

Le Vieux-Port de Montréal, une clef évolutive pour le développement harmonieux du Vieux-Montréal et pour un legs optimal du 375^{ième} anniversaire de Montréal

Le présent mémoire est le résultat de trois impulsions principales.

Premièrement, ayant œuvré pendant plusieurs années comme membre du comité exécutif de l'Association \ Le Vieux-Port de Montréal, je veux présenter les principales orientations dégagées par cet organisme à la suite d'une démarche de concertation, menée de 1977 à 1980, visant à refléter les volontés de la société civile montréalaise. Étant donné que cet organisme a depuis longtemps cessé d'exister, étant donné que sa mission était de diffuser le plus largement possible lesdites orientations et recommandations pour qu'elles se matérialisent et finalement, étant donné que l'essentiel de ces orientations est encore valide, je reprendrai le flambeau de cet héritage conceptuel et présenterai une vision personnelle de leur actualisation dans le contexte d'aujourd'hui.

Deuxièmement, je me présente en tant qu'aménagiste dont la carrière professionnelle a débuté dans le Vieux-Montréal entre 1977 et 1980 et qui, depuis quelques années, pour des raisons professionnelles, arpente à nouveau le Vieux-Montréal et s'y restaure presque à chaque jour de semaine. Je prends un grand plaisir à déambuler dans les rues de ce quartier chargé d'histoire. Il m'arrive régulièrement, par beau temps, de traverser l'ensemble de son territoire pour aller observer un bateau spécial, pour admirer une exposition...

Enfin, je suis un Montréalais qui a consacré une grande partie des trois décennies de carrière et de temps libre à la compréhension des patrimoines de la métropole, à leur protection et à leur mise en valeur. Comme la plupart des Montréalais, le Vieux-Montréal est un des principaux bijoux patrimoniaux que je chéris et souhaite voir rayonner dans le respect de son identité.

Croissance et déclin du Vieux-Montréal

Montréal a essentiellement été fondé et a développé sa puissance économique en raison des rapides de Lachine dont la présence empêchait la navigation des grands navires plus en amont sur le fleuve Saint-Laurent. La position du havre de Ville-Marie, aujourd'hui le Vieux-Port, est demeurée hégémonique jusqu'à la construction de la voie maritime en 1959-1960, infrastructure qui a déclenché le déclin économique de plusieurs villes, Montréal, Buffalo, etc.

Les territoires face au Vieux-Montréal ont failli être dédiés au vrac et aux conteneurs. Le fait que ces modes d'opération exigent de très vastes espaces et sont peu intéressants aux niveaux visuels et auditifs a amené une remise en question de telles installations près du berceau de Montréal.

L'abandon de nombreuses activités portuaires combiné au déclassement rapide du pôle économique de la rue Saint-Jacques au profit de l'actuel centre-ville, ont dévitalisé le Vieux-Montréal. Entre 1960 et 1980, le quartier était pratiquement déserté, à l'exception de quelques originaux, dont un ami artiste peintre qui y louait un immense loft pour une bouchée de pain. L'air du temps était qu'il fallait moderniser radicalement ce lieu sous-développé, en faisant disparaître nombre de traces d'un passé révolu, gênant. Heureusement, la stagnation économique de l'époque a ralenti la destruction endémique observée dans tant de villes d'Amérique du Nord et alors souhaitée par une bonne partie de la population et de l'élite de Montréal !

Cette vision du modernisme a amené le Gouvernement du Québec à envisager l'insertion de l'autoroute Ville-Marie entre le Vieux-Montréal et le territoire portuaire qui sera surnommé Vieux-Port, par après. Heureusement, un groupe de valeureux architectes, urbanistes et autres défenseurs du patrimoine veillait au grain et a empêché ce saccage.

Vers la même époque, le Gouvernement du Canada décide de maximiser les revenus tirés de ses propriétés bordant le fleuve. Entre 1976 et 1986, le gouvernement fédéral tente à répétition de convaincre les Montréalais de la pertinence d'implanter sur ce site stratégique une masse de condominiums, de bureaux et de commerces. La propagande fédérale martèle que ce lieu est tellement inhospitalier qu'il faut obligatoirement, à l'image de tant d'autres territoires portuaires d'Amérique, transformer ce site stratégique en un mur compact de tours, généralement des habitations de luxe. Ici comme ailleurs, cette stratégie aurait inéluctablement isolé le territoire d'origine des villes des zones fluviales et maritimes qui les ont générées. De plus, cette transformation aurait littéralement écrasé la silhouette du Vieux-Montréal dominée par l'hôtel de ville entre deux masses de bâtiments élevés, oblitérant sa signature paysagère. De plus, presque partout en Amérique du Nord, de grandes parties des berges des vieux ports sont dorénavant privatisées, réservées aux seuls propriétaires de condominiums adjacents.

L'Association \ Le Vieux-Port

En 1977, le Gouvernement fédéral crée l'Association \ Le Vieux-Port. Le mandat de cet organisme est de recueillir l'opinion des Montréalais sur ce site stratégique et d'élaborer une stratégie réaliste de réaménagement. L'organisme est constitué de représentants d'organismes économiques de Montréal, formant la majorité du conseil, et de représentants des particuliers. C'est à titre de représentant élu des particuliers que j'ai participé à la phase de révision menant au rapport final de 1980 et à la défense de ces conclusions qui faisaient consensus dans les années qui ont suivi.

Vous trouverez ci-après les points saillants des recommandations clefs du rapport final de l'Association \ Le Vieux-Port. J'ai omis les éléments qui portaient sur le phasage de leur mise en œuvre. Les éléments de l'approche conjoncturelle ne sont plus pertinents parce que le contexte est bien différent aujourd'hui, les aménagements initiaux ayant été réalisés et les secteurs urbains adjacents largement revitalisés. De plus, certains aspects relatifs aux structures organisationnelles disparues sont désuets.

Les points saillants de ce rapport publié en 1980 peuvent être résumés ainsi :

1. Nécessité d'une concertation fine entre le Gouvernement fédéral, la Ville de Montréal et la CUM (aujourd'hui l'Agglomération de Montréal)
2. Revitaliser le Vieux-Port, ouvrir le secteur au public et créer un vaste parc linéaire
3. Maintenir le caractère, les bâtiments et les activités portuaires
4. Ne créer aucune unité d'habitation au sud de la rue de la Commune. Aménager plutôt les unités d'habitation dans le Vieux-Montréal et dans les faubourgs adjacents.
5. N'effectuer aucun changement important dans la configuration du terrain avant que le sort du projet Archipel ne soit statué
6. Nécessité pour le Gouvernement fédéral d'investir massivement pour renouveler la vitalité et l'intérêt du public pour ce secteur d'importance historique pour tout le Canada.
 - Ne pas considérer le secteur comme un projet immobilier et une source de revenu.
 - Les secteurs du Canal Lachine et du Vieux-Montréal doivent rester dans les mains du secteur public.
 - Les rues et la plupart des zones de parcs devraient être rendues à la Ville de Montréal

Le libellé intégral des dix recommandations clefs, dans leur version finale, se trouve en annexe.

Malgré ce rapport, la volonté farouche du Gouvernement du Canada d'obstruer la fenêtre sur le fleuve avec une multitude de constructions de différentes hauteurs s'est poursuivie pendant plusieurs années. Pour ce faire, le Gouvernement fédéral a dépensé, en vain, des dizaines de millions de dollars pour des mandats récurrents confiés à quelques firmes d'ingénieurs et d'architectes.

Puis, d'abord timidement vers 1985, et par la suite de façon spectaculaire pour marquer de façon le 350^{ième} anniversaire de Montréal en 1992, le Gouvernement Mulroney a poursuivi des travaux majeurs qui ont transformé le Vieux-Port en un vaste espace public ponctué de bâtiments recyclés.

Aujourd'hui, les millions de personnes, Montréalais et touristes, qui visitent cet ensemble chaque année font de ce lieu la destination touristique no 1 au Québec. On peut affirmer de façon claire que cette intervention est un succès exemplaire à l'échelle de l'Amérique du Nord. D'un autre côté, on peut aussi dire que ce fut un des gestes qui ont le plus marqué le 350^{ième} anniversaire de Montréal.

L'amélioration du domaine public (Vieux-Port et Vieux-Montréal) et son effet d'entraînement

Tel que prévu par l'Association \ Le Vieux-Port, ces interventions structurantes dans le Vieux-Port, combinées à un programme cohérent de mise en valeur de l'espace public dans le Vieux-Montréal, (parcs, places publiques, éclairage des bâtiments...) et à des

interventions majeures dans le quartier international, dans le quartier du multimédia et dans le faubourg Québec ont stimulé les investissements privés de plusieurs milliards de dollars qui ont été injectés dans le Vieux-Montréal même et à ses abords par une multitude d'acteurs économiques. Un vaste territoire délabré s'est transformé en un lieu extrêmement attrayant, avec résidence, hôtellerie, restauration bureaux...

J'ai eu l'insigne privilège d'assister de très près au processus d'analyse et de mise en valeur du domaine public du Vieux-Montréal afin de créer un ensemble cohérent reflétant l'histoire, le patrimoine et la personnalité du quartier à l'origine de Montréal.

Grâce à l'intervention concertée des différents gouvernements et administrations publiques, l'ensemble Vieux-Montréal et Vieux-Port est aujourd'hui pleinement reconnu comme un lieu identitaire de Montréal et une locomotive touristique pour le Québec tout entier.

Tout n'est pas parfait, loin s'en faut.

Le plus beau front de mer d'Amérique

En 2011, l'Office de consultation publique de Montréal encadre un vaste processus de participation visant à définir les paramètres souhaités par les Montréalais pour commémorer le 375^{ième} anniversaire de Montréal. Ce processus, qui culmine avec l'*Opération carte blanche*, dégage un consensus clair à l'effet que la célébration de l'histoire de Montréal et l'amélioration de l'accès au fleuve doivent être des axes majeurs du legs souhaité.

L'accès au fleuve doit non seulement être physique, mais il doit s'incarner de façon symbolique, par exemple par la force de la relation architecturale entre la ville et le fleuve. Cette relation du Vieux-Montréal avec le fleuve et le port se matérialise via la rue de la Commune, long ensemble architectural cohérent, marqué à son extrémité est par la chapelle Bonsecours et le marché du même nom et dominé par le moderne éperon de la Pointe-à-Callière en son point charnière.

La qualité de ce déploiement architectural est exceptionnelle. Il s'agit incontestablement d'un des plus beaux fronts de mer d'Amérique, après Chicago... L'avantage de Montréal est que notre front de mer est accessible aux navires de croisière, aux grands voiliers et aux autres océaniques.

Il est extraordinaire qu'à Montréal, à l'instigation de l'Association \ le Vieux-Port et de tant d'autres groupes citoyens, tout l'espace entre cet alignement monumental et les installations portuaires ait été aménagé comme une vaste esplanade, ce qui permet vraiment à cet ensemble architectural exemplaire de ne pas être occulté par des amalgames de bâtiments.

Par contre, les vingt ans écoulés depuis la réalisation des aménagements montrent que le temps est venu de se questionner sur le manque de cohérence flagrant entre le traitement de la partie relevant de la Ville de Montréal et les aménagements du Vieux-

Port réalisés sous la houlette du Gouvernement fédéral. À l'origine, le simple fait de permettre le passage à gué sur les voies ferrées fut une bataille épique. Aujourd'hui, ce principe ne peut être remis en question.

La conséquence du hiatus entre les aménagements est que la rue de la Commune, ses bâtiments et les liens avec le fleuve et le havre ne sont pas adéquatement mis en valeur. Chaque soir révèle pleinement cette dichotomie alors que les différences sont exacerbées par deux stratégies diamétralement opposées d'éclairage. D'un côté, le travail de mise en lumière des façades des différents bâtiments du Vieux-Montréal et de la rue de la Commune est subtil et fait ressortir les grandes qualités architecturales des édifices. De l'autre, la création d'un mur lumineux éblouissant le long des quais du Vieux-Port empêche littéralement le promeneur déambulant dans le Vieux-Port ou dans le Vieux-Montréal d'apprécier la présence de l'eau, des bateaux ou d'Habitat 67. Ce bâtiment est la construction montréalaise illustrée le plus souvent dans les livres et les revues architecturales. Elle aussi mériterait un éclairage architectural qui en fasse ressortir ses exceptionnelles qualités esthétiques sans déranger les propriétaires, un peu à l'image de ce que se fait dans le Vieux-Montréal.

Un autre problème résultant de cette césure est l'espace famélique laissé aux trottoirs construits devant les bâtiments de la rue de la Commune, empêchant la création de terrasses sur le front de mer. L'Association \ Le Vieux-Port demande que des trottoirs de 25 pieds (8 mètres) soient construits devant cet alignement pour permettre la création de cafés... L'étroitesse des trottoirs et l'aménagement général des circulations font que la rue de la Commune semble être une artère service ordinaire et non une composante essentielle de l'image de marque de Montréal.

L'Association \ Le Vieux-Port avait demandé que tout l'espace face à la rue de la Commune soit traité conjointement par la Ville de Montréal et le gouvernement fédéral. L'heure est venue de se questionner sur les opportunités qu'une stratégie d'intervention concertée offrirait. Par exemple, pourrait-on relocaliser certains tronçons de voie ferrée. Comment est-ce que l'implantation d'un tramway pourrait unifier ce territoire ? Pourrait-on développer une approche conjointe permettant de mieux distribuer les amuseurs publics et les différents artistes?

Le Conseil du patrimoine de Montréal identifie cet enjeu comme crucial, dans son avis sur le Plan de protection et de mise en valeur du Vieux-Montréal et demande de : *Réaliser la caractérisation du "front du fleuve", comprenant les immeubles ayant façade sur la rue de la Commune, le domaine public et le Vieux-Port, et évaluer son apport à la qualité d'ensemble du quartier historique.*

L'ancien entrepôt frigorifique devenu le 1000 de la Commune

L'émission Enquête à Radio-Canada et la commission Charbonneau ont levé le voile sur le caractère douteux de multiples transactions concernant l'ancien entrepôt frigorifique situé au 1000 de la Commune et événements qui s'y seraient déroulés. Ce bâtiment a été entièrement transformé en condominiums de luxe entouré de terrains privatisés

plutôt qu'en un lieu dont les abords seraient restés accessibles au public et dont le basilaire aurait hébergé différents commerces ou bureaux.

Cette privatisation extrême d'un bâtiment très isolé rend ce lieu presque impossible à surveiller, une caractéristique formidable pour quiconque cherche à s'entourer d'une discrétion maximale.

Il est tout de même étrange que systématiquement les pouvoirs publics investissent des montants considérables afin de rendre publiques des portions de berge de l'île de Montréal et qu'en ce lieu stratégique, l'on brade ce droit pour des raisons inconnues et incompréhensibles.

Cette privatisation rendra fort difficile et coûteuse toute tentative de mettre en valeur pour le public montréalais la longue bande de terrain longeant le fleuve à l'est de cet ancien entrepôt frigorifique.

L'une des recommandations fondamentales émises par l'Association \ le Vieux-Port de Montréal était qu'il fallait absolument que tout le territoire sis entre la rue de la Commune et le fleuve demeure public. Étant donné le doute suscité par le changement de zonage et diverses transactions dont ce bâtiment fait l'objet, il faudrait que la Ville de Montréal et le Gouvernement du Canada se questionnent sur le processus qui a mené à cette privatisation extrême d'un site stratégique et sur les moyens de redonner un caractère public à ses terrains.

Vis-à-vis le 1000 de la Commune, de l'autre côté de la voie ferrée, l'Arrondissement Ville-Marie a fait aménager un magnifique parc, appelé '*Belvédère du chemin qui marche*'. Cet espace vert de très grande qualité offre une vue plongeante sur les terrains du 1000 de la Commune, sur l'île Sainte-Hélène, son Calder, sa tour de Lévis et sa Biosphère. Malheureusement, ce parc situé dans l'axe des rues Amherst et Saint-André ne permet pas d'accéder directement au fleuve ni de transiter rapidement et agréablement vers ses berges. La création d'une passerelle donnant accès aux terrains du 1000 de la Commune et aux terrains voisins bordant le fleuve serait un legs magnifique pour le 375^{ième} de Montréal. Cette opération constituerait une première et essentielle phase pour éventuellement offrir un accès public à certains terrains portuaires situés plus à l'est.

Les fonctions portuaires

Les fonctions portuaires sont une caractéristique intrinsèque de l'histoire et de la personnalité du Vieux-Montréal et du Vieux-Port.

Les activités portuaires sont encore bien présentes dans le Vieux-Port. Ceci dit, de façon récurrente, le Gouvernement fédéral cherche à revenir au paradigme qui prévalait avant 1985, celui d'un projet axé sur la maximisation des rentrées de taxation, un projet qui éliminerait nombre d'activités portuaires au profit de condominiums et d'activités urbaines usuelles.

Les bateaux de plaisance que l'on retrouve dans le bassin Jacques-Cartier sont bien jolis, mais ils n'ont pas l'échelle requise pour correspondre au caractère surdimensionné d'un site destiné à des océaniques et des laquiers.

L'Association \ Le Vieux-Port insistait pour que les activités portuaires demeurent vivantes. Effectivement, cette dimension doit demeurer active et être revitalisée ou réinventée au besoin.

Un exemple d'actualisation du vocabulaire maritime a marqué Montréal au cours des dernières années, le Bota Bota. Ce spa sur l'eau a enfin utilisé le potentiel d'un bateau pour offrir une fonction urbaine. Malheureusement cette intervention intéressante s'est accompagnée de la privatisation d'une partie importante de la jetée entre les deux écluses qui donnent accès au canal de Lachine. Est-ce qu'il s'agit d'une tendance préconisée par le Gouvernement fédéral dans les prochaines années pour accompagner la revitalisation éventuelle du silo no 5 ? À éviter à l'avenir.

Le lien vers l'autoroute Bonaventure et la Pointe du moulin

Les travaux menés en 1992 pour rendre accessible les abords de l'écluse du canal de Lachine, puis la réouverture bénie de ce canal fermé depuis 1970 et enfin l'enlèvement des sédiments accumulés dans le bief bordant le prolongement de la rue Peel ont permis à ce secteur de devenir très attirant. Le projet de relocalisation du Casino y avait trouvé un cadre de choix. Si le développement économique est resté stagnant pendant plus d'une décennie, la situation a bien changé. Actuellement les abords du canal de Lachine dans ce secteur sont l'objet d'un formidable bouillonnement immobilier. Par effet d'entraînement, c'est tout Griffintown qui est maintenant en ébullition. L'autre côté du canal devrait être atteint de la même frénésie un jour ou l'autre.

En parallèle, les travaux de démolition de l'autoroute Bonaventure et son réaménagement sont enclenchés et devraient permettre la création d'un réseau d'espaces verts qui marqueront l'entrée de ville depuis un futur pont Champlain de grande qualité architecturale. Ce corridor devrait, un jour, être relié de façon élégante aux berges des rapides de Lachine entre les pont Champlain et Victoria. Tout ce territoire offrira une voie d'accès alternative de grande qualité vers le Vieux-Port et le Vieux-Montréal.

Le silo no 5

La mise en valeur du silo no 5 constitue actuellement un enjeu déterminant dans l'évolution du Vieux-Montréal. Cette structure surdimensionnée domine le paysage de la partie ouest du Vieux-Montréal. Avec les silos voisins et les convoyeurs qui créent un alignement de presque un kilomètre, elle constitue un témoin exceptionnel de la puissance du port de Montréal et de la vigueur industrielle passée de Montréal. Ces silos ont suscité l'admiration du célébrissime architecte Le Corbusier qui y voyait une expression architecturale pure.

Les étages supérieurs surmontant les cylindres de béton quasi indestructibles offrent une vue incomparable de Montréal et du fleuve. Cette mégastructure a le potentiel de devenir un des lieux emblématiques de Montréal, un peu à l'image du Tate Museum de Londres.

Montréal qui se targue d'être une ville de design devrait être dotée d'un musée d'art contemporain digne de ce nom, ce que le site actuel du MAC, alambiqué, au cœur du quartier des spectacles ne pourra jamais offrir. Le silo no 5 offre la possibilité d'interventions spectaculaires, excitantes pour des artistes. Pour ceux qui doutent de la capacité du silo no 5 d'attirer les visiteurs, il faut rappeler que très nombreux étaient ceux qui disaient, il y a trente ans que le Vieux-Port ne pouvait attirer les foules. Pourtant aujourd'hui ce site est la destination touristique no 1 et un des lieux favoris des Montréalais !

Le lien visuel avec l'île Sainte-Hélène

Pour donner sa pleine valeur au lien entre le Vieux-Montréal et le fleuve, il faut aussi bonifier l'image de l'île Sainte-Hélène qui fait face au Vieux-Montréal et définit largement le paysage fluvial vu du Vieux-Port.

Ainsi, il faut que l'extraordinaire sculpture que Calder avait créée pour Expo 67, soit mise en scène avec les moyens actuels. À savoir, il faut que la gangue d'arbres qui la masque jour et nuit soit éliminée. L'Homme de Calder, l'un des plus significatifs symboles d'Expo 67 est une structure dont les dimensions excèdent largement l'emprise des rues de Montréal. Démanteler ce chef-d'œuvre pour le reconstruire **en un site désincarné** et balayé par des sels de déglacage serait une aventure coûteuse et insensée. Par ses dimensions grandioses, cette œuvre demande un piédestal de très grandes dimensions à l'abri des détériorations.

Pourquoi, à Québec, la promenade Champlain profite-t-elle de dégagements majeurs permettant d'observer les paysages ? Pourquoi à Montréal où une population bien plus importante ne bénéficie que très peu de son fleuve, ne pourrait-elle bénéficier d'autorisation des gouvernements supérieurs pour mener à terme une telle opération.

Il est aussi essentiel de consolider les liens physiques des îles de l'Expo avec le cœur historique et touristique de Montréal. Il faut rendre plus attrayant non seulement le lien maritime entre le Vieux-Port et l'île Sainte-Hélène, mais il faut aussi développer le réseau des différentes destinations fluviales, avec le Vieux-Port comme cœur du réseau. Cette orientation concorderait parfaitement avec la volonté des Montréalais de voir l'accès au fleuve grandement facilité.

Une collègue me contait que lorsqu'elle travaillait à proximité du Vieux-Port elle et ses collègues avaient décidé de profiter de la navette fluviale entre Montréal et Longueuil pour s'offrir une expérience remarquable à l'heure du midi, celle de profiter d'un décor exceptionnel pour prendre leur lunch. Voilà un exemple parmi tant d'autres comment le

Vieux-Montréal, le Vieux-Port et le fleuve peuvent prendre leur place dans la vie des Montréalais, intégrée à leur quotidien qu'ils rendent magique.

Un Vieux-Montréal divisé en sous-secteurs demandant des actions spécifiques

Je m'excuse de n'avoir pu rendre le chapitre qui suit parfaitement cohérent et coulant. Le temps me manquait pour peaufiner le tout. Voici donc un ensemble de réflexions livrées en vrac.

Par-delà les recommandations de l'Association \ le Vieux-Port, d'autres enjeux concernent le Vieux-Montréal. Ainsi, les séances de discussion sur différents enjeux organisées récemment par l'Office de consultation publique de Montréal ont montré que le regain immobilier et touristique qui a transformé le Vieux-Montréal et le Vieux-Port génère son lot de problèmes à l'intérieur du Vieux-Montréal. En effet, plusieurs citoyens sont venus exprimer leur désagrément ou même leur rage face aux conflits générés par cette transformation ou par l'absence de certains services.

Est-ce que tous ces services doivent être donnés dans le Vieux-Montréal même ou est-ce que certains d'entre eux pourraient être dispensés dans sa périphérie immédiate?

L'ancienne gare Viger

Le secteur est du Vieux-Montréal et le quartier Faubourg Québec sont secteurs qui manquent douloureusement de services aux résidents. En effet, dans la partie est du Vieux-Montréal, l'essentiel de l'offre commerciale est destinée aux touristes saisonniers. Dans un futur proche, il est probable qu'une offre complémentaire au Centre hospitalier universitaire de Montréal (CHUM) se développe.

L'ancienne gare Viger, derrière laquelle se trouvent de vastes superficies inoccupées, occupe une position stratégique au cœur d'un territoire mal desservi. Une partie des surfaces constructibles pourraient être utilisées dans une offre éventuelle de services de proximité, épicerie, pharmacie...

La place Jacques-Cartier et la rue Saint-Paul

Dans le secteur de la place Jacques-Cartier et de la rue Saint-Paul piétonnisée, l'offre commerciale est essentiellement axée sur les bars, la restauration, les souvenirs pour touristes. Peu de services essentiels caractéristiques d'un vrai quartier se retrouvent dans cette partie du Vieux-Montréal. Les étages supérieurs de la trappe à touristes qu'est la Place Jacques-Cartier sont trop souvent vides.

Si des hordes de touristes s'agglutinent dans certains secteurs pendant la saison touristique, l'automne et l'hiver, avec leur fréquentation famélique laissent la place Jacques-Cartier et la rue Saint-Paul exsangue.

Des conflits sourds ou exprimés entre peintres, caricaturistes et amuseurs publics pour les endroits les plus payants. Est-ce que le Vieux-Port pourrait accueillir un certain nombre de ces amuseurs et artistes ?

Les sous-secteurs du Vieux-Montréal

Le Vieux-Montréal n'est pas un quartier ordinaire. C'est d'ailleurs une bénédiction pour Montréal et le Québec tout entier. Ce territoire n'est pas uniforme. Il est le résultat d'une évolution subtile qui a mis en scène de façon symbolique ses caractéristiques naturelles.

Le Vieux-Montréal est une colline dont le sommet est essentiellement occupé par les institutions de pouvoir : l'Hôtel de Ville, le palais de justice, le château Ramesay, l'ancienne résidence du gouverneur, la résidence des Seigneurs de Montréal, séminaire des Sulpiciens. À peine plus bas, se trouve une suite de banques et d'institutions économiques du temps où Montréal était la métropole du Canada et concentrait un pouvoir économique formidable.

Les fortifications autour de cette colline ont été arasées, laissant une ceinture d'espaces caractéristiques, dont le Champ de Mars, qui offre l'une des vues caractéristiques de Montréal.

D'autres caractéristiques, rivières mériteraient une plus ample description et analyse.

En conséquence, le Vieux-Montréal ne doit pas être vu et géré comme un tout uniforme. Il faut que les projets soient en accord avec la nature des sous-secteurs du Vieux-Montréal.

Les autocars touristiques

L'un des intervenants a eu une réflexion très intéressante sur les retombées économiques du tourisme sur Montréal. Il soulignait à juste titre que les tours operators qui n'octroient à leurs en autocars qu'une ou deux heures pour traverser Montréal ne laissent aucune retombée économique dans notre ville. Il serait parfaitement idiot de les accommoder, d'autant plus que cela se fait généralement au détriment du confort des résidents du quartier. Au contraire, nous devons inciter les touristes à prendre leur temps et consacrer une demi-journée ou plus à la visite des attraits de l'ensemble Vieux-Montréal / Vieux-Port.

Un territoire convivial pour les piétons

S'il faut souhaiter que les touristes consacrent plusieurs heures à la visite du Vieux-Montréal et Vieux-Port, il reste que ce territoire est relativement restreint. Il peut être traversé très rapidement à pied avec grand plaisir. Il offre une variété de trajets.

Personnellement, il m'arrive régulièrement, à partir du métro Berri UQÀM, de traverser tout ce territoire jusqu'aux écluses du canal de Lachine. J'en profite pour explorer différents recoins de la vieille ville et de son port.

Il faut que le Vieux-Montréal ne soient plus considérés seulement par une grande partie de la population comme une destination pour les touristes ou comme un lieu où se tiennent des grands événements, mais il faut que de plus en plus, à l'image de la partie ouest du Vieux-Montréal, ce territoire soit intégré dans la vie des montréalais et bonifie

leur expérience de vie. Pour cela, il faut miser sur le caractère hospitalier du territoire pour les piétons. Attention, cela ne veut pas nécessairement dire piétonisation, cela signifie que les trottoirs doivent être confortables, que l'éclairage doit être enveloppant, mettant en valeur les richesses du paysage, que les intersections doivent être orientées pour faciliter la traversée des piétons et non seulement permettre cette traversée à nos risques et périls... Il faut pouvoir s'arrêter quand bon nous semble, prendre un café et repartir prendre plaisir dans notre ville, redécouverte.

Conclusion

Le chemin parcouru depuis la fin des années 70 est exceptionnel. Des interventions formidables ont permis de mettre certaines caractéristiques intrinsèques du Vieux-Montréal et du Vieux-Port en valeur. La population vit et visite ces territoires en bien plus grand nombre. On peut dire que ces territoires se portent beaucoup mieux qu'à cette époque et que les menaces sont moins directes.

Ceci dit, certaines menaces sournoises demeurent et bien des améliorations restent encore à venir pour pleinement protéger et mettre en valeur les patrimoines et paysages exceptionnels du cœur historique de Montréal. Est-ce que la Société immobilière du Canada est revenue au paradigme initial de maximiser les rentrées d'argent à court terme ?

Mon mémoire a d'abord démontré que le rapport final de l'Association \ le Vieux-Port présentait une série de recommandations qui ont été largement appliquées. Il a montré aussi que ces orientations étaient encore largement valides devraient encore guider les interventions dans ces territoires patrimoniaux.

Ensuite, il a montré que de nombreux problèmes vécus par les résidents et les usagers du domaine public du Vieux-Montréal sont générés par les interfaces déficientes entre le Vieux-Montréal et son voisinage, particulièrement avec le Vieux-Port. Il faut veiller à minimiser et même résoudre certains conflits. La conciliation entre les différentes fonctions et clientèles n'est pas toujours évidente et parfois amène son lot de frictions plus ou moins grands. Un travail subtil d'analyse des caractéristiques naturelles, architecturales et sociales de chaque sous-secteur du Vieux-Montréal et Vieux-Port devrait permettre de dégager les orientations souhaitables pour un Vieux-Montréal habitable et générateur de retombées économiques pour Montréal.

Enfin, le présent mémoire est en harmonie avec les orientations dégagées par la consultation sur le 375^{ième} anniversaire de Montréal à l'effet que l'accès au fleuve devait être un thème majeur d'intervention. De la même façon que l'appui du Gouvernement Mulroney fut central dans le succès actuel, l'engagement actif du Gouvernement fédéral actuel et futur est essentiel au succès d'une telle entreprise.

Daniel Chartier

Architecte paysagiste , Montréal



Une stratégie de réaménagement pour le Vieux-Port de Montréal

UN PROGRAMME RÉALISABLE PROPOSÉ PAR
L'ASSOCIATION / LE VIEUX-PORT

A redevelopment strategy for Le Vieux-Port de Montréal

A PRACTICAL PROGRAM PROPOSED BY THE
ASSOCIATION / LE VIEUX-PORT

Une stratégie de réaménagement pour le Vieux-Port de Montréal

UN PROGRAMME RÉALISABLE PROPOSÉ PAR L'ASSOCIATION / LE VIEUX-PORT

En 1977, le gouvernement fédéral annonçait un programme d'importance majeure visant à planifier le réaménagement du *Vieux-Port de Montréal*. Il s'agit de deux cents hectares de rives historiques de Montréal: *les quais près du Vieux-Montréal, les cours de triage Viger, le quai Bickerdike, la Cité du Havre et le site de l'Autostade*. Le gouvernement fédéral s'est engagé à dresser les plans du secteur dans un processus ouvert de planification, en tenant compte de la participation des citoyens.

L'*Association/Le Vieux-Port* est un organisme communautaire créé par le gouvernement fédéral avec le mandat de représenter les citoyens de Montréal dans le processus de planification. En 1978 et 1979, l'*Association* a réalisé un vaste programme de consultation publique pour connaître le point de vue des montréalais sur le réaménagement des rives de leur fleuve.

Ce rapport décrit la stratégie de réaménagement proposée par l'*Association*, et reflète les résultats du programme de consultation.

Mars 1980

A redevelopment strategy for Le Vieux-Port de Montréal

A PRACTICAL PROGRAM PROPOSED BY THE ASSOCIATION / LE VIEUX-PORT

In 1977, the federal government announced a major program to plan the redevelopment of *Le Vieux-Port de Montréal*. This is the two hundred hectare historic waterfront of Montreal: *the piers near Old Montreal, the Viger train yards, Bickerdike Pier, Cité du Havre and the site of the Autostade*. The federal government made a commitment to draw up the plans for the area in an open planning process and in response to citizen participation.

The *Association/Le Vieux-Port* is broadly based community organization set up and mandated by the federal government to represent the citizens of Montreal in the planning process. In 1978 and 1979, the *Association* carried out an extensive program of public consultation to find out how Montrealers wanted their waterfront redeveloped.

This report describes the redevelopment strategy proposed by the *Association*, reflecting the results of the consultation program.

March 1980

1. Recommandations clés

1 LE GOUVERNEMENT FEDERAL, CONJOINTEMENT AVEC LA VILLE DE MONTREAL ET LA CUM, DEVRAIT POURSUIVRE IMMEDIATEMENT SON INITIATIVE DE REVITALISATION DU VIEUX-PORT ET OUVRIR LE SECTEUR AU PUBLIC.

2 UN RESEAU D'ESPACES VERTS LINEAIRES PUBLICS DEVRAIT ETRE CREE LE LONG DE LA RUE DE LA COMMUNE, RELIANT LE CANAL DE LACHINE A L'OUEST AVEC L'EST DE MONTREAL ET S'ETENDANT LE LONG DE L'AUTOROUTE BONAVENTURE A CITE DU HAVRE. IL DEVRAIT INCLURE UN GRAND PARC SUR LES QUAIS JACQUES CARTIER/VICTORIA.

3 LES QUAIS ADJACENTS AU VIEUX-MONTREAL DEVRAIENT MAINTENIR LEUR CARACTERE, LEURS BATIMENTS ET LEURS ACTIVITES PORTUAIRES ET ETRE OUVERTS AU PUBLIC. LES MANOEUVRES DES GRANDS CARGOS DEVRAIENT SE POURSUIVRE DANS LE SECTEUR BICKERDIKE, EN MEME TEMPS QUE D'AUTRES ACTIVITES INDUSTRIELLES, SAUF A PROXIMITE DU VIEUX-MONTREAL. IL FAUDRAIT ENTREPRENDRE UNE ETUDE POUR DETERMINER LES ACTIVITES PORTUAIRES A MAINTENIR ET LES NOUVELLES ACTIVITES A DEVELOPPER DANS LE SECTEUR.

4 L'AMENAGEMENT D'UNITES D'HABITATION DEVRAIT SE FAIRE PARTOUT DANS LE VIEUX-MONTREAL ET DANS LES COURS DE TRIAGE VIGER (LES QUARTIERS EXISTANTS DEVRAIENT AVOIR PRIORITE POUR L'AMENAGEMENT D'UNITES D'HABITATION). IL NE DEVRAIT PAS Y AVOIR D'HABITATION AU SUD DE LA RUE DE LA COMMUNE, A COTE DU VIEUX-MONTREAL. LA CONSTRUCTION DE NOUVEAUX LOGEMENTS A CITE DU HAVRE EST CONTESTABLE ET NE CONSTITUE PAS UNE PRIORITE A CAUSE DES CONDITIONS DE L'ENVIRONNEMENT, DU MARCHÉ, ETC.

5 IL NE FAUDRAIT ENVISAGER AUCUN CHANGEMENT IMPORTANT DANS LA CONFIGURATION DU TERRAIN JUSQU'A CE QUE LE SORT DU PROJET HYDROELECTRIQUE ET LE CONTROL DES INNONDATIONS DE L'ARCHIPEL SOIENT REGLES.

6 LE GOUVERNEMENT FEDERAL A LA RESPONSABILITE D'INVESTIR POUR RENOUVELER LA VITALITE ET L'INTERET DU PUBLIC POUR CE SECTEUR D'IMPORTANCE HISTORIQUE POUR TOUT LE CANADA. IL NE DEVRAIT PAS CONSIDERER LE SECTEUR COMME UN PROJET IMMOBILIER ET UNE SOURCE DE REVENU. LES SECTEURS DU CANAL DE LACHINE ET DU VIEUX-MONTREAL DOIVENT RESTER ENTRE LES MAINS DU SECTEUR PUBLIC. LES RUES ET LA PLUPART DES ZONES DE PARCS DEVRAIENT ETRE RENDUES A LA VILLE DE MONTREAL.

7 UN PLAN GENERAL (INFRASTRUCTURE ET ZONAGE) DEVRAIT ETRE ETABLI POUR LE SECTEUR, CONJOINTEMENT AVEC LA VILLE DE MONTREAL, ET PERMETTRE LA POSSIBILITE D'AMENAGER PLUSIEURS PROJETS INDEPENDANTS AVEC LE TEMPS.

8 L'OBJECTIF A COURT TERME DEVRAIT ETRE LE MAXIMUM DE BENEFICES POUR UNE MISE DE FONDS RELATIVEMENT MODESTE, DE FACON A NE PAS DRAINER LES FONDS AFFECTES A DES PRIORITES PLUS URGENTES A MONTREAL.

9 LA PRIORITE EST DE REVITALISER LE SECTEUR ET DE CREER DES ESPACES VERTS A PROXIMITE DU VIEUX-MONTREAL. CELA POURRAIT SE FAIRE:

- EN AMENAGEANT LA RUE DE LA COMMUNE, EN ENLEVANT LA CLOTURE, EN REPLANIFIANT LES RUES ET EN OUVRANT L'ACCES AU FLEUVE; ET
- EN AMENAGEANT ET EN OUVRANT AU PUBLIC UN PARC SUR LES QUAIS JACQUES CARTIER/VICTORIA.

10 LA PARTICIPATION PUBLIQUE DE L'ASSOCIATION/LE VIEUX-PORT DEVRAIT SE POURSUIVRE, POUR TOUTES LES PHASES FUTURES DE LA PLANIFICATION ET DE LA REALISATION DU REAMENAGEMENT.

1. Key recommendations

1 THE FEDERAL GOVERNMENT IN CONJUNCTION WITH THE CITY OF MONTREAL AND THE MUC, SHOULD CARRY ON FORTHWITH WITH INITIATIVE TO REHABILITATE LE VIEUX-PORT AND OPEN THE AREA TO THE PUBLIC.

2 A LINEAR PUBLIC OPEN SPACE SHOULD BE CREATED ALONG RUE DE LA COMMUNE, LINKING THE LACHINE CANAL TO THE WEST WITH EASTERN MONTREAL AND EXTENDING ALONG THE BONAVENTURE EXPRESSWAY TO CITE DU HAVRE. IT SHOULD INCLUDE A MAJOR PARK ON JACQUES CARTIER/VICTORIA PIER.

3 THE PIERS ADJACENT TO OLD MONTREAL SHOULD MAINTAIN THEIR PORT CHARACTER, BUILDINGS AND ACTIVITIES WITH PUBLIC ACCESS. MAJOR CARGO HANDLING SHOULD REMAIN IN THE BICKERDIKE AREA, ALONG WITH OTHER INDUSTRIAL ACTIVITIES, BUT NOT NEAR OLD MONTREAL. A STUDY SHOULD BE UNDERTAKEN TO DETERMINE WHICH PORT ACTIVITIES COULD BE MAINTAINED AND WHICH NEW ONES COULD BE DEVELOPED IN THE AREA.

4 HOUSING DEVELOPMENT SHOULD TAKE PLACE THROUGHOUT OLD MONTREAL AND ON THE VIGER YARDS. (THE PRIORITY FOR HOUSING DEVELOPMENT IN THE CITY SHOULD REMAIN IN EXISTING NEIGHBOURHOODS) THERE SHOULD BE NO HOUSING SOUTH OF DE LA COMMUNE ADJACENT TO OLD MONTREAL. THE CONSTRUCTION OF MORE HOUSING ON CITE DU HAVRE IS QUESTIONABLE AND IS A LOW PRIORITY, BECAUSE OF ENVIRONMENTAL, MARKET AND OTHER CONDITIONS.

5 NO MAJOR LANDFORM CHANGES SHOULD BE CONTEMPLATED UNTIL THE FUTURE OF THE ARCHIPEL FLOOD CONTROL AND HYDROELECTRIC PROJECT ON THE ST. LAWRENCE RIVER HAS BEEN SETTLED.

6 THE FEDERAL GOVERNMENT HAS A RESPONSIBILITY TO MAKE CONSIDERABLE INVESTMENT TO RENEW THE VITALITY AND PUBLIC APPEAL OF THIS PRESENTLY BLIGHTED AREA OF HISTORIC IMPORTANCE TO ALL OF CANADA. IT SHOULD NOT VIEW THE AREA PRINCIPALLY AS REAL ESTATE FROM WHICH TO DERIVE REVENUE. THE LACHINE CANAL AND OLD MONTREAL AREAS MUST CONTINUE TO REMAIN IN PUBLIC HANDS. THE STREETS AND MOST PARK AREAS COULD BE GIVEN TO THE CITY OF MONTREAL.

7 A GENERAL FRAMEWORK PLAN (INFRASTRUCTURE AND ZONING) SHOULD BE DRAWN UP FOR THE AREA IN COOPERATION WITH THE CITY OF MONTREAL WITHIN WHICH MANY SEPARATE PROJECTS COULD BE DEVELOPED OVER TIME. THE AREA SHOULD NOT BE CONCEIVED OF AS A SINGLE MASSIVE PROJECT.

8 THE SHORT-TERM AIM SHOULD BE TO ACHIEVE THE GREATEST BENEFIT WITH A RELATIVELY MODEST EXPENDITURE OF FUNDS, SO AS NOT TO DIVERT FUNDS FROM MORE URGENT PRIORITIES IN MONTREAL.

9 PRIORITY IS PLACED ON FACELIFTING THE AREA AND CREATING OPEN SPACE ADJACENT TO OLD MONTREAL. THIS WOULD BE DONE BY:

- LANDSCAPING RUE DE LA COMMUNE, REMOVING THE FENCE, REDESIGNING THE STREET AND PROVIDING ACCESS TO THE WATER; AND
- LANDSCAPING AND OPENING TO THE PUBLIC A PARK ON JACQUES CARTIER/VICTORIA PIERS.

10 THERE SHOULD BE CONTINUING PUBLIC PARTICIPATION, THROUGH THE ASSOCIATION/LE VIEUX-PORT IN ALL FUTURE PHASES OF PLANNING AND IMPLEMENTATION OF THE REDEVELOPMENT.

ASSOCIATION LE VIEUX-PORT

COMITE EXECUTIF / EXECUTIVE COMMITTEE

Représentants des particuliers / Individual representatives

MATHIEU BELLELI
DANIEL CHARTIER
RITA RACHELE DANDAVINO
GILLES LAUZON
DANIEL PILON
BILL PRICKETT

Représentants des groupes / Group Representatives

CLAUDE BEAUBIEN	CHAMBRE DE COMMERCE DISTRICT DE MONTREAL
RAYMOND DENAULT	ASSOCIATION DES PROPRIETAIRES DU VIEUX-MONTREAL
YVONNE MACOR	STOP
JAN PEETERS	ASSOCIATION DES COPROPRIETAIRES DU COURS LE ROYER
JOSHUA WOLFE	SAUVONS MONTREAL
ANNETTE WOLFF	WORLD SHIP SOCIETY
PETER WOOLLVEN	SYNDICAT DES INITIATIVES DU VIEUX-MONTREAL

SECRETARIAT / SECRETARIAT

MARK LONDON	SECRETAIRE GENERAL/SECRETARY GENERAL
LINE BALIT	SECRETAIRE/SECRETARY

Ce rapport a été rédigé et adopté à l'unanimité par le Comité exécutif de l'Association/Le Vieux-Port. Le 31 mars 1980, ces recommandations ont été endossées par la plupart des groupes et des membres individuels.

Les résultats détaillés de toutes les activités de participation (questionnaires, mémoires, procès-verbaux, conférences et réunions, etc) sont disponibles à l'Association.

L'Association aimerait recevoir tout commentaire et suggestion sur ce rapport.

L'Association tient à souligner l'ap-pui technique de la S.C.H.L. dans ce programme de participation populaire.

This report was edited and unanimously approved by the Executive Committee of the Association/Le Vieux-Port. As of March 31, 1980, it has been endorsed by most, but not all, of the members groups and individuals.

Complete copies of the results of all participation activities (questionnaires, briefs, minutes of conferences and meetings, etc.), are available from the Association.

The Association invites comments and suggestions on this report.

The Association acknowledges the technical support it has received from the C.M.H.C. in carrying out this participation program.

Bonsoir!

Mon mémoire s'intitule "Le Vieux-Port de Montréal, une clef pour le développement harmonieux du Vieux-Montréal et pour un legs optimal du 375^{ième} anniversaire de Montréal"

Architecte paysagiste, j'ai été membre du comité exécutif de l'Association Le Vieux-Port de Montréal.

Cet organisme a procédé à l'une des premières consultations\ participation à grande échelle tenue à Montréal

Voici une copie de ce précieux rapport final édité en 1980

La plupart des recommandations clefs résultant de cette concertation ont vu le jour, non sans auparavant avoir été l'objet des péripéties décrites dans le mémoire soumis jeudi dernier.

Ce mémoire écrit présentait un voyage dans le temps destiné principalement à réitérer la pertinence de ces recommandations et de leur actualisation.

La présentation qui suit vous offrira plutôt une visite dans l'espace à travers un exceptionnel territoire patrimonial.

La promenade débutera à l'extrémité est de la rue de la Commune, longera les berges du fleuve et du port pour atteindre le silo no 5.

Puis, la ballade de retour traversera le Vieux-Montréal, une randonnée pédestre se terminant au Square Viger, devant le tout nouveau centre de recherche du CHUM.

Commençons la visite en nous dirigeant vers le fleuve Saint-Laurent à l'extrémité sud de la rue Amherst. L'axe visuel de cette artère focalise sur la tour de l'horloge, un des rares éléments relatifs au fleuve, dont la mise en scène soit perceptible, à des kilomètres de distance, depuis le tissu urbain dense.

Cette randonnée se termine sur le *Belvédère du chemin qui marche*, un très joli parc qui surplombe la voie ferrée et les terrains du 1000 de la Commune.

Ce parc et ces terrains offrent des vues spectaculaires sur le fleuve et l'île Sainte-Hélène.

L'Association Le Vieux-Port avait demandé que tous les terrains au sud de la rue de la Commune, comme ce bâtiment, un ancien entrepôt frigorifique, restent accessibles au public.

Malheureusement, les terrains du 1000 de la Commune sont totalement inaccessibles, barricadés derrière de hautes clôtures.

Lors de l'Opération Carte Blanche tenue par l'OCPM portant sur la meilleure manière de marquer le 375^{ième} anniversaire de Montréal, les Montréalais ont manifesté leur volonté ferme de voir l'histoire de Montréal et l'accès au fleuve célébrés par des legs durables, marquants.

Le *Belvédère du chemin qui marche*, ce parc haut perché, devrait être relié au fleuve et aux terrains du 1000 de la Commune par une passerelle et intégrés au Vieux-Port par une promenade attrayante.

Les aménagements réalisés dans le Vieux-Port datent pour l'essentiel d'une vingtaine d'années. Pour mesurer l'ampleur du chemin parcouru depuis les années 1970, il faut référer au mémoire écrit qui dresse le portrait lugubre d'un Vieux-Montréal et d'un Vieux-Port extrêmement désolés.

Si les gestes posés entre 1985 et 1992 étaient visionnaires à leur époque, leurs limites se révèlent aujourd'hui dans toute leur ampleur en raison de leur manque de cohérence avec les interventions menées ensuite par la Ville, dans le Vieux-Montréal.

La rue de la Commune est l'un des plus beaux fronts de mer d'Amérique.

L'une des principales demandes du Conseil du patrimoine de Montréal est que ce front de fleuve, formé de la rue de la Commune et du Vieux-Port, soit soigneusement caractérisé et des mesures élaborées pour harmoniser vocations et stylistiques.

En raison des limites de propriété biscornues entre la Ville et le fédéral, les trottoirs face aux bâtiments de la rue de la Commune n'atteignent pas les 25 pieds suggérés par l'Association Le Vieux-Port et ne permettent donc pas l'installation de cafés attrayants. Cette rue ressemble parfois plus à une voie de service qu'à la façade prestigieuse de Montréal.

Plus encore, l'aménagement actuel du Vieux-Port crée une barrière lumineuse empêchant promeneurs et résidents du Vieux-Montréal de pleinement goûter les éléments dominants du paysage fluvial ou portuaire, dont le Calder, le phare de l'île Sainte-Hélène, Habitat 67 et les bateaux amarrés devant la Cité du Havre.

Ces éléments distinctifs de l'autre côté du fleuve et du port devraient être artistiquement mis en scène et en lumière un peu à la manière dont les bâtiments remarquables du Vieux-Montréal l'ont été.

Un port est un port, en raison de ses activités portuaires.

L'Association Le Vieux-Port demandait, à juste titre, que les activités portuaires restent bien vivantes. Il faut multiplier la présence de navires de croisière, remorqueurs, grands voiliers, navires de guerre, laquiers et autres bateaux de grande envergure.

L'extrémité ouest du Vieux-Port est occupée par le silo no 5, un bâtiment exceptionnel conçu pour résister à des déflagrations extrêmes. Ce bâtiment de béton et d'acier, objet d'admiration d'architectes célèbres pour l'adéquation entre forme et fonction doit être mis en valeur de façon exemplaire.

Les derniers étages de cet édifice surdimensionné offrent des vues extrêmement spectaculaires sur le fleuve, le Vieux-Montréal et le centre-ville.

Il a tout le potentiel pour devenir l'équivalent du Tate Museum à Londres.

À proximité de ce bâtiment phare, du côté de l'autoroute Bonaventure, devrait être installé un lieu futur de rassemblement pour autobus touristiques. Ce faisant, on offrirait un trajet alternatif pour découvrir (traverser) le Vieux-Montréal à pied.

Le Gouvernement fédéral doit participer aux festivités du 375^{ièmes} anniversaire de façon aussi exceptionnelle que le Gouvernement Mulroney l'a fait par l'aménagement du Vieux-Port en 1992.

Le réaménagement du Vieux-Port doit se faire non pas en fonction des critères usuels de la Société immobilière du Canada, à savoir de maximiser la valeur des actifs, mais en fonction de l'optimisation des retombées économiques sur le Vieux-Montréal et sur l'ensemble de la région, comme en 1992. La mise en valeur à des fins publiques du silo no 5 doit faire partie de cet héritage.

La deuxième partie de cette présentation consistera à traverser le Vieux-Montréal, une promenade qui prend moins de trente minutes si l'on marche d'un bon pas, ce qui m'arrive fréquemment lorsque je loupe l'autobus 715 !

Le Vieux-Montréal n'est pas un quartier ordinaire. C'est d'ailleurs une bénédiction pour Montréal et le Québec tout entier. Ce territoire n'est pas uniforme. Il est le résultat d'une évolution subtile qui a mis en scène de façon symbolique ses caractéristiques naturelles.

Le Vieux-Montréal est une colline dont le sommet est essentiellement occupé par les institutions de pouvoir : l'Hôtel de Ville, le palais de justice, le château Ramesay, le séminaire des Sulpiciens, banques et d'institutions économiques du temps où Montréal concentrait un pouvoir économique formidable.

Les fortifications dont celles du Champ de Mars ceinturaient cette colline dominant des espaces ouverts faciles à canonner (...?).

La variété de paysages et d'usages du Vieux-Montréal ne doit pas être vu et géré de façon uniforme. Il faut des projets s'accordant avec la nature des sous-secteurs de ce quartier.

Le Vieux-Montréal, notre quartier historique bien-aimé a fait l'objet de travaux de très grande qualité, particulièrement depuis 1992, année de la restauration du Champ de Mars, suivi par la création d'une série de bijoux urbains mettant l'histoire et le patrimoine en valeur.

Comme le Conseil du patrimoine le rappelait, ce travail exceptionnel d'acupuncture sur le domaine public doit se poursuivre avec la même rigueur.

Je souhaiterais aussi une certaine mise en valeur de bâtiments modestes mais d'architecture rarissime dans le Vieux-Montréal, les maisons de type rural, à deux versants.

L'une de ces maisons a été bordée récemment par la construction d'un bâtiment d'architecture banale, qui de surcroît, est affublé d'un éclairage éblouissant qui incommode sûrement tout le voisinage. Pour cette raison et pour permettre au plan lumière de prendre toute sa valeur, l'éclairage du domaine public doit être contrôlé de façon rigoureuse.

L'un des enjeux consensuels est la construction de bâtiments sur les terrains vacants. Jadis, ceux-ci étaient très nombreux. Leur nombre s'est grandement raréfié depuis deux décennies. Que se passera-t-il dans quinze ou vingt ans lorsque l'on voudra ériger quelque infrastructure collective de qualité dans ce quartier ? Restera-t-il des lieux propices, stratégiquement localisés?

Regretterons-nous aussi alors la présence de certains bâtiments médiocres ou mal localisés, comme nous pouvons regretter l'architecture peu inspirée de plusieurs bâtiments des années 1980 ?

Parlant de bâtiment médiocre ou mal localisé, je voudrais exprimer mon désarroi quant au Centre de recherche du CHUM, ce duo de bâtiments à l'architecture sans grand intérêt qui obstrue, depuis l'arrivée cérémoniale Est de Montréal, la spectaculaire mise en scène du Vieux-Montréal et du centre-ville qui prévalait jusqu'à tout récemment.

Cette disposition évoquait l'organisation spatiale initiale du Vieux-Montréal alors que les fortifications de la ville dominaient un large espace formé par la rivière Saint-Martin et les marais adjacents. Le Champ de Mars, principal vestige des fortifications de Montréal domine encore un espace largement ouvert menant au métro Champ-de-Mars.

Conclusion

La présente consultation ne peut qu'être salubre en mettant les enjeux du Vieux-Montréal et du Vieux Port sur la table et en suscitant des discussions éclairées entre une foule d'acteurs connus et méconnus.

Comme le Conseil du patrimoine, je crois que les frontières avant et arrière du Vieux-Montréal sont déterminantes dans le devenir de ce territoire identitaire.

Si par mon document écrit, j'espère avoir réussi à démontrer que les recommandations de L'Association le Vieux-Port sont toujours valides et ont participé significativement à l'effort massif des Montréalais pour empêcher que le front de mer de la rue de la Commune soit coupé du fleuve et oblitéré par la construction d'une nuée de bâtiments privatisés... j'espère, par la promenade virtuelle présentée aujourd'hui, vous avoir convaincu que le Vieux-Montréal et le Vieux-Port méritent d'être dégustés, à pied, pour en saisir toute la richesse paysagère et patrimoniale.

Ces deux territoires doivent dorénavant être perçus comme des lieux de vie parfaitement intégrés à la vie quotidienne de tous les Montréalais, pas simplement des résidents du quartier, tout en étant appréciés et recherchés par les touristes. Un vaste travail d'acupuncture urbaine et d'interventions plus significatives sont nécessaires pour appuyer une telle orientation.

Cette transformation du cœur patrimonial de Montréal et de sa relation avec le fleuve qui l'a fait naître en un joyau optimal demandera une collaboration étroite entre la Ville de Montréal et les Gouvernements du Québec et d'Ottawa

Merci de votre attention

1653 mots

Daniel Chartier

Architecte paysagiste

Le 18 février 2013