

4.15

Havre de Montréal

La Société du Havre de Montréal, créée à l'issue du Sommet de 2002 à l'initiative de la Ville de Montréal et des gouvernements du Canada et du Québec, a pour mandat de proposer les grandes lignes d'un plan de développement et d'aménagement intégré pour le Havre de Montréal ainsi que de prévoir une structure de mise en œuvre et une stratégie de financement. Face à la complexité des enjeux et à la multitude des intervenants, seul un tel organisme peut parvenir à réunir les principaux acteurs économiques et institutionnels concernés en vue de réaliser une vision commune. De fait, la planification détaillée du secteur du Havre de Montréal est très largement amorcée.

Orientations générales

- Faire du Havre de Montréal un modèle d'aménagement urbain et de développement durable favorisant la mise en valeur de ses vocations récréotouristique, résidentielle, industrielle et portuaire
- Améliorer l'image de la principale porte d'entrée au Centre des affaires et lui conférer un caractère prestigieux
- Redonner le fleuve Saint-Laurent et ses berges aux Montréalais par une amélioration marquée de l'accessibilité au secteur
- Protéger et mettre en valeur le patrimoine bâti, naturel et archéologique
- Atténuer les contraintes environnementales



Problématique

Le Havre de Montréal a été le témoin de diverses périodes de mise en valeur du territoire. Les milieux portuaire, ferroviaire et industriel connaissent présentement de profondes transformations se traduisant par la consolidation ou le retrait de certaines activités économiques. L'avenir du triage du Canadien National à Pointe-Saint-Charles illustre ce propos.

La renaissance du Havre, au cours des 40 dernières années, est liée à la tenue de grands événements internationaux récréotouristiques, culturels et sportifs, dont l'aménagement du parc Jean-Drapeau et l'ouverture du Casino, au réaménagement du Vieux-Port et, plus récemment, au retour de l'habitat dans le Vieux-Montréal, à la réouverture du canal de Lachine et à l'émergence de la Cité Multimédia et du Quartier international. Cette évolution fait en sorte que de nombreux usages cohabitent, parfois difficilement, et que plusieurs terrains sont disponibles à des fins de développement.

Le secteur possède toutefois des avantages indéniables. Parmi ceux-ci, les vues exceptionnelles et la présence du fleuve Saint-Laurent lui confèrent un prestige inégalé. Le Vieux-Port a ouvert une première fenêtre sur le fleuve, mais l'aménagement des berges et des quais dans l'ensemble du secteur demande à être complété et leur accessibilité à être revue, afin d'améliorer les points de contact avec l'eau de manière à profiter de la plus-value créée par la présence du Saint-Laurent.

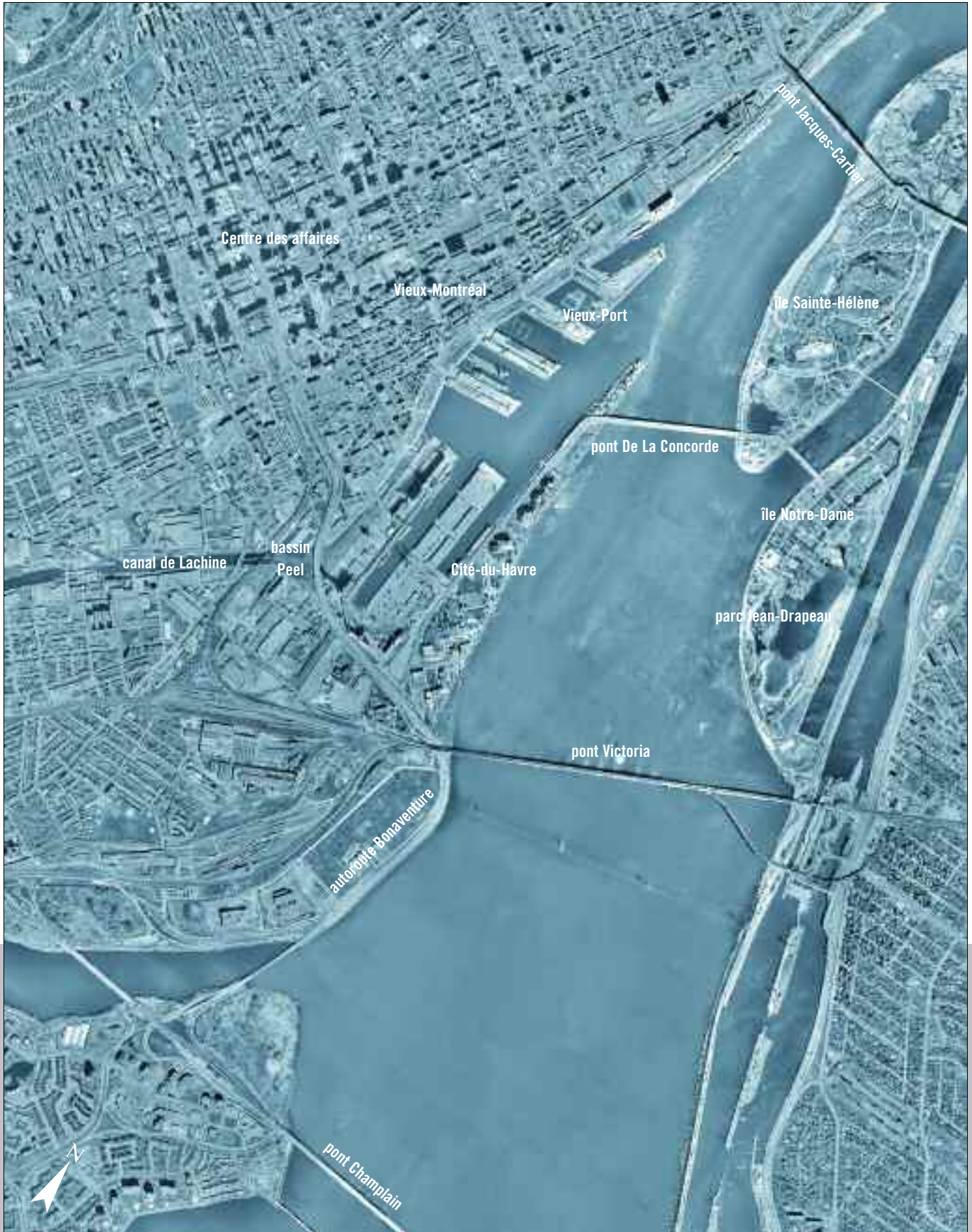
D'ailleurs, l'emplacement de l'autoroute Bonaventure empêche présentement tout accès au fleuve et à ses berges. Le profil de sa partie surélevée génère un impact visuel majeur. Bien qu'elle facilite l'accès au Centre des affaires depuis la Rive-Sud, l'autoroute dessert inadéquatement le secteur d'emplois qui la borde.

L'autoroute est également empruntée par un grand nombre d'autobus provenant de la Rive-Sud par la voie réservée du pont Champlain. Celle-ci, fonctionnant en sens inverse de la circulation, pose des problèmes de sécurité nuisant à sa pérennité.

La faible desserte en transport collectif du Havre est une contrainte majeure au développement harmonieux de ses fonctions et un obstacle à l'exploitation optimale des équipements récréotouristiques. C'est pourquoi plusieurs visiteurs accèdent au Vieux-Port, au parc Jean-Drapeau et au Casino en automobile. Or, les débits de circulation sont tels qu'ils causent des désagréments importants pour les résidents du Vieux-Montréal et de la Cité-du-Havre. La circulation automobile et la présence de grands stationnements dans les Îles sont en contradiction avec la vocation de parc de ces lieux.

Une partie importante du secteur revêt un caractère patrimonial significatif. La conservation des éléments patrimoniaux doit toutefois être analysée. Par exemple, bien que l'ampleur et la nature de la structure du silo à grains numéro 5 complexifient la tâche, la mise en valeur de ce bâtiment doit s'intégrer à la recomposition des espaces industriels et portuaires qui le voient. Les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame comprennent des éléments du patrimoine militaire (fort, tour, cimetière) et des témoins importants du patrimoine architectural moderne, hérités de l'Expo 67. Le pont Jacques-Cartier et le bois de l'île Sainte-Hélène présentent aussi une valeur patrimoniale significative.





4.15

Havre de Montréal

(suite)

En contrepartie, d'autres portions du territoire sont marquées par la présence d'importants problèmes environnementaux. Le secteur adjacent à l'autoroute Bonaventure est un ancien site d'enfouissement dont les sols souffrent d'instabilité et sont contaminés par des déchets industriels toxiques. Ailleurs, les terrains utilisés à des fins industrielles, ferroviaires et portuaires sont aussi potentiellement contaminés.

En somme, plusieurs acteurs ayant des intérêts différents transforment le secteur. Or, afin d'assurer une mise en valeur harmonieuse de celui-ci, il importe que le choix des nouveaux usages et leur séquence d'implantation soient des plus stratégiques.

Balises d'aménagement

- 1 Favoriser le développement d'une diversité d'activités urbaines tout en assurant leur cohabitation harmonieuse.
- 2 Améliorer l'image de la principale porte d'entrée au Centre des affaires par une architecture et un aménagement de très grande qualité en complémentarité avec d'éventuels projets de mise en lumière des ponts.
- 3 Déplacer le corridor de l'autoroute Bonaventure, transformée en boulevard urbain et rabaissée au sol, de manière à libérer les berges et à accroître l'accessibilité au secteur adjacent.
- 4 Desservir la clientèle de la Rive-Sud par l'implantation de modes de transport collectif tels qu'un système léger sur rail à l'étude par l'Agence métropolitaine de transport, un train de banlieue dans l'axe du pont Victoria ou une voie réservée aux autobus sur le pont Champlain dans le sens de la circulation.
- 5 Favoriser la mise en place d'un corridor de transport collectif, tel un tramway moderne ou une navette, reliant le Quartier des spectacles, le Vieux-Montréal, le Havre, le parc Jean-Drapeau et le mont Royal.
- 6 Compléter le parcours riverain reliant l'arrondissement de Verdun au Vieux-Montréal par l'aménagement d'un corridor public en rive.
- 7 Étudier la traversée du bassin Peel du canal de Lachine (tunnel ou nouveau pont).
- 8 Assurer la préservation et la mise en valeur du patrimoine industriel (silo à grains numéro 5, bassin Wellington, canal de Lachine), militaire (fort, tour, cimetière), moderne (témoins de l'Expo 67) et naturel (bois de l'île Sainte-Hélène) en encourageant les partenariats entre les intervenants publics ou privés.
- 9 Réhabiliter les terrains contaminés pour susciter le développement.