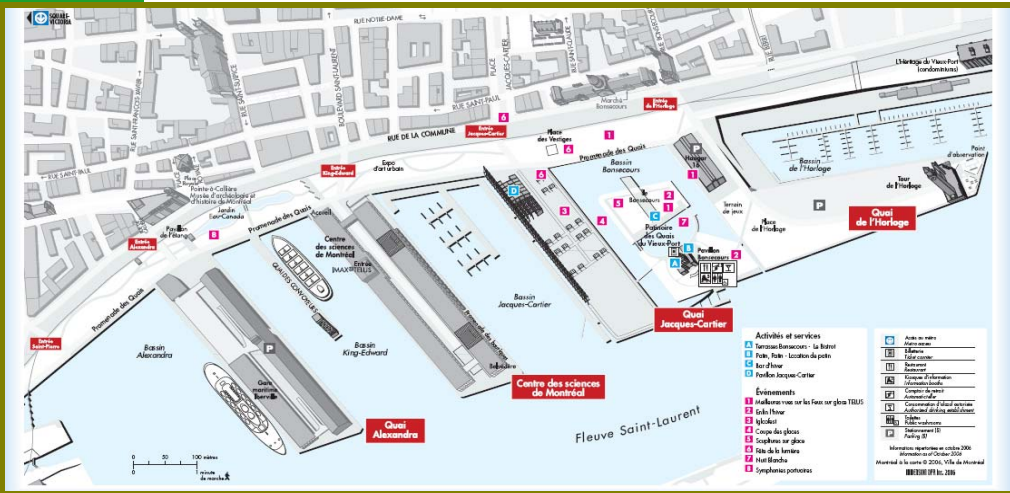


# Le Vieux-Port de MONTREAL



En 1992, étaient inaugurés les premiers aménagements du site du Vieux-Port de Montréal à l'occasion du 350<sup>ème</sup> anniversaire de la fondation de Montréal. Depuis, les aménagements continuent et font du Vieux-Port un espace paysager attractif et récréatif.

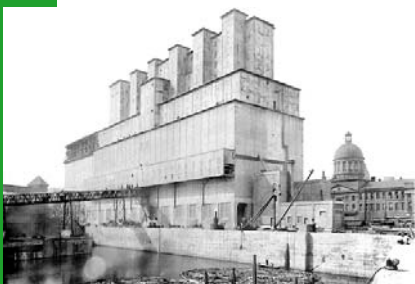
Le Vieux-Port reste aujourd'hui une référence d'aménagement portuaire de part le caractère novateur de la grande concertation publique qui a précédé le début du réaménagement du Waterfront.



Vue du port depuis les écluses, 1880

C'est au XVI<sup>ème</sup> siècle que le site du Vieux-Port commence à être utilisé par les premiers colons pour charger les navires. En 1642, Chomedey de Maisonneuve fonde Montréal qui de petit comptoir se retrouve au cœur d'un véritable empire de la fourrure à l'échelle continentale. Sa position géographique à la jonction du fleuve Saint Laurent et de la rivière des Outaouais en fait un grand carrefour commercial.

La ville va grandir longtemps grâce à sa situation de rupture de charge et au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle, ce sont les activités portuaires qui vont permettre l'industrialisation de Montréal.



Silo à grain numéro 2 face au Marché Bonsecours, 1912

Le port va continuer petit à petit son développement pour adopter en 1902 sa morphologie actuelle. La partie centrale se spécialise peu à peu dans les céréales, on y construit des élévateurs agraires qui, associés aux voies de chemin de fer et à la gare de triage, vont cacher le fleuve et amener une coupure entre le port et la ville. C'est entre 1930 et 1960 que le port va connaître son apogée.

Mais l'ouverture de la voie maritime en 1959 permettant aux transatlantiques de rallier directement les grands lacs va mettre fin aux transbordements obligatoires des marchandises à Montréal. Le canal de Lachine ne sert alors désormais plus et son entrée est remblayée en 1960.



La Zone industrialo-portuaire de Montréal

La restructuration des activités qui va suivre entraînera le déclin du port central, mais aussi de la ville, dont le destin a toujours été étroitement lié à celui des activités portuaires. Les évolutions techniques et le glissement du port vers l'aval durant la seconde moitié du XX<sup>ème</sup> siècle vont accélérer l'abandon du Vieux-Port.

## Les premières initiatives d'aménagement :

Alors que le port annonce son glissement vers l'aval dès la fin des années 1950, la réflexion sur le devenir du premier site portuaire de Montréal ne démarre véritablement qu'en 1975 avec la publication du « Rapport Lincourt ». Ce rapport préconise une reconversion essentiellement urbaine du Vieux-Port. Ainsi, selon son auteur, le site aurait pu compter 2200 unités de logements pour environ 7 000 résidents, 10 000 personnes auraient pu y travailler et 30 000 visiteurs s'y promener. Ce projet gigantesque, composé de grandes tours, proposait la création d'une ville complète, autonome, sans liens formels avec le quartier historique de Montréal.

Ce rapport n'eut jamais de suite et d'autres études furent réalisées :

- L'étude de Safdie/Desnoyers, Mercure et Associés
- Le projet de l'esplanade de Peter Rose
- Le projet Lavalin/Safdie/DMA/American City Corporation

Toutes ces études furent rejetées par la population.

Au fur et à mesure de la montée des préoccupations de conservation du patrimoine, des aspirations écologiques et environnementales, la population se mobilisera pour imposer son droit de regard sur l'avenir de Vieux-Port.

## Les acteurs :

### Quelques réalisations qui ont suivi la concertation



Secteur Ouest, les écluses



Maison des éclusiers



Entrée Jacques Cartier, réalisée en 2000

Le gouvernement réagit en créant en 1981, la Société Immobilière du Canada Limitée (appelée communément Société du Vieux-Port). Sa mission est la mise en valeur du premier site portuaire de Montréal dans le cadre de la revitalisation du Vieux-Montréal et en prenant compte l'avis de la population.

La société inaugure pour cela une pratique inconnue jusque là à cette échelle en organisant une vaste consultation populaire sur le devenir du territoire dont elle a la charge.

Cette consultation va s'organiser en quatre phases :

**PHASE 1 : L'information au public** (de juin à septembre 1985)

**PHASE 2 : Les audiences publiques.** Elles sont tenues entre le 26 et 30 septembre 1985. Ces audiences permettent à tous les groupes et individus de faire part de leurs suggestions et préoccupations concernant la ou les vocations à privilégier pour le site du Vieux-Port.

**PHASE 3 : Deuxième partie des audiences publiques.** Elles sont tenues entre le 13 et le 16 décembre 1985. Elles permettent au public de discuter le rapport intermédiaire de façon à dégager et à préciser les idées mal transcrites lors de la rédaction du rapport. Le public a pu aussi s'exprimer sur le futur plan d'aménagement.

**PHASE 4 :** Le Comité publie le **rapport final** faisant état du cumul des propositions et dégage de ceux-ci le consensus général et les principes orientant le futur aménagement.

## Les principes d'aménagement :

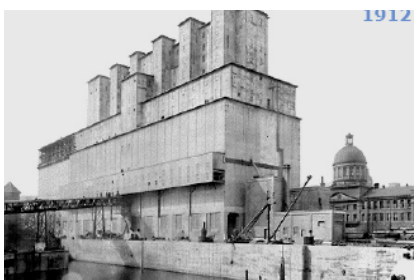
Plusieurs principes sont retenus de la concertation publique :

- Permettre à la population d'accéder librement à un site dont elle avait été pendant longtemps exclue.
- Dynamiser les activités liées à la vie traditionnelle du Vieux-Port et en implanter de nouvelles (comme des marinas...).
- Préserver la morphologie des jetées et des installations encore présentes, inciter à la préservation et à la mise en valeur des vestiges et des ressources archéologiques.

A la suite de ces principes, « un plan budgétaire d'aménagement » est réalisé par la société du Vieux-Port de Montréal. Il ne propose pas d'aménagements précis mais plutôt des utilisations possibles des sols. Un plan directeur d'aménagement est ensuite défini par les architectes et urbanistes montréalais Cardinal et Hardy.

## Les réalisations :

Les travaux de réaménagement du Vieux-Port ont débuté en 1982 avec l'élaboration d'une promenade longeant les quais. Cet espace longiligne est le fruit du principe « d'ouvrir une fenêtre sur le fleuve aux Montréalais ». On assiste alors aux destructions des barrières monumentales que constituent les hangars, les élévateurs à grains, les silos, les vestiges de l'ancienne activité céréalière. Sur ce nouvel espace est aménagé un parc linéaire comprenant des pelouses, une piste cyclable et une promenade offrant un panorama sur le Saint Laurent et sur la jetée.



Le marché  
Bonsecours  
avec et sans les  
imposants silos  
démolis

Pour la poursuite des aménagements, le site a été subdivisé en trois secteurs :

Dans le *secteur Ouest*, soit le territoire à l'Ouest de la jetée Alexandra, une série d'interventions ont été menées dans l'optique de recréer le contexte physique qui prévalait à l'apogée du port de Montréal, soit à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle. L'intervention principale a consisté à excaver l'embouchure du canal Lachine qui avait été comblée en 1964. On pensait à cette époque que l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent le rendait obsolète. Cette excavation a permis la mise à jour et la réutilisation d'une série de vestiges architecturaux. Des aménagements paysagers ont été réalisés. Ils font de cet espace, avec la Maison des éclusiers, un parc fort agréable.



Canal de  
Lachine



*Promenade sur le quai de l'horloge*



*Le quai King-Edward*



*Le parc du bassin Bonsecours*

Le *secteur Est* s'étend de la tour de l'horloge jusqu'à l'extrémité du bassin de l'horloge. Il y règne une atmosphère portuaire particulière.

Le but de l'aménagement de ce secteur a été d'organiser l'espace de telle sorte que chaque grande composante, quai, bassin ait sa propre identité. Le bassin de l'horloge a gardé ses activités de remorquage, et les bateaux d'excursion et de croisières peuvent toujours s'y amarrer.

Le quai de l'horloge, dont une partie a été dédiée au stationnement, a aussi connu un aménagement paysager et un petit parc a été créé autour de l'horloge. Au Nord-Est de ce secteur, la ville de Montréal a procédé à l'acquisition des terrains de l'ancienne cour de triage Viger et a réalisé un vaste programme de constructions résidentielles, celui du faubourg-Québec.

Dans le *secteur centre*, qui va de la rue Mc Gill jusqu'au bassin Bonsecours, on trouve les quais-clés des bassins King Edward et Jacques Cartier ainsi qu'une partie de l'esplanade de Peter Rose. L'idée principale de l'aménagement de ce secteur était de sauvegarder et de préserver l'histoire du lieu. Sur la jetée King Edward, quatre hangars ont été réhabilités, offrant une surface de 50 000 m<sup>2</sup> en vue d'accueillir des activités diverses. On y trouve aujourd'hui l'Expotec, le cinéma IMAX, un vélo-aventure, des espaces d'expositions, des jeux pour enfants...

Concernant le bassin Jacques Cartier et ses quais, tous les hangars qui s'y trouvaient ont été détruits. Un édifice métallique accueille aujourd'hui le bâtiment Jacques Cartier qui abrite un restaurant et une grande passerelle d'exposition. L'amarrage des navires de plaisance et l'accostage des navettes se font aussi sur ce bassin.

Enfin dans le bassin Bonsecours a été créé un espace récréatif par le biais de l'installation d'une membrane imperméable. L'hiver le bassin accueille une patinoire extérieure, l'été des activités nautiques. Au centre du bassin, une presqu'île a été construite créant ainsi un petit parc.

## **Bilan :**

*Prix d'honneur de la catégorie Conservation Historique et Restauration Maritime (1992) attribuée par l'organisme d'aménagement « The Waterfront Center de Washington »*

*Prix Orange (1992) décerné par « Sauvons Montréal » pour avoir mis en valeur le caractère patrimonial et historique du site*

*Prix du mérite pour l'aménagement du parc des écluses et celui du secteur est (1993)*

*Prix du gouverneur général pour la conception architecturale de Plan d'Aménagement du Vieux-Port (1994) attribué par « l'Institut Royal d'Architecture »*

*Le Prix Attraction Canada a décoré la Société du Vieux Port de Montréal comme lauréate provinciale de la catégorie Site Extérieur (1999)*

....

Une vingtaine d'années se sont écoulées depuis les premières réalisations de réaménagement du Vieux-Port. Le site a changé de visage avec le réaménagement des terrains, ceux-ci ont rendu le site attrayant tout en préservant son passé maritime et industriel et en intégrant les ensembles paysagers adjacents. Les retombées touristiques et économiques ont très vite suivi.

Ces succès sont dus au réalisme des aménageurs qui ont proposé des aménagements légers mais aussi flexibles qui laissent place à des bonifications futures et qui peuvent s'adapter aux écueils conjoncturels possibles.

Le site plaît à la population par sa vocation de parc et de fenêtre sur le fleuve, il plaît aussi aux propriétaires du site de la Société du Vieux-Port qui s'appuie sur la réussite touristique pour réaliser de nouveaux aménagements.

L'un des bémols de ce réaménagement concerne le Vieux-Montréal qui n'a pas profité, autant qu'on l'espérait, de l'aménagement du Vieux-Port.

En conclusion, nous pouvons rappeler que l'aménagement du Vieux-Port aura été récompensé par de nombreux prix