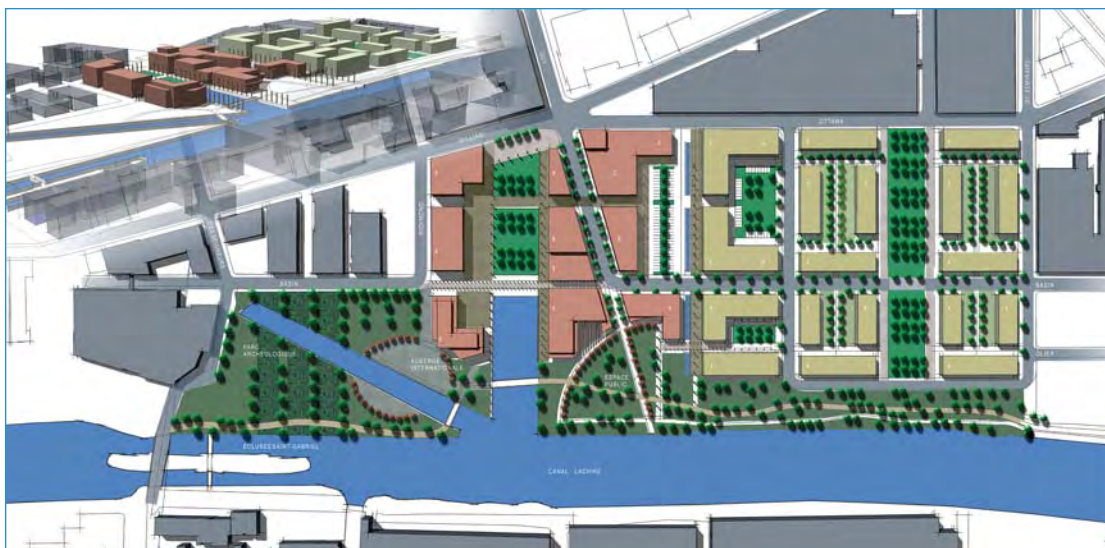
Le financement de ce développement de quelque 250 M\$ ne nécessitera pas de fonds publics, sauf le recours à des programmes plus généraux concernant le logement social et abordable, puisque la valeur intrinsèque du terrain est en mesure de supporter l'ensemble des frais de développement. La SHM recommande :

Recommandation 16

Que la propriété des terrains de Postes Canada soit transférée immédiatement à la Société immobilière du Canada (SIC).

Que cette dernière démarre sans plus tarder le processus de développement.

Que soit mis en place un programme pour aider à la décontamination des sols de propriété publique.



Proposition de RESO et Bâtir son quartier pour l'aménagement du terrain de Postes Canada

Silo numéro 5

Cette structure controversée (monument patrimonial pour les uns, atrocité monumentale pour les autres) suscite depuis peu l'intérêt de plusieurs développeurs en raison de sa localisation stratégique.

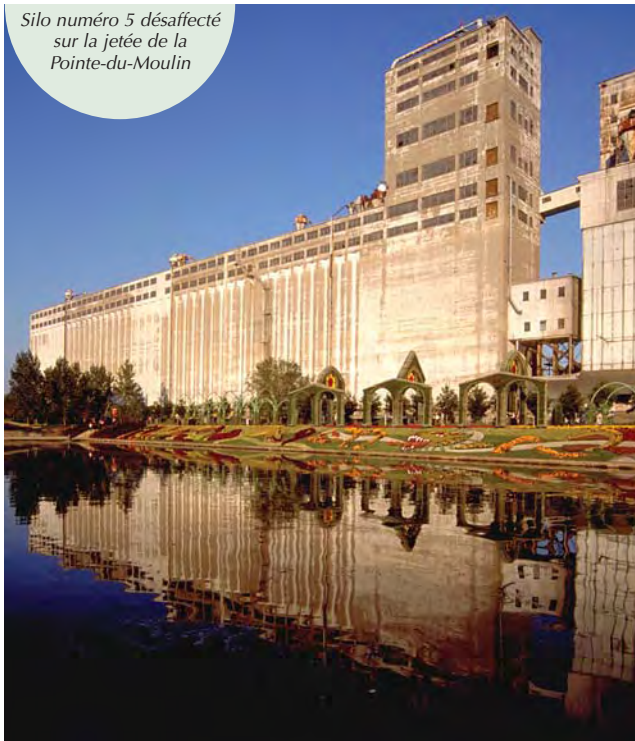
Son propriétaire, l'Administration portuaire de Montréal, a lancé au cours de l'été dernier un appel d'offres d'intérêt auprès du secteur privé. Il a reçu en octobre 2005 six propositions et en a sélectionné trois en décembre dernier, avec l'intention de négocier avec l'un des groupes une entente finale de développement. Le financement de ce projet, estimé à quelque 300 M\$, sera la responsabilité du promoteur. Il est recommandé :

Recommandation 17

Que l'Administration portuaire, avec l'appui du gouvernement canadien, procède rapidement à la sélection d'un finaliste pour la conclusion d'une entente de développement du silo numéro 5.

Que le développeur sélectionné démarre sans tarder le processus de planification et d'approbation d'un plan d'aménagement d'ensemble.

Silo numéro 5 désaffecté sur la jetée de la Pointe-du-Moulin



Terrain de la Cité-du-Havre

Un terrain tout à fait exceptionnel de quelque 150 000 mètres carrés, situé juste à l'ouest du quartier résidentiel de la Cité-du-Havre, est demeuré en friche depuis la fin d'Expo 67. Son développement a été retardé par une mésentente sur les titres de propriété entre la Société canadienne d'hypothèques et de logement et Cadim, une filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec. La SHM recommande :

Recommandation 18

Que les gouvernements canadien et québécois prennent les dispositions nécessaires pour apporter rapidement une solution à la mésentente sur les titres de propriété qui fait obstacle au développement du terrain de 150 000 mètres carrés, situé juste à l'ouest du quartier résidentiel de la Cité-du-Havre.

Un terrain de 150 000 mètres carrés à développer à la Cité-du-Havre



Pôle Viger

Une recommandation majeure de la *Vision 2025* est la création de deux nouveaux pôles en vue d'assurer une offre plus équilibrée sur le territoire du havre et contribuer ainsi à la décongestion du Vieux-Montréal pendant la saison estivale. Le projet de centre de divertissement au bassin Peel visait justement cet objectif pour le secteur ouest du havre. La réalisation d'un pôle dans le secteur est du havre fait partie de cette stratégie. Elle fait appel à plusieurs intervenants :

- La Société de développement de Montréal a relancé le développement immobilier du faubourg Québec en vue d'accueillir quelque 700 unités de logement.
- Le projet de conversion de l'ancien entrepôt frigorifique du Vieux-Port de Montréal en copropriétés devrait être complété dans les prochains mois et amènera une nouvelle clientèle dans ce secteur du havre.
- Le plan de développement de la Société du Vieux-Port vise à réaménager le secteur du quai de l'Horloge en y implantant une marina, des aires de

stationnement et des activités récréotouristiques présentant une offre quatre saisons; le financement de ce projet doit s'effectuer à l'intérieur de son Plan de développement 2005-2015, auquel la SHM accorde son appui.

- La Ville de Montréal a accepté l'offre d'achat de la société privée Développement Télémedia pour l'ancienne gare-hôtel Viger située à l'intersection des rues Berri et Saint-Antoine et l'acte de vente sera signé au plus tard au début de l'été 2006. Développement Télémedia prépare un plan d'aménagement d'ensemble pour la mise en valeur du site et se dit intéressée à contribuer à la mise en service du tramway du havre.

En vue de consolider ce nouveau pôle de développement urbain, qui représente des investissements de l'ordre de 300 M\$, la SHM recommande :

Recommandation 19

Que la Ville de Montréal complète d'ici 2010 le réaménagement déjà entamé du square Viger, au coût de 12 M\$.

Vue d'ensemble du secteur du faubourg Québec avec, en avant-plan, l'ancienne gare-hôtel Viger



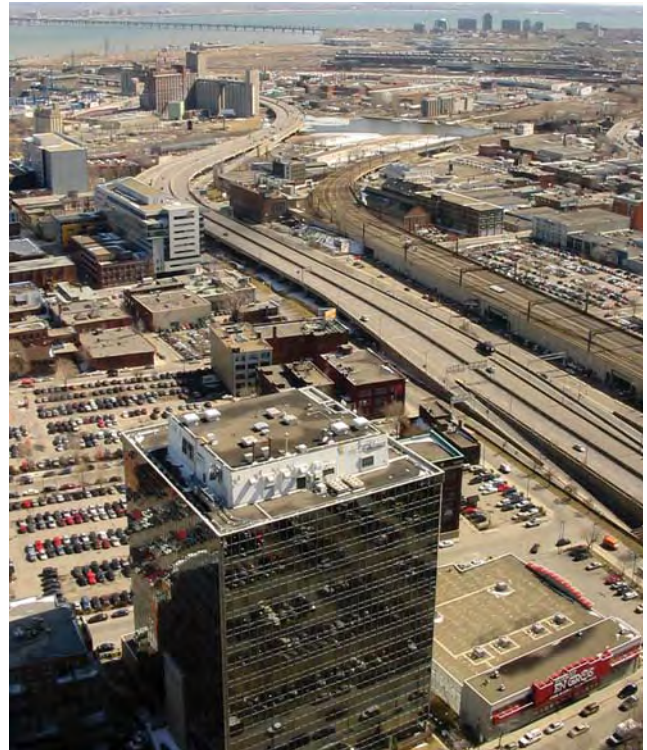
Faubourg des Récollets

Tel que mentionné dans la section 2.1 traitant du réaménagement de l'autoroute Bonaventure entre les rues Notre-Dame et Brennan, ce projet libérera un potentiel immobilier considérable (800 M\$) dans le secteur du faubourg des Récollets, directement, en créant de nouvelles parcelles disponibles au développement et indirectement, en rendant des parcelles existantes beaucoup plus attrayantes à des fins de développement immobilier. Une grande partie de ces parcelles sont de propriété municipale. La SHM recommande :

Recommandation 20

Que l'Administration municipale évalue la pertinence de confier le développement des terrains libérés par le réaménagement de l'autoroute Bonaventure entre les rues Notre-Dame et Brennan à une instance par-municipale ou même à un partenariat public-privé qui serait appelé à contribuer aux coûts de réaménagement de l'autoroute.

34



*Vue des friches urbaines
du faubourg des
Récollets*



*Vue aérienne des
anciens ateliers du
Canadien National dans
Pointe-Saint-Charles*

Anciens ateliers du CN à Pointe-Saint-Charles

L'abandon du projet de centre de divertissement de Loto-Québec, associé au projet de centre de foires d'envergure internationale sur les anciens ateliers du CN à Pointe-Saint-Charles, rend pour le moins problématique le développement de cette immense propriété située au cœur de Pointe-Saint-Charles.

La SHM recommande :

Recommandation 21

Que la Ville de Montréal relance sans tarder les discussions avec l'acheteur désigné, ou avec le CN qui est toujours propriétaire de ces terrains, pour en assurer le redéveloppement dans le respect du riche patrimoine industriel du lieu, tout en tenant compte de la nécessité de décontaminer les sols.

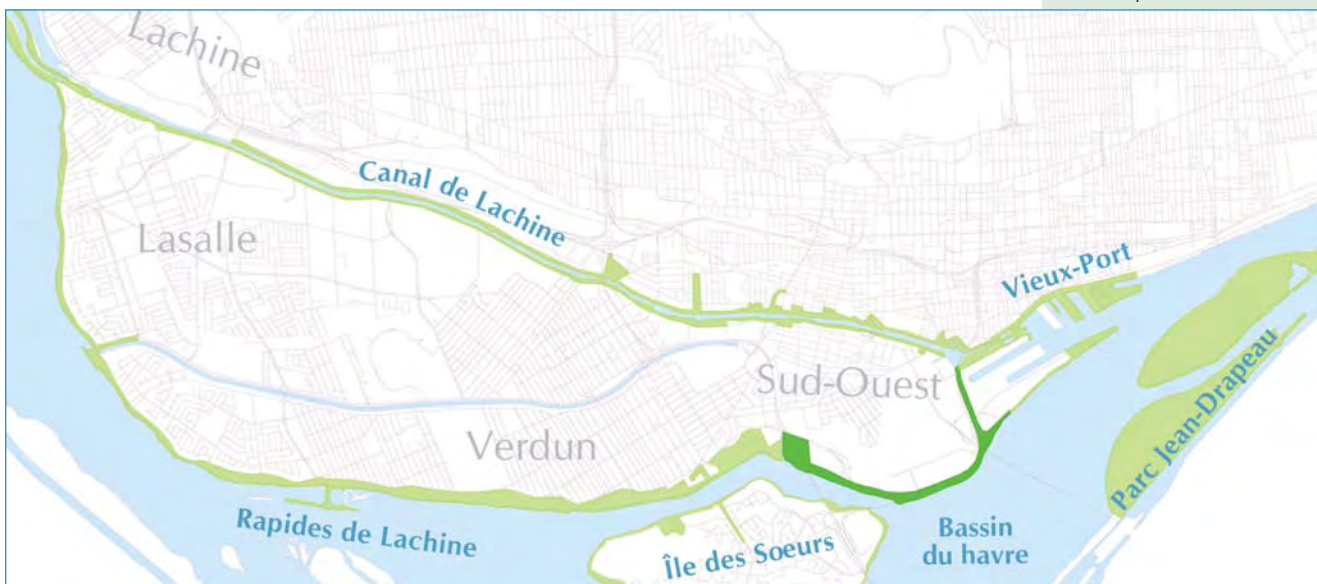
2.5 Aménagement des espaces bleus et verts

Un des trois axes stratégiques de la *Vision 2025* est la réappropriation de l'espace riverain en vue de rendre le fleuve accessible. La recommandation de déplacer l'autoroute le long du corridor ferroviaire, entre les ponts Victoria et Champlain, vise à dégager les rives du fleuve pour en redonner l'accès aux Montréalais. La *Vision 2025* mentionne plusieurs autres mesures favorisant une accessibilité accrue au fleuve Saint-Laurent et au canal de Lachine.

Réseau vert entre les ponts Champlain et de la Concorde

Le parc linéaire qui pourra être aménagé en bordure du fleuve viendra compléter le réseau vert reliant l'arrondissement Verdun, le parc Jean-Drapeau, le canal de Lachine et le Vieux-Port. L'estimation des coûts d'aménagement et de *renaturalisation* des berges s'élève à environ 35 M\$. En superficie, ce nouvel espace vert représente l'équivalent du parc Lafontaine ou du parc des Rapides à LaSalle.

Le réseau vert actuel (en vert pâle) et le lien proposé en vue de compléter la boucle (en vert plus foncé)



Élimination de l'écoulement d'hydrocarbures dans le fleuve

Une solution définitive au problème d'écoulement d'hydrocarbures dans le fleuve en amont du pont Victoria est un préalable à tout programme d'accessibilité des Montréalais à leur fleuve. Le gouvernement fédéral a récemment annoncé son appui financier au Centre d'excellence de Montréal en réhabilitation de sites (CEMRS) pour réaliser une étude sur la meilleure solution à ce sérieux problème qui exige une intervention rapide. La SHM recommande :

Recommandation 22

Que les travaux visant à éliminer l'écoulement des hydrocarbures dans le fleuve en amont du pont Victoria débutent d'ici 2008.

La SHM recommande :

Recommandation 23

Que l'aménagement du premier tronçon du réseau vert en rives, entre les ponts Victoria et Champlain, soit entrepris dès que le déplacement de l'autoroute Bonaventure aura été complété, au plus tard en 2015.

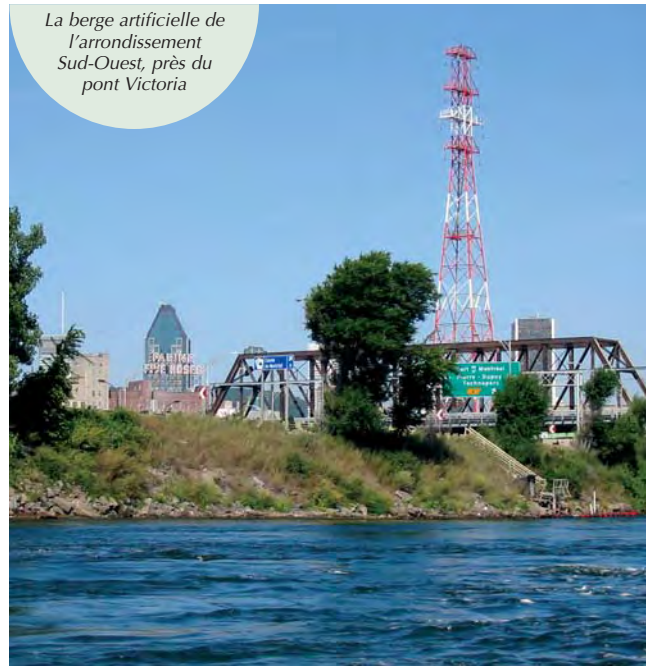
Que le tronçon du parc linéaire dans le secteur de la Cité-du-Havre soit intégré aux développements immobiliers prévus dans ce secteur.

Que son prolongement jusqu'au Vieux-Port soit intégré à la troisième phase de réaménagement de l'autoroute Bonaventure.

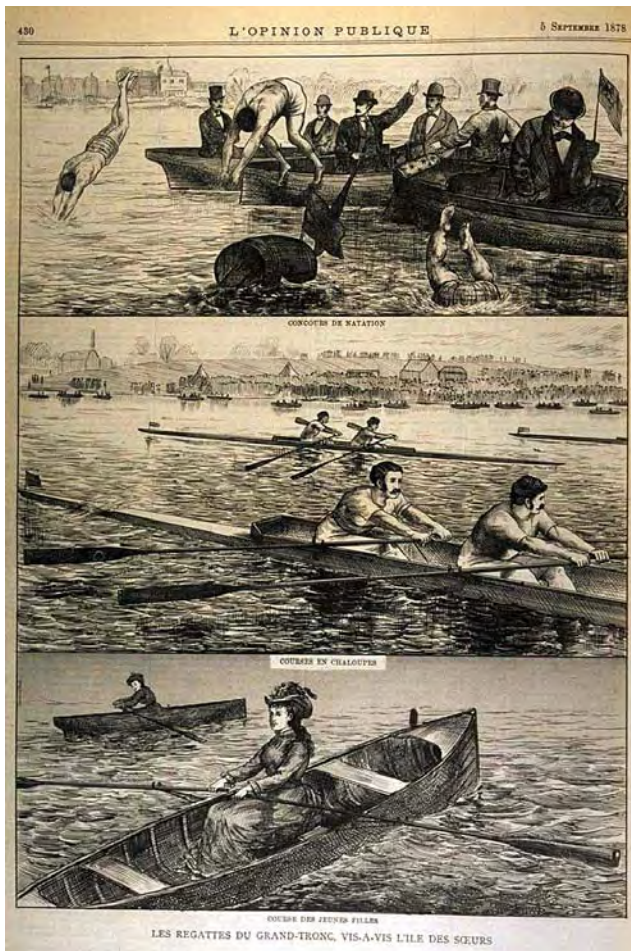
Étude d'impact environnemental et de potentiel nautique

L'idée d'aménagement d'un bassin nautique en amont du pont de la Concorde a été exprimée au cours du processus de concertation, qui s'est déroulé à l'automne 2003, avec des résidents du havre. Ceux-ci ont clairement indiqué que l'on ne doit pas se résigner à regarder passer le courant du haut des escarpements constitués par les remblais dans ce secteur du fleuve. Ils veulent récupérer un réel accès à l'eau pour la pratique d'activités nautiques. La SHM a décidé de réexaminer le projet de centrale hydroélectrique au fil de l'eau qui lui avait déjà été présenté par la firme de génie conseil RSW. Ce projet de centrale permettrait justement, en élevant le niveau d'eau du bassin du havre, de réduire la vitesse du courant et de faciliter la *renaturalisation* des berges (complètement détruites par les interventions du siècle dernier), en plus de produire quelque 350 mégawatts

36



La berge artificielle de l'arrondissement Sud-Ouest, près du pont Victoria



Les régates du Grand Tronc près de l'île des Sœurs en 1878

L'Opinion publique, Bibliothèque nationale du Québec

d'énergie propre. Il permettrait enfin, moyennant des redevances payées par Hydro-Québec, de financer l'entretien du réseau vert autour de son périmètre.

Devant les préoccupations qu'inspire l'état de l'écosystème dans ce secteur du fleuve, la SHM a voulu préciser la nature des risques et identifier les mesures d'atténuation possibles. Au premier abord, l'idée ne fait pas l'unanimité. Les uns y voient une erreur écologique, les autres, tout en reconnaissant les facteurs de risque environnemental, insistent sur la possibilité d'identifier des solutions pour gérer efficacement ces risques.

Compte tenu du remarquable potentiel de ce projet, qui, entre autres bénéfiques, redonnerait aux Montréalais la pleine jouissance de leur fleuve, en harmonie avec la faune et la flore du milieu, la SHM recommande :

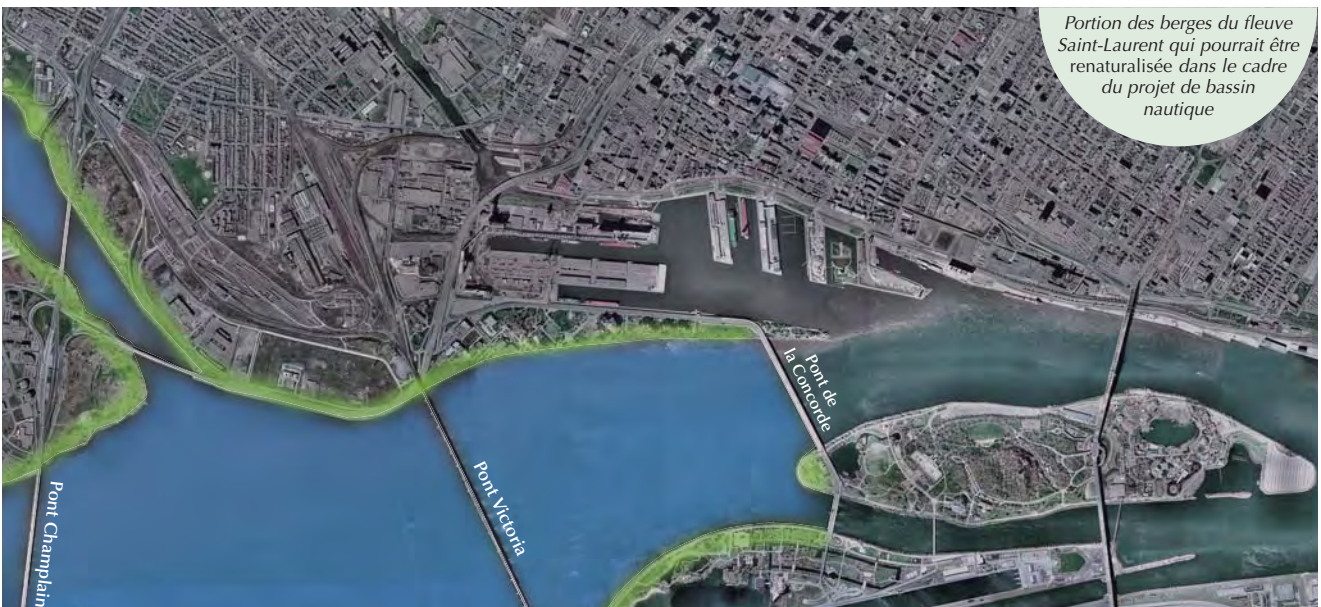
Recommandation 24

Que le gouvernement du Québec entreprenne une étude en vue d'évaluer le potentiel du projet de centrale au fil de l'eau sur le plan des activités nautiques, de même que les retombées économiques, sociales et environnementales, tout en précisant les risques écologiques du projet et les mesures d'atténuation pertinentes.

Réseau bleu : bassin du havre

Si les résultats des études recommandées à l'article précédent sont concluants, l'aménagement du bassin du havre devrait être entrepris par Hydro-Québec, en partenariat avec un organisme responsable du volet de récréotourisme nautique, après une consultation publique.

Vue vers l'est de l'emplacement du bassin du havre



Portion des berges du fleuve Saint-Laurent qui pourrait être renaturalisée dans le cadre du projet de bassin nautique

La Société du Havre recommande :

Recommandation 25

Qu'Hydro-Québec entreprenne, si les résultats des études sont concluants, le processus d'aménagement du bassin du havre, en partenariat avec un organisme responsable du volet de récréotourisme nautique, après consultation publique.

2.6 Gestion des sols

Programme de gestion des sols

La plupart des terrains en friche dans le havre sont constitués de remblais de qualité variable. Dans la majorité des cas cependant, ces remblais ne satisfont pas aux critères résidentiels du ministère de l'Environnement du Québec. Compte tenu de leur proximité du centre-ville, la vocation de ces terrains est plutôt résidentielle. Il est donc essentiel, en vue de récupérer ces friches, d'élaborer des solutions économiquement viables à la gestion de ces remblais. Le procédé habituel du *dig and dump* (excavation et disposition) ne permettra pas de viabiliser ces terrains. À noter, enfin, que le gouvernement du Québec n'a pas reconduit le programme Revi-Sols en avril 2005. En ce qui concerne la gestion des sols appartenant aux pouvoirs publics, la SHM recommande :

Recommandation 26

Que chacun des trois paliers de gouvernement mette en place des mesures visant à faciliter la restauration des sols de leurs propriétés et à établir des priorités d'intervention à la lumière des orientations de la *Vision 2025*.

Élimination des remblais contaminés du bassin Peel

L'esplanade du bief numéro 2 située sur la rive sud du canal de Lachine, entre l'autoroute Bonaventure et le pont de la rue Mill, est constituée de remblais qui remontent aux années soixante. Propriété de Travaux publics et services gouvernementaux Canada (TPSGC) et sous la garde de la Société du Vieux-Port de Montréal, cette parcelle est admissible à une aide financière du gouvernement fédéral qui pourrait couvrir jusqu'à 80 % du coût des travaux d'excavation et de disposition des matériaux. On peut ainsi songer à rétablir la largeur originale du canal à cet endroit. Cette intervention rendrait plus attrayante la perspective de redéveloppement des propriétés de l'Administration portuaire de Montréal situées au nord de la rue Mill, en bordure de cette esplanade. Le solde de 20 % du coût des travaux serait à la charge de TPSGC. Nous recommandons :

Recommandation 27

Que la Société du Vieux-Port de Montréal entreprenne les démarches qui permettront d'éliminer les remblais contaminés du bief numéro 2 du bassin Peel dans le cadre du Plan d'action accéléré sur les lieux fédéraux contaminés.

À l'est de l'autoroute Bonaventure, l'élimination du remblai du bief numéro 2 permettra de redonner au canal de Lachine son ancienne configuration





Terrain vacant sur la Cité-du-Havre, une jetée artificielle exclusivement constituée de remblais



Le site remblayé des anciens bassins Tate et Wellington



Le site remblayé des anciens bassins 1,2,3 et 4 du canal de Lachine, propriété de Postes Canada



Secteur remblayé au sud de Pointe-Saint-Charles, entre les ponts Clément et Victoria

Partie 3 : Mise en œuvre

Avec le dépôt de ce rapport, la Société du Havre de Montréal aura complété le mandat qui lui a été confié à l'automne 2002. Le temps est maintenant venu de passer à l'action.

3.1 Entente sur le développement du havre de Montréal

La SHM est d'avis que la première étape de mise en œuvre passe nécessairement par la conclusion d'une entente entre le gouvernement fédéral, le Québec et la Ville de Montréal, respectant les modalités usuelles de négociation et d'approbation d'ententes entre les gouvernements. La SHM recommande :

Recommandation 28

Qu'une entente entre le gouvernement fédéral, le Québec et la Ville de Montréal intervienne d'ici le 31 décembre 2006.

Que cette entente :

- confirme la volonté des trois parties de concrétiser la *Vision 2025* proposée par la Société du Havre de Montréal;
- identifie les priorités retenues (voir *Annexe*);
- établit le programme de mise en œuvre étalé sur quatre phases entre 2006 et 2025;
- concrétise le partage des responsabilités;
- et prévoit la mise en place d'une structure de coordination pour en assurer le suivi (voir *organigramme*).

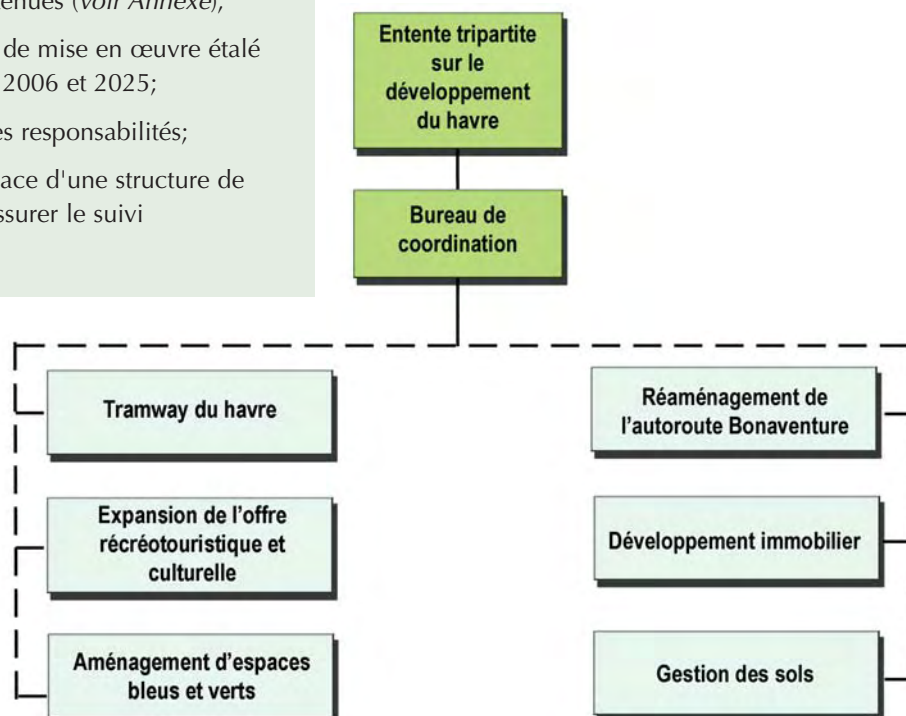
3.2 Structure de mise en œuvre

À la lumière de son expérience des trois dernières années et après un examen de projets similaires, la Société du Havre en est venue à la conclusion que la meilleure solution n'est pas de centraliser au sein d'un organisme indépendant la responsabilité de la mise en œuvre de la *Vision 2025*. En effet, cette approche adoptée par le *Toronto Waterfront Revitalization Corporation* ne nous paraît pas souhaitable dans le contexte montréalais. La SHM recommande plutôt :

Recommandation 29

Que la réalisation des principales interventions de la *Vision 2025* soit prise en charge par chacun des partenaires gouvernementaux, dans le cadre de leur juridiction respective, et par les secteurs privé ou parapublic, quant aux interventions de nature commerciale.

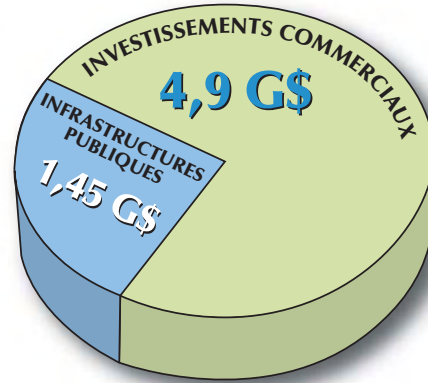
Ceci nécessitera évidemment une étroite collaboration entre les partenaires pour assurer la coordination de leurs efforts dans la réalisation de leurs engagements respectifs et, le cas échéant, dans la mise en œuvre de projets communs. Une structure légère de coordination devrait être prévue à cette fin.



Organigramme de la structure de coordination proposée pour la mise en œuvre de la *Vision 2025*

3.3 Portrait financier

La réalisation de la *Vision 2025* entraînera des investissements de quelque 6,4 G\$ qui, en majeure partie (75 %), seront de nature commerciale. Les investissements publics à des fins d'infrastructures représenteront en moyenne moins de 50 M\$ par année pour les 10 premières années de la *Vision 2025*.



Répartition des investissements prévus dans le cadre de la mise en œuvre de la *Vision 2025*

Retombées économiques

Réaménagement de l'autoroute Bonaventure

L'étude de retombées économiques réalisée par le Groupe Genivar démontre que, pour le seul projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure, les revenus de toute nature des trois paliers de gouvernement atteindront 655 M\$, en regard de 793 M\$ de déboursés. Les investissements immobiliers générés par ce projet se chiffreront à 1,5 G\$. La valeur ajoutée au PIB du Québec sera de 1,6 G\$ et les emplois créés atteindront 30 000 années-personnes.

42

Tableau synthèse des retombées économiques du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure

■ Investissements immobiliers suscités par le réaménagement	1,5 G\$
■ Valeur ajoutée au PIB québécois	1,6 G\$
■ Emplois créés (années-personnes)	30 000
■ Revenus gouvernementaux	655 M\$
- Municipal	255 M\$
- Provincial	285 M\$
- Fédéral	115 M\$



Autofinancement du développement des terrains en friche

Le développement de plusieurs autres terrains de propriété publique, tels ceux de Postes Canada, de la Cité-du-Havre, de faubourg Québec et de la jetée de la Pointe-du-Moulin, sera autofinancé, exception faite d'une possible contribution aux coûts de décontamination, justifiée par la valeur commerciale de ces terrains.

Tramway du havre

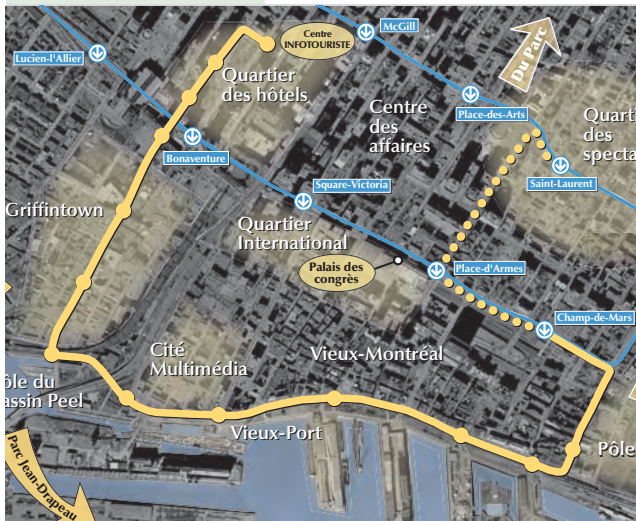
Le projet de tramway du havre présente des perspectives très intéressantes en raison de son coût relativement modeste pour un projet de cette nature (40 % des infrastructures sont déjà en place) et du partage des coûts dont pourraient

convenir ses principaux bénéficiaires : le gouvernement canadien au nom de la Société du Vieux-Port et d'Agence Parcs Canada; la Ville de Montréal pour le compte de la Cité Multimédia, du Vieux-Montréal et du faubourg Québec; et enfin les promoteurs privés des projets de l'hôtel Viger et du secteur Griffintown.

Plans de développement des principaux intervenants récréotouristiques

Les investissements requis pour la réalisation des plans de développement des intervenants du domaine récréotouristique (la Société du Vieux-Port de Montréal, l'Agence Parcs Canada, pour le canal de Lachine et la Société du parc Jean-Drapeau) devraient être pris en charge par les gouvernements concernés.

Tracé projeté de la phase initiale du tramway du havre



Vue du port d'escale du Vieux-Port de Montréal



Stéphane Poulin pour Tourisme Montréal



Ville de Montréal

Certains projets, dont la responsabilité incombera prioritairement à la Ville de Montréal, nécessiteront un appui financier d'appoint de la part des deux autres paliers de gouvernement. La SHM recommande :

Recommandation 30

Qu'un appui financier d'appoint des gouvernements canadien et québécois soit accordé à la Ville de Montréal.

Que cet appui soit négocié sur une base de projet par projet.

Et que, dans la mesure du possible, il soit prévu dans le cadre de programmes existants.

Gestion des sols

Un programme de gestion des sols spécifiquement voué aux propriétés publiques en friche dans le secteur du havre sera sans doute requis pour assurer la viabilisation de la plupart de ces terrains.

3.4 Coordination

Il est évident que la mise en œuvre d'un projet aussi ambitieux nécessitera, au-delà d'une entente formelle liant les trois paliers de gouvernement, une étroite coordination entre les instances impliquées.

Nous recommandons donc :

Recommandation 31

De créer un bureau de coordination, composé d'un cadre supérieur de chacun des trois paliers de gouvernement et soutenu par une permanence limitée à deux ou trois personnes.

La mise en place du bureau de coordination pourrait s'amorcer dès la prochaine assemblée annuelle des membres de la Société du Havre de Montréal. Il suffirait de remplacer au conseil d'administration les intervenants du milieu par des représentants des trois paliers de gouvernement.



Partie 4 : Conclusion



Lemay et associés

47

Plan image illustrant les principales interventions proposées dans le corridor de l'autoroute Bonaventure

Le dépôt de ce rapport marque la fin du mandat confié à la Société du Havre de Montréal qui était de « proposer, pour le havre et les espaces urbains qui l'entourent, les grandes lignes d'un plan d'intervention concerté, assorti d'une stratégie de mise en œuvre et de financement ».

La *Vision 2025*, rendue publique en mai 2004, procède d'une analyse exhaustive du territoire du havre, rapportée dans *Le havre de Montréal - L'état des lieux*. Il nous a en effet semblé important de fonder sur des assises solides notre proposition visant à transformer le havre historique de Montréal au cours des 20 prochaines années.

Plusieurs études préliminaires de faisabilité portant sur certaines interventions majeures mises de l'avant dans la *Vision 2025* ont été réalisées au cours de la dernière année pour éclairer nos partenaires sur les coûts et

bénéfices de ces interventions.

Nous avons voulu aussi élaborer un échéancier de mise en œuvre qui permettrait de minimiser les sorties d'argent tout en maximisant les retombées dès les premières phases du projet.

Le présent document présente ce plan d'intervention à nos partenaires en vue de leur fournir des éléments nécessaires à une prise de décision éclairée. Nous remettons le sort du havre de Montréal entre leurs mains en insistant sur la nécessité d'agir promptement en vue de lancer la mise en œuvre du réaménagement de l'autoroute Bonaventure et la mise en service du tramway. Ces deux interventions sont d'autant plus critiques pour le développement du havre que l'on ne peut plus compter sur le centre de divertissement pour mettre en valeur le secteur du bassin Peel.

La réalisation de la *Vision 2025* nécessitera, il va sans dire, un réel leadership des trois paliers de gouvernement où chacun a un rôle à jouer.



48

La **Ville de Montréal** est en position idéale pour mener à terme, au cours des cinq prochaines années, avec une assistance financière des gouvernements du Canada et du Québec émanant des programmes d'infrastructures, le projet de prolongement du centre-ville de la rue Notre-Dame vers le bassin Peel. Sur le plan économique, la conclusion semble évidente. La ville devra de toute façon reconstruire cette section de l'autoroute Bonaventure au cours des 10 prochaines années à un coût estimé à 60 M\$, sans retombées économiques. Pour un coût supplémentaire de 20 M\$, elle pourra remplacer la structure désuète de l'autoroute par un boulevard dont les chaussées se situeront de part et d'autre d'un îlot central, tantôt construit, tantôt paysager. La seule vente des terrains de la Ville ainsi libérés produira des recettes de 15 M\$, tandis que le développement immobilier de 800 M\$ ainsi favorisé fera entrer dans les caisses de l'État des impôts annuels du même ordre de grandeur.

Le **gouvernement fédéral** a pour sa part une occasion unique d'assumer le leadership de projets moteur visant à redynamiser des secteurs importants du territoire couvert par la vision de la Société. Notamment, il devrait miser sur le développement du site de Postes Canada, renforcer les activités de développement de la Société du Vieux-Port, faciliter avec la ville et la province la réhabilitation du site en bordure du fleuve entre les ponts Victoria et Champlain (ce qu'il a déjà commencé à faire en confiant au Centre d'excellence de Montréal en réhabilitation de sites la responsabilité d'une étude pour identifier la meilleure solution en vue d'éliminer l'écoulement d'hydrocarbures dans le fleuve à cet endroit). Enfin, par le biais de la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain inc., il pourrait réaliser, à plus long terme, le projet de déplacement de l'autoroute Bonaventure qui permettra l'aménagement du réseau vert en rives.



Projet de centre
de foires internationales
aux anciens ateliers du CN
à Pointe-Saint-Charles

BassinPeel.com



Quant au **gouvernement du Québec**, il pourrait donner l'impulsion à d'autres projets de grande importance pour l'avenir du havre, telle l'implantation du centre pour la tenue de foires d'envergure internationale. Il pourrait aussi prendre en charge l'étude portant sur l'environnement et le potentiel nautique d'un projet de bassin du havre, comprenant l'installation d'une centrale hydroélectrique au fil de l'eau.

La Société du Havre compte donc sur le leadership de ses partenaires gouvernementaux pour prendre la relève et réaliser la *Vision 2025* pour le plus grand profit des Montréalais. Nous sommes assurés que les promoteurs immobiliers leur emboîteront le pas et n'hésiteront pas à investir.

Vue panoramique du
havre à partir de la Tour de
Lévis, sur l'île Sainte-Hélène



INTERVENTION	PROJET	JURIDICTION	LEADERSHIP	2006-2010		2011-2015		2016-2020		2021-2025+		TOTAL		COMMENTAIRES
				Infrastructures publiques (M\$)	Investissements commerciaux (M\$)	Infrastructures publiques (M\$)	Investissements commerciaux (M\$)	Infrastructures publiques (M\$)	Investissements commerciaux (M\$)	Infrastructures publiques (M\$)	Investissements commerciaux (M\$)	Infrastructures publiques (M\$)	Investissements commerciaux (M\$)	
RÉAMÉNAGEMENT DE L'AUTOROUTE BONAVENTURE	Prolongement du centre-ville jusqu'à la rue Brennan	Ville de Montréal avec appui du programme d'infrastructures	Ville de Montréal ou organisme désigné	79	—	—	—	—	—	—	—	79	—	L'estimation des coûts exclut la reconstruction des infrastructures souterraines telles que les égouts et les aqueducs.
	Développement immobilier (Faubourg des Récollets)	Ville de Montréal	Secteurs privé et péripublic	—	50	—	150	—	300	—	300	—	800	Au nord de la rue Brennan, la Ville de Montréal est propriétaire de 15% des terrains à développer.
	Déplacement de l'autoroute entre les ponts Victoria et Champlain	Gouvernement du Canada	Ponts Jacques-Cartier et Champlain inc.	—	—	77	—	—	—	—	—	77	—	L'objectif de cette intervention est d'abord de redonner aux Montréalais l'accès au fleuve.
	Développement immobilier (entre les ponts Victoria et Champlain)	Gouv. du Canada Gouv. du Québec Ville de Montréal	Secteur privé	—	—	—	—	—	100	—	100	—	200	Advenant le retrait du projet de stade de soccer, l'expansion du parc d'affaires dans la portion est du secteur pourrait engendrer des investissements immobiliers de 150 M\$ additionnels.
	Réaménagement de l'autoroute entre le pont Victoria et la rue Brennan	Gouvernement du Canada	Ponts Jacques-Cartier et Champlain inc.	—	—	—	—	65	—	572	—	637	—	
Développement immobilier (Secteur des bassins)	Gouv. du Canada Ville de Montréal	Secteur privé	—	—	—	—	—	—	—	500	—	500		
TRAMWAY DU HAVRE	Tronçon square Dorchester/bassin Peel/Vieux-Port/métro Champ-de-Mars	Gouv. du Canada Gouv. du Québec Ville de Montréal	Partenariat public-privé	40	10	—	—	—	—	—	—	40	10	Des investisseurs immobiliers dans le secteur du havre ont exprimé un intérêt à investir dans ce projet en raison de son impact sur leurs projets immobiliers.
	Tronçon métro Champ-de-Mars/métro Place-d'Armes/Quartier des spectacles	Gouv. du Canada Gouv. du Québec Ville de Montréal	À déterminer	—	—	15	—	—	—	—	—	15	—	
	Tronçon bassin Peel/marché Atwater	Gouv. du Canada Gouv. du Québec Ville de Montréal	À déterminer	—	—	—	—	35	—	—	—	35	—	
	Tronçon bassin Peel/parc Jean-Drapeau	Gouv. du Canada Gouv. du Québec Ville de Montréal	À déterminer	—	—	—	—	—	—	30	—	30	—	
EXPANSION DE L'OFFRE RÉCRÉO-TOURISTIQUE ET CULTURELLE	Site des anciens bassins Tate et Wellington	Gouvernement du Canada	À déterminer	—	—	—	—	—	100	—	100	—	200	Le développement du secteur des anciens bassins Tate et Wellington pourrait générer des investissements de l'ordre de 200 M\$.
	Centre pour la tenue de foires internationales	Gouvernement du Québec	Gouvernement du Québec	—	—	—	—	250	—	—	—	250	—	Une contribution financière du gouvernement du Canada sera nécessaire pour viabiliser ce projet.
	Vieux-Port de Montréal	Gouvernement du Canada	Société du Vieux-Port de Montréal	90	12	80	10	—	—	—	—	170	22	

INTERVENTION	PROJET	JURIDICTION	LEADERSHIP	2006-2010		2011-2015		2016-2020		2021-2025+		TOTAL		COMMENTAIRES
				Infrastructures publiques (M\$)	Investissements commerciaux (M\$)	Infrastructures publiques (M\$)	Investissements commerciaux (M\$)	Infrastructures publiques (M\$)	Investissements commerciaux (M\$)	Infrastructures publiques (M\$)	Investissements commerciaux (M\$)	Infrastructures publiques (M\$)	Investissements commerciaux (M\$)	
EXPANSION DE L'OFFRE RÉCRÉO-TOURISTIQUE ET CULTURELLE (suite)	Canal de Lachine entre le Vieux-Port et les écluses Saint-Gabriel	Gouvernement du Canada	Agence Parcs Canada	10	—	—	—	—	—	—	—	10	—	L'estimation des coûts exclut la décontamination des sols.
	Parc Jean-Drapeau	Ville de Montréal	Société du parc Jean-Drapeau	—	n.d.	—	—	—	—	—	—	—	n.d.	
	Patrimoine du havre			0,5	—	0,5	—	—	—	—	—	1	—	Budget à des fins de mise en valeur et de promotion des ressources patrimoniales du havre.
DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER DES TERRAINS EN FRICHE	Postes Canada	Gouvernement du Canada	Société immobilière du Canada (SIC)	—	50	—	100	—	100	—	—	—	250	
	Silo numéro 5	Gouvernement du Canada	Administration portuaire de Montréal	—	50	—	250	—	—	—	—	—	300	
	Cité-du-Havre	Gouv. du Canada Gouv. du Québec	Société canadienne d'hypothèques et de logement CADIM	—	—	—	200	—	150	—	—	—	350	
	Pôle Viger	Ville de Montréal	Ville de Montréal SDM Secteur privé	12	150	n.d.	150	—	—	—	—	12	300	Des investissements de 12M\$ sont nécessaires afin de finaliser les travaux de réaménagement du square Viger.
AMÉNAGEMENT DES ESPACES BLEUS ET VERTS	Écoulement des hydrocarbures	Gouv. du Canada Gouv. du Québec Ville de Montréal	À déterminer	25	—	—	—	—	—	—	—	25	—	
	Réseau vert entre les ponts Champlain et de la Concorde	Ville de Montréal	Direction des sports, des parcs et des espaces verts	0,5	—	0,5	—	35	—	—	—	36	—	
	Bassin nautique : étude préliminaire	Gouvernement du Québec	Ministère des Ressources naturelles	2	—	—	—	—	—	—	—	2	—	
	Aménagement du bassin nautique	Gouvernement du Québec	Hydro-Québec	—	—	—	100	—	1000	—	900	—	2000	
GESTION DES SOLS	Programme de gestion des sols	Gouv. du Canada Gouv. du Québec Ville de Montréal	Gouv. du Canada Gouv. du Québec Ville de Montréal	n.d.	—	n.d.	—	n.d.	—	n.d.	—	n.d.	—	
	Élimination des remblais contaminés du bassin Peel	Gouv. du Canada Gouv. du Québec Ville de Montréal	Travaux publics et services gouvernementaux Canada (TPSGC)	30	—	—	—	—	—	—	—	30	—	
TOTAL DES INVESTISSEMENTS (M\$) :				289	322	173	960	385	1750	602	1900	1449	4932	

Note : Tous les montants inscrits dans ce tableau sont en dollars (\$) 2005.