Mémoire
de la
Société du Vieux-Port de Montréal
(SVPM)

sur l'
Étude publique du bilan
de la
stratégie de développement économique 2005-2010
de la Ville de Montréal
Réussir @Montréal

Août 2009

Mesdames, Messieurs les membres de la Commission du Conseil d'agglomération sur le développement économique,

Il nous fait plaisir de vous présenter ici le point de vue de la Société du Vieux-Port de Montréal sur le bilan de la stratégie économique 2005-2010 de Montréal, intitulée *Réussir@Montréal*.

1- Les fondements d'un partenariat

Pour ce faire, nous devons retourner en décembre 2004, alors que la Société du Vieux-Port présentait aux audiences de la Commission sur la mise en valeur du territoire et le patrimoine un mémoire portant sur sa participation à l'essor économique de Montréal.

D'emblée, la Société du Vieux-Port se positionnait comme «partenaire à part entière de l'ensemble des stratégies de la Ville» et décrivait sa contribution à chacune d'entre elles. En résumé :

- *amplifier le rôle de Montréal comme ville de savoir et d'innovation / nous avons créé le Centre des sciences de Montréal;*
- *accélérer le développement de secteurs stratégiques / nous sommes la principale attraction touristique à Montréal;*
- *consolider Montréal comme métropole culturelle et ville festive et sportive / nous offrons une programmation culturelle innovatrice qui met en valeur le savoir faire d'ici et fait écho à celles des autres partenaires culturels montréalais;*
- *renforcer la qualité de vie, protéger le patrimoine bâti et naturel / l'aménagement passé et à venir de notre site est de grande qualité, ajoutant des espaces verts dans le quartier historique et mettant en valeur le patrimoine dans toutes ses dimensions;*

- *accentuer la vocation de Montréal comme ville internationale et cosmopolite* / notre programmation est axée sur les relations interculturelles et les événements de calibre international;
- *promouvoir les atouts de Montréal* / notre site donne accès au fleuve, aux plus belles vues de Montréal et au patrimoine fondateur de la ville.

Au-delà de cette démonstration éloquente de sa contribution, la Société du Vieux-Port de Montréal annonçait sa **Vision dedéveloppement, Montréal sur le fleuve, phase IV (2005-2015)**, visant à maximiser l'apport de la Société à la vie montréalaise et, notamment, au développement économique de la région. Ce plan directeur de nos aménagements était et demeure articulé autour des objectifs suivants :

- une mise en valeur d'ensemble du patrimoine maritime et portuaire, fondateur de Montréal, et sa mise en réseau en partenariat avec les milieux patrimoniaux et muséaux montréalais;
- un développement des loisirs nautiques;
- une programmation culturelle de calibre international, constituant le chaînon manquant de l'offre culturelle montréalaise;
- un aménagement de grande qualité, épousant les standards adoptés par la Ville dans le Quartier international et, aujourd'hui, dans le Quartier des spectacles, pour contribuer à donner à Montréal une signature distinctive;
- au total : une offre bonifiée et une valeur ajoutée pour Montréal, sur les plans touristique, culturel et patrimonial.

Dans le cadre de ce mémoire de 2004, la Société du Vieux-Port de Montréal formulait ses **attentes face à la Ville**, désignée comme «le plus important de nos partenaires». Parmi ces attentes, retenons les suivantes :

- **contribuer à la solution des problèmes de transport** entre le Centre des affaires, le Quartier des spectacles, le Vieux-Montréal, le Quartier international et le Vieux-Port afin de faciliter l'accès et la

sécurité pour ainsi contribuer à l'augmentation de l'achalandage et des revenus;

- gérer efficacement **la cohabitation des fonctions** commerciale, résidentielle et institutionnelle dans tout le secteur;
- assurer la **propreté et la sécurité** et, plus globalement, l'entretien général du Vieux-Montréal pour préserver cet actif;
- **réhabiliter les liens piétons nord-sud** sur les rues Saint-Denis (réaménagement du square Viger), de Bleury (au nord du Quartier international), sur le boulevard Saint-Laurent (recouvrement de l'autoroute Ville-Marie) et la rue McGill (ce qui a été fait);
- soutenir notre **plan de développement** et notre importante contribution au tourisme.

Publiée en juin 2005 sous le titre *Réussir@Montréal*, la stratégie de développement économique 2005-2010 de la Ville de Montréal :

- rappelait que quelque «15 millions de visiteurs fréquentent chaque année le Vieux-Port et le Vieux-Montréal», et que d'importants investissements, notamment en 1992, puis avec la création du Centre des Sciences de Montréal (2000), avaient consolidé le pôle touristique Vieux-Montréal — Vieux-Port;
- identifiait le Vieux-Port comme l'un des projets majeurs au sein d'un centre-ville élargi, défini comme «territoire distinctif qui exige une attention particulière»;
- reconnaissait la nécessité de «la réalisation du nouveau plan d'aménagement du Vieux-Port de Montréal qui, par sa localisation exceptionnelle entre le quartier historique et le fleuve et par l'ampleur de l'espace qu'il offre, constitue une destination de choix pour les grands événements culturels et récréatifs à Montréal» (p. 76);
- et affirmait l'engagement de la Ville à «collaborer étroitement avec la Société du Havre et la Société du Vieux-Port pour faciliter la réalisation de leurs projets respectifs» (p. 72).

Il ressort notamment de ces documents (le mémoire de la Société du Vieux-Port et la stratégie de la Ville) que, de part et d'autre, on s'entend :

- sur **la nécessité et la réalité d'un partenariat privilégié** entre la Ville et le Vieux-Port,
- et sur le principe que **le développement du Vieux-Port s'inscrit dans la perspective du développement d'ensemble du centre-ville** de Montréal, en tant que principal pôle touristique, principale destination culturelle et principal circuit patrimonial montréalais.

De fait, le plan de développement de la Société du Vieux-Port et les stratégies de programmation qui en découlent excèdent son territoire propre et rayonnent à l'échelle de tout le centre-ville de Montréal :

- le réaménagement de la rue de la Commune et de l'emprise sud de celle-ci;
- la réalisation d'un système de transport collectif desservant les divers pôles d'intérêt du centre-ville, dont une partie pourrait s'implanter sur le site même du Vieux-Port;
- la qualité d'aménagement prévue, référant aux standards établis par le Quartier international (à l'époque) et au Quartier des spectacles, pour contribuer à la signature distinctive de Montréal en ce domaine;
- l'élaboration et l'enrichissement d'une programmation culturelle complémentaire et non concurrente de celle du centre-ville (et notamment du Quartier des spectacles);
- l'aménagement sur le site d'un circuit d'interprétation et de mise en valeur du patrimoine (qui réfère à la notion de «parcours riverain» définie dans le Plan d'urbanisme);
- la mise en réseau du patrimoine maritime portuaire avec les milieux muséaux et patrimoniaux du centre-ville de Montréal.

Cette vision d'ensemble, partagée avec la Ville, est le fondement même d'un partenariat privilégié qui devrait mener, à terme :

- à la réalisation du Quartier de l'Histoire, dont le Vieux-Port est, avec le Vieux-Montréal et le Musée Pointe-à-Callière, un élément essentiel;
- à la réalisation du Havre de Montréal, qui consiste à revaloriser tout le territoire montréalais donnant sur le fleuve, entre les ponts Jacques-Cartier et Champlain, le site du Vieux-Port en constituant le cœur;
- et, plus largement, à la mise en valeur d'ensemble d'un territoire accueillant et sûr pour les piétons, accessible par le transport collectif, caractérisé par un aménagement de très grande qualité, qui relie toutes les destinations récréo-touristiques, patrimoniales et culturelles majeures du centre-ville de Montréal.

2- Les réalisations

Dans cette perspective, examinons ce que chacune des parties a réalisé depuis l'énoncé de stratégie de développement économique.

Dans le domaine du **transport collectif** et de l'**accessibilité au site** :

- la Ville a produit son Plan de transport, intitulé *Réinventer Montréal*, qui prévoit l'implantation d'un tramway desservant la rue de la Commune, mais pas forcément l'ensemble des destinations culturelles du centre-ville (le trajet initial prévu est pendulaire, entre le Quartier latin et le Centre des Affaires);
- de plus, la Société du Vieux-Port, de concert avec la Ville et la Société de Transport de Montréal, a travaillé à l'implantation d'un circuit d'autobus (515), dont le trajet en boucle dessert la rue de la Commune, la rue Berri, le boulevard René-Lévesque et les rues Peel et Metcalfe, reliant le secteur des grands hôtels, le Quartier latin, le Vieux-Montréal et le Vieux-Port.

En ce qui concerne le **réaménagement des rues et liens piétons** menant au Vieux-Port :

- sur la rue de la Commune, dont la portion est a été réaménagée en 1992, la Ville a procédé à de nouveaux aménagements de la

chaussée qui complètent la restauration de ce tronçon (entre la rue Berri et le boulevard Saint-Laurent); il reste cependant à réaliser l'aménagement de la chaussée et des emmarchements, du boulevard Saint-Laurent jusqu'à la rue McGill;

- la rue McGill a fait l'objet d'un réaménagement de grande qualité dans le cadre de la phase 3 du Quartier international de Montréal;
- il reste toujours à réaliser le réaménagement du square Viger, de part et d'autre de la rue Saint-Denis, ainsi que le boulevard Saint-Laurent, aux abords de l'autoroute Ville-Marie, qui constituent toujours des freins à une circulation piétonne sûre et agréable entre le centre-ville et le quartier historique.

Au chapitre de la **signalisation** :

- la Ville a commencé à instaurer le système de guidage dynamique des automobilistes vers les stationnements, longtemps attendu dans le centre-ville; ce système inclut le stationnement du Vieux-Port, qui affiche le nombre de places disponibles.

Dans le **Vieux-Montréal** :

- avec la création, par la Société de développement commercial (SDC), d'une escouade vouée à cette fin, on a assisté à une nette amélioration en matière de propreté du domaine public;
- la Société du Vieux-Port continue de participer aux travaux de la Table de concertation du Vieux-Montréal, avec ses partenaires de la Ville et de la SDC, pour veiller à la meilleure harmonisation possible des fonctions résidentielle, commerciale et récréo-culturelle.

Dans un autre ordre d'idées, il importe de rappeler que, dans la foulée du **Sommet de la Culture** de Montréal en 2007 :

- un comité regroupant les représentants de la Ville, des gouvernements et de Culture Montréal a été constitué pour faire le suivi des recommandations formulées lors de ce Sommet et s'assurer qu'elles se traduiront en actions;

- la Ville a élaboré un Plan d'action 2007-2017 en culture, dans lequel elle affirme l'importance de «poursuivre la mise en valeur du Vieux-Port de Montréal», et d'«accroître la concertation des partenaires publics et privés, en vue de constituer une véritable «quartier de l'histoire», qui regroupe le Vieux-Montréal, le Vieux-Port de Montréal et l'entrée du canal de Lachine.» Un tel quartier serait «sûrement l'un des plus importants en Amérique du Nord»;
- à l'initiative de la ministre de la Culture du Québec, la Ville, la Société du Vieux-Port, la Société du parc Jean-Drapeau, la Société immobilière du Canada, le Lieu historique canadien du canal de Lachine, la Société du Havre, le Musée David M. Stewart et plusieurs autres organismes ont participé à des rencontres autour du Quartier de l'Histoire, rebaptisé Carrefour de l'histoire, afin de développer une vision commune du développement de ce secteur qui englobe les sites fondateurs, notamment le Vieux-Port et le Vieux-Montréal. Toutefois, aucune suite n'a été donnée à ces efforts, l'élargissement à tout le Havre du Quartier de l'histoire tel que conçu à l'origine ayant éteint l'essence même du concept...

Enfin, en termes d'**appui** au plan d'aménagement du Vieux-Port, on peut dire que :

- la Ville considère toujours le Havre comme l'un de ses chantiers prioritaires, et le Vieux-Port est au cœur de ce chantier;
- et elle est demeurée constante dans son appui au projet de réaménagement de la Société du Vieux-Port (phase IV), auprès du gouvernement du Canada.

3- La Société du Vieux-Port et la gestion dynamique de ses actifs

Au-delà de ces actions, la Société du Vieux-Port poursuit ses objectifs dans la gestion de son site et de ses actifs :

- la Société du Vieux-Port a développé et raffiné une **vision d'aménagement et de développement** de son site, qui a notamment obtenu l'appui de la Ville, de Tourisme Montréal, de la Chambre de

Commerce du Montréal métropolitain, d'Héritage-Montréal et de la Société du Havre;

- la Société du Vieux-Port a continué d'opérer le Centre des sciences de Montréal, qui fêtera ses dix ans d'existence en 2010 : avec cet **équipement scientifique et pédagogique majeur**, complémentaire des grands équipements scientifiques montréalais, la Société du Vieux-Port aura accueilli en moyenne 600 000 visiteurs payants par année, soit quelque 6 millions de visiteurs depuis son inauguration; le Centre des sciences est l'institution qui attire le plus grand nombre de groupes scolaires, ce qui lui permet de sensibiliser le plus de jeunes possible à l'étude et à la poursuite d'une carrière en sciences;
- la Société du Vieux-Port a élaboré et appliqué avec succès une stratégie visant à «**désaisonnaliser l'achalandage**». Que ce soit avec l'hiverisation de plusieurs de ses espaces (notamment le Belvédère, devenu salle corporative quatre saisons), avec le partenariat qui lui permet d'assumer en partie le volet extérieur du festival *Montréal en lumière*, avec son programme de *Feux sur glace Telus* ou avec *Igloofest* (3 weekends de musique électronique), la Société du Vieux-Port estime avoir réussi à quadrupler le nombre de visiteurs d'hiver, qui sont passés de quelque 250 000 à 1 million par année;
- la Société du Vieux-Port a poursuivi le **développement du créneau «loisirs nautiques»**, en permettant l'implantation du *Yacht Club de Montréal* au bassin de l'Horloge; par ailleurs, la Société investira dans le renouvellement de ses installations du Port d'escale afin d'assurer l'amélioration de son offre aux plaisanciers;
- la Société du Vieux-Port a poursuivi la diversification de sa programmation, à la recherche constante d'**innovations culturelles et artistiques** qui mettent en valeur l'identité montréalaise, comme *M pour Montréal*, un événement musical émergent, la *Promenade des arts du cirque*, inaugurée cette année, ou encore les *Projections architecturales*, qui racontent l'histoire de bâtiments à travers les projections dont ils sont les écrans;
- enfin, la Société, toujours dans la perspective de **mettre le fleuve en valeur** et d'en faciliter l'accès, développe la présence de grands

voiliers à caractère historique, avec cette année le *Pride of Baltimore II* et le *U.S. Brig Niagara*.

4- Vers une nouvelle étape de développement

Devant le bilan des actions réalisées par la Ville et par la Société du Vieux-Port, on constate que, en collaboration ou de leur initiative propre, les partenaires ont poursuivi leur action au cours des dernières années, et tout particulièrement depuis le dépôt de la stratégie de développement économique de la Ville (2005), en vue de faire avancer le dossier global du réaménagement d'ensemble du centre-ville de Montréal, et les dossiers particuliers qui ont constitué les composantes :

- la vitalité et l'attrait du Vieux-Montréal et du Vieux-Port en toutes saisons,
- les projets du Havre,
- la réhabilitation des liens piétons et des liens de transport en commun entre le centre-ville actuel et la vieille ville,
- le renforcement et la diversification de la programmation culturelle dans le centre-ville, et
- la poursuite de l'aménagement du Vieux-Port.

Deux événements importants ont marqué le contexte des dernières années à Montréal, le premier à l'échelle locale, le second d'envergure internationale :

- la réalisation du Programme particulier d'urbanisme du Quartier des spectacles (fin 2007), et la mobilisation des pouvoirs publics autour de la mise en œuvre de ce PPU, se sont traduites par une priorisation des investissements publics dans ce projet moteur d'aménagement des espaces publics autour de la Place des Arts; cette situation explique que d'autres projets prioritaires mais moins avancés, comme ceux du Havre, de l'agrandissement du musée Pointe-à-Callière et de la phase IV des aménagements du Vieux-Port, n'aient pas encore été mis en œuvre;

- la crise financière et économique, suivie d'une récession sévère à l'échelle du monde industrialisé (fin 2008), a frappé de plein fouet la plupart des grands projets d'investissement privés et a remis en question la notion même de partenariat public-privé dans plusieurs grands projets d'équipements publics.

Si ce contexte économique défavorable peut expliquer le report de certains projets privés (ex. hôtel Viger, Griffintown), il ne doit surtout pas être invoqué pour autant par les pouvoirs publics pour différer leurs propres projets.

Bien au contraire, la sortie de crise passe par des programmes d'investissements publics dans des travaux d'infrastructures, fortement créateurs d'emploi et qui auront des retombées à moyen et long termes, comme l'ont reconnu tant le gouvernement du Québec que celui du Canada et la Ville de Montréal. C'est dans cette perspective que nous accueillons le démarrage du projet immobilier Le Bassin du nouveau Havre, sous l'égide de la Société immobilière du Canada.

À cet égard, il apparaît clair que le projet d'aménagement du Vieux-Port (phase IV) est typiquement un projet d'infrastructures créateur d'emploi, dans un secteur moteur de l'économie mondiale qui est celui du tourisme urbain, culturel et patrimonial.

La réalisation de ce projet requiert toujours un appui prioritaire de la part de la Ville de Montréal auprès du gouvernement du Canada. Alors que la réalisation du Quartier des spectacles suit son cours, il est temps pour les pouvoirs publics de se regrouper pour mettre en œuvre un nouveau grand projet pour le centre-ville de Montréal, un projet axé sur la mise en valeur du fleuve et du patrimoine comme élément complémentaire aux autres atouts du centre-ville, dont les composantes majeures pourraient être :

- la réalisation de la phase IV du plan d'aménagement du Vieux-Port (financement fédéral);
- la réalisation d'autres éléments majeurs du Quartier de l'Histoire, tel l'agrandissement projeté du musée Pointe-à-Callière (financement provincial);

- l'implantation d'un tramway à vocation touristique desservant en boucle les principales destinations récréo-touristiques et culturelles du centre-ville (financement partagé),
- le réaménagement des axes nord-sud entre le quartier historique et le centre-ville moderne (Square Viger, boulevard Saint-Laurent aux abords de l'autoroute, rue de Bleury) (financement municipal).

L'ensemble de ces interventions constituerait un investissement public stratégique permettant à court terme de stimuler l'emploi et l'économie et, à moyen et long termes, de positionner Montréal comme métropole culturelle et destination touristique majeure en Amérique du Nord.