

Université de Montréal

De l'évaluation de l'effet structurant d'un projet urbain  
à l'analyse des congruences entre stratégies d'acteurs :  
le réaménagement du Vieux-Port de Montréal

par Sabine COURCIER

Faculté de l'aménagement

Thèse présentée à la Faculté des études supérieures  
en vue de l'obtention du grade de  
Philosophiæ Doctor (Ph.D.)  
en aménagement

août, 2002

©Sabine Courcier, 2002

Université de Montréal  
Faculté des études supérieures

Cette thèse intitulée :  
De l'évaluation de l'effet structurant d'un projet urbain  
à l'analyse des congruences entre stratégies d'acteurs :  
le réaménagement du Vieux-Port de Montréal

Présentée par :  
Sabine Courcier

A été évaluée par un jury composé des personnes suivantes :

\_\_\_\_\_ président rapporteur  
Gérard Beaudet  
\_\_\_\_\_ directrice de recherche  
Marie Lessard  
\_\_\_\_\_ codirecteur  
Michel Gariépy  
\_\_\_\_\_ membre du jury  
Daniel Gill  
\_\_\_\_\_ examinateur externe  
Pierre Filion  
\_\_\_\_\_ représentant du doyen de la FES  
Gérard Beaudet

**Acceptée le 10 février 2003**

## RÉSUMÉ

L'**objectif général** de la présente recherche est d'éclairer les caractéristiques de l'effet structurant d'un projet urbain et ses conditions d'émergence. Nous abordons le projet urbain par rapport à un concept particulier - pour lequel nous avons donné une définition - et par rapport à une expérience spécifique - le réaménagement du **Vieux-Port de Montréal** - qui illustre certaines dimensions de ce concept mais aussi certaines dérives. Rapprocher le réaménagement du Vieux-Port des concepts de **projet urbain** et d'**effet structurant** nous permet de questionner les pratiques d'aménagement, à la fois du point de vue du processus de planification et de ses résultats.

Pour éclairer cette question nous nous sommes intéressée aux changements qui marquent l'environnement du Vieux-Port depuis trois décennies et au rôle de la requalification de la friche portuaire dans ces changements. Nous avons donné une place centrale aux acteurs et étudié les stratégies déployées dans la mise en valeur du sud du centre-ville. L'**hypothèse** de notre recherche est issue en particulier des travaux d'Offner sur l'effet structurant de projets de transport. Elle rejette l'idée d'une relation déterministe simple de cause à effet et s'appuie sur l'importance des correspondances entre contexte et stratégies des acteurs pour qu'un effet structurant émerge.

L'exemple du réaménagement du Vieux-Port de Montréal est révélateur de l'effet structurant d'un vaste espace public et dégagé sur son environnement. C'est son importante valorisation, reliée à la réappropriation dont il fait l'objet, qui favorise le développement des espaces périphériques. Cet effet structurant doit être compris du point de vue de l'interdépendance des projets et des territoires. Ainsi la recherche soutient que ce sont les caractéristiques du Vieux-Montréal qui ont dicté un changement pour l'espace portuaire et par la suite des conditions à sa revitalisation. L'analyse révèle d'autre part la capacité limitée des acteurs institutionnels à prendre en compte de manière intégrée un projet, dépassant les rivalités entre gouvernements. Elle soutient que les paliers provincial et municipal n'ont pas perçu

toute la potentialité que représentait le site portuaire. Montréal a accompagné le réaménagement du Vieux-Port à la veille de son inauguration, mais n'a pas approfondi les répercussions positives et négatives que ce réaménagement pouvait avoir sur le sud du centre-ville et particulièrement le Vieux-Montréal. Enfin la stratégie de planification souple et évolutive, retenue par le gouvernement fédéral, montre son intérêt face au succès du Vieux-Port aujourd'hui. L'espace festif et la banalisation du site portuaire qui se manifestent et qu'on voulait justement éviter, interpellent les stratégies de planification et la question fondamentale du suivi d'un projet. La recherche conclut d'autre part que l'approfondissement d'une démarche de type projet urbain - entendue comme étant le produit de la rencontre d'acteurs autour d'un territoire - peut favoriser un effet structurant.

Mots clés : Effet structurant, Projet urbain, Évaluation, Vieux-Port, Vieux-Montréal, Congruence.

## **ABSTRACT**

**The general objective** of this research is to explain the characteristics of the structuring effect of an urban project and the conditions of its emergence. We approach the urban project with a particular concept – for which we have given a specific definition – and a specific experience – the redevelopment of the **Old Port of Montreal** – which illustrates certain dimensions of this concept as well as certain deviations thereof. Linking the redevelopment of the Old Port of Montreal to the concepts of **urban project** and **structuring effect**, allows us to question the practices of planning, from the point of view of the planning process as well as through its results.

To study this question, we examined the changes that have marked the Old Port's environment over the past three decades and the role of the requalifying of the derelict port within this changes. We have given a central role to the stakeholders and have studied the strategies deployed to develop and improve the southern part of downtown. **The hypothesis** of our research issues in particular from the works of Offner on the structuring effects of transport projects. It rejects the idea of a simple cause and effect deterministic relationship and relies on the importance of the alignment between context and the stakeholders' strategies in order for the structuring effect to emerge.

The example of the redevelopment of the Old Port of Montreal reveals the structuring effect of a vast and open public space on its environment. It is its important improvement, tied to its reappropriation, that favors the development of peripheric spaces and sites. This structuring effect must be understood from the perspective of the interdependence of the projects and the area. Thus, the research sustains that it is the characteristics of Old Montreal that dictated the changes for the port area and thereafter the conditions for its revival. The analysis also reveals the limited ability of the institutional stakeholders to manage the project in an integrated manner, beyond government level rivalries. It argues that the provincial and municipal governments did not fully appreciate the potential that the port area

represents. Montreal participated in the inauguration of the redevelopment of the Old Port, but did not further analyze the negative and positive effects that it might have on the southern part of downtown and particularly on Old Montreal. Finally, the open and progressive strategic planning of the federal government shows its interest in the current success of the Old Port. The festive areas and the ordinariness of the port, that we have witnessed and that was specifically meant to be avoided, challenges the planning strategies and begs a fundamental question regarding how a project is managed and followed. The research concludes that the implementation of an urban project process – understood to be the collaboration of the stakeholders for one territory – can increase the structuring effect.

Key words : Structuring effect, Urban project, Evaluation, Old Port, Old Montreal, Congruence

## **TABLE DES MATIÈRES ABRÉGÉE**

<b>RÉSUMÉ.....</b>	<b>iii</b>
<b>ABSTRACT.....</b>	<b>v</b>
<b>TABLE DES MATIÈRES ABRÉGÉE.....</b>	<b>vii</b>
<b>TABLE DES MATIÈRES.....</b>	<b>ix</b>
<b>LISTE DES SIGLES.....</b>	<b>xxi</b>
<b>REMERCIEMENTS.....</b>	<b>xxii</b>
<b>AVANT-PROPOS.....</b>	<b>xxvi</b>
<b>INTRODUCTION GÉNÉRALE.....</b>	<b>1</b>
<b>PREMIÈRE PARTIE : L'ÉVALUATION DE L'EFFET STRUCTURANT D'UN PROJET URBAIN.....</b>	<b>5</b>
<b>1. L'ÉVALUATION DE L'EFFET STRUCTURANT D'UN PROJET URBAIN OU COMMENT CONSIDÉRER L'ÉVOLUTION D'UNE DYNAMIQUE URBAINE?.....</b>	<b>6</b>
<b>2. L'ÉVALUATION PAR L'ANALYSE DE L'ÉVOLUTION DE LA DYNAMIQUE URBAINE ET DES CONGRUENCES ENTRE ACTEURS.....</b>	<b>63</b>
<b>DEUXIÈME PARTIE : LA REDÉFINITION DU SUD DU CENTRE-VILLE ET LE RÔLE DU RÉAMÉNAGEMENT DU VIEUX-PORT DANS CES CHANGEMENTS.....</b>	<b>90</b>
<b>3. DE L'ORIGINE DE LA VILLE... AU VIEUX-PORT ET AU VIEUX-MONTRÉAL.....</b>	<b>92</b>
<b>4. LE VIEUX-PORT DE MONTRÉAL AUJOURD'HUI.....</b>	<b>118</b>
<b>5. LA RENAISSANCE DU SUD DU CENTRE-VILLE.....</b>	<b>144</b>
<b>TROISIÈME PARTIE : LES STRATÉGIES DES ACTEURS; DIVERGENCES ET CONGRUENCES.....</b>	<b>216</b>
<b>6. 1974-1984 : LA VILLE CHASSE LE PORT ET LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL OUVRE UNE FENÊTRE SUR LE FLEUVE.....</b>	<b>218</b>
<b>7. 1984 – 1992 : LA SOCIÉTÉ DU VIEUX-PORT PRIVILÉGIE UN ESPACE PORTUAIRE À CARACTÈRE PUBLIC.....</b>	<b>290</b>

<b>8. 1992 - 2002 : LES RÉACTIONS DE LA VILLE ET LES OPPORTUNITÉS SAISIES DEPUIS L'INAUGURATION DU VIEUX-PORT .....</b>	<b>363</b>
<b>9. LA MISE EN OEUVRE D'UNE DÉMARCHE DE PROJET URBAIN POUR FAVORISER UN EFFET STRUCTURANT .....</b>	<b>414</b>
<b>RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES .....</b>	<b>437</b>
<b>ANNEXE 1 - LISTE DES PERSONNES RENCONTRÉES .....</b>	<b>461</b>
<b>ANNEXE 2 PREMIÈRE PHASE DE CONSULTATION DU PUBLIC -synthèse des recommandations du public (Association/Le Vieux-Port, 1978) .....</b>	<b>465</b>
<b>ANNEXE 3 - MANDAT ET OBJECTIFS DE LA SOCIÉTÉ DU VIEUX-PORT .....</b>	<b>466</b>



## TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ.....	iii
ABSTRACT.....	v
TABLE DES MATIÈRES ABRÉGÉE.....	vii
TABLE DES MATIÈRES.....	ix
LISTE DES SIGLES.....	xxi
REMERCIEMENTS.....	xxii
AVANT-PROPOS.....	xxvi
INTRODUCTION GÉNÉRALE.....	1
<b>PREMIÈRE PARTIE : L'ÉVALUATION DE L'EFFET STRUCTURANT D'UN PROJET URBAIN.....</b>	<b>5</b>
<b>1. L'ÉVALUATION DE L'EFFET STRUCTURANT D'UN PROJET URBAIN OU COMMENT CONSIDÉRER L'ÉVOLUTION D'UNE DYNAMIQUE URBAINE?.....</b>	<b>6</b>
<i>1.1. Le projet urbain : une notion polysémique en cours de définition.....</i>	<i>7</i>
1.1.1. L'évolution du contexte de la planification.....	8
1.1.1.1. L'urbanisme de régénération.....	8
1.1.1.2. Les friches portuaires : de grandes opérations d'urbanisme.....	10
1.1.2. Les échelles du projet urbain.....	11
1.1.2.1. Le projet urbain politique ou projet de ville.....	11
1.1.2.2. Le projet urbain opérationnel ou grande opération d'urbanisme.....	12
1.1.2.3. Le projet urbain architectural, centré sur un bâtiment.....	14
1.1.2.4. Une nouvelle discipline?.....	15
1.1.3. Les dimensions mises de l'avant par le projet urbain.....	16
1.1.3.1. Cohérence locale et logique ascendante.....	16
1.1.3.2. Intégration et ouverture démocratique.....	17
1.1.3.3. Processus de planification ouvert et souple.....	18
1.1.3.4. Une définition du projet urbain qui met l'accent sur les acteurs et le processus mis en œuvre.....	21
1.1.4. Mythes et dérives du projet urbain.....	23
1.1.4.1. Le mimétisme ou la copie conforme.....	23
1.1.4.2. Le projet comme leurre.....	24
1.1.4.3. La manie du projet.....	25
1.1.4.4. La dérive procédurale et les approches trop exclusives.....	26
1.1.4.5. Du projet à son environnement.....	26
<i>1.2. Projet urbain et effet structurant : ambitions ... et déceptions.....</i>	<i>27</i>
1.2.1. Les ambitions affichées.....	28
1.2.1.1. Effet structurant économique.....	28
1.2.1.2. Restructuration physique et spatiale.....	30

1.2.1.3. Effet symbolique .....	30
1.2.1.4. Les questions posées par ces opérations qui se veulent structurantes .....	32
1.2.2. La remise en question du paradigme de l'effet structurant dans le domaine des transports .....	33
1.2.2.1. Remise en question empirique.....	34
1.2.2.2. L'effet structurant est-il un mythe? .....	36
1.2.3. Le remplacement du paradigme déterministe.....	38
1.2.3.1. Les effets structurants conditionnels .....	38
1.2.3.2. La congruence .....	39
1.2.3.3. Les effets de valorisation d'opportunités.....	40
1.2.3.4. L'ambiguïté du concept d'effet structurant – question de recherche.....	40
1.2.4. Le rôle des correspondances dans la dynamique urbaine .....	41
1.2.4.1. La congruence et l'homologie structurale .....	41
1.2.4.2. La cooccurrence et la synchronie .....	43
1.2.4.3. La résonance et la concordance.....	43
1.2.4.4. L'accord .....	44
1.2.4.5. Limites de ces concepts et hypothèse de recherche.....	44
<i>1.3. La problématique de l'évaluation de l'effet structurant d'un projet urbain .....</i>	<i>46</i>
1.3.1. L'évaluation <i>a posteriori</i> d'un projet .....	47
1.3.1.1. Enjeux et objectifs selon le moment choisi pour l'évaluation .....	47
1.3.1.2. Le faible développement des évaluations <i>a posteriori</i> .....	48
1.3.1.3. L'absence d'évaluation du réaménagement du Vieux-Port de Montréal.....	50
1.3.1.4. Des tendances axées vers le suivi des projets.....	51
1.3.2. L'évaluation de l'effet d'un projet .....	52
1.3.2.1. Les champs de questionnement de l'évaluation .....	53
1.3.2.2. Les effets directs et indirects .....	54
1.3.3. Des évaluations ouvertes sur les enjeux sociaux et le processus mis en œuvre.....	56
1.3.3.1. L'évaluation post-occupation .....	56
1.3.3.2. L'évaluation de processus .....	57
1.3.3.3. L'évaluation pluraliste.....	57
<i>1.4. Conclusion .....</i>	<i>59</i>
1.4.1. Projet urbain et effet structurant, des concepts ambigus mais un défi majeur pour la ville.....	59
1.4.2. L'enjeu de l'évaluation.....	61
<b>2. L'ÉVALUATION PAR L'ANALYSE DE L'ÉVOLUTION DE LA DYNAMIQUE URBAINE ET DES CONGRUENCES ENTRE ACTEURS.....</b>	<b>63</b>
<i>2.1. Les principes généraux de la recherche.....</i>	<i>64</i>
2.1.1. Étude de cas et évaluation qualitative .....	64
2.1.1.1. Le choix d'une étude de cas .....	64
2.1.1.2. Recherche qualitative .....	65
2.1.2. Abandon du paradigme déterministe tout en conservant la notion d'effet .....	66
<i>2.2. Stratégie de recherche.....</i>	<i>68</i>
2.2.1. Données de cadrage de l'évaluation .....	69
2.2.1.1. Échelle spatiale.....	69
2.2.1.2. Échelle de temps.....	72
2.2.1.3. La prise en compte des acteurs : cause et manifestation de l'effet structurant .....	73
2.2.2. Critères et indicateurs d'évolution de la dynamique urbaine .....	75
2.2.2.1. Caractéristiques de la dynamique urbaine .....	75
2.2.2.2. Indicateurs d'évolution et facteurs de changement .....	76
2.2.3. Étude des stratégies de mise en valeur du sud du centre-ville.....	77
2.2.3.1. Stratégies et décisions .....	77
2.2.3.2. Une perspective diachronique et synchronique .....	78
2.2.4. Critères de synthèse et élargissement .....	80

2.3. <i>Collecte et sélection des données, analyse et validation</i> .....	81
2.3.1. Exploitation de documents .....	82
2.3.2. Observation et observation participante .....	83
2.3.2.1. Observation du secteur d'étude .....	83
2.3.2.2. Les réunions de la Table de concertation : observation participante .....	83
2.3.3. Les entretiens .....	84
2.3.4. L'analyse des données : une analyse qualitative de contenu .....	86
2.3.5. Validation des données, de la méthode et des résultats .....	87
2.4. <i>Conclusion</i> .....	89
<b>DEUXIÈME PARTIE : LA REDÉFINITION DU SUD DU CENTRE-VILLE ET LE RÔLE DU RÉAMÉNAGEMENT DU VIEUX-PORT DANS CES CHANGEMENTS.....</b>	<b>90</b>
<b>3. DE L'ORIGINE DE LA VILLE... AU VIEUX-PORT ET AU VIEUX-MONTRÉAL.....</b>	<b>92</b>
3.1. <i>Le système ville/port : de l'interaction au dysfonctionnement</i> .....	93
3.1.1. La fondation de Montréal et son développement initial .....	94
3.1.2. L'intensification des activités portuaires et le développement de Montréal.....	96
3.1.2.1. La démolition des fortifications.....	96
3.1.2.2. La création du Canal de Lachine et la fondation du Port de Montréal .....	98
3.1.2.3. Le développement commercial du centre-ville.....	100
3.1.2.4. La métropole industrielle.....	102
3.1.3. La cité financière et le port moderne : amorce d'une rupture ville/port .....	102
3.1.3.1. La spécialisation du port.....	103
3.1.3.2. L'apogée du port .....	104
3.1.3.3. Le port et la ville se tournent le dos .....	104
3.2. <i>Le port et son environnement direct dans les années soixante et soixante-dix</i> .....	105
3.2.1. Le port est toujours actif dans sa partie centrale mais le Vieux-Montréal et ses faubourgs dépérissent.....	106
3.2.1.1. L'ouverture de la voie maritime et la réorganisation des échanges.....	106
3.2.1.2. Les mutations dans la technologie des transports maritimes rendent obsolètes les infrastructures traditionnelles .....	107
3.2.1.3. Le déclin du Vieux-Montréal et de ses faubourgs .....	108
3.2.2. Des premiers signes de réappropriation .....	109
3.2.2.1. La création de la Commission Viger et de l'arrondissement historique .....	110
3.2.2.2. Des interventions ponctuelles et l'Expo 67 .....	110
3.2.2.3. Des pionniers s'intéressent au quartier .....	111
3.2.2.4. Un bilan inquiétant dans les années soixante-dix .....	112
3.2.2.5. Questionnement sur la restructuration des espaces portuaires.....	113
3.3. <i>Conclusion</i> .....	115
3.3.1. La relation ville/port à Montréal : trois périodes distinctes .....	115
3.3.2. L'Expo 67 marque un changement de perspectives .....	116
<b>4. LE VIEUX-PORT DE MONTRÉAL AUJOURD'HUI.....</b>	<b>118</b>
4.1. <i>Le parti d'aménagement : un lieu public, de détente et de récréation</i> .....	119
4.1.1. Les trois thèmes fondant l'identité du Vieux-Port.....	121
4.1.1.1. Un lieu d'histoire et d'appartenance.....	121
4.1.1.2. Un port .....	122
4.1.1.3. Un espace public polyvalent.....	123
4.1.2. Trois secteurs d'interventions .....	124
4.1.2.1. Le secteur est : secteur d'activités récréatives.....	124
4.1.2.2. Le secteur centre : la place maritime .....	126
4.1.2.3. Le secteur ouest : le Parc des écluses .....	126

4.1.3. Le Vieux-Port : un site autonome et différencié.....	127
4.1.3.1. Un espace monumental et bien délimité dans l'espace.....	127
4.1.3.2. Une gestion fédérale.....	128
4.1.3.3. Une monofonctionnalité touristique et peu de liens ville/port.....	128
4.2. <i>Le succès du réaménagement du Vieux-Port</i> .....	129
4.2.1. La fréquentation est en augmentation.....	130
4.2.2. Un taux de satisfaction élevé et une réappropriation avant tout montréalaise.....	133
4.2.3. Le Vieux-Port retrouve une place majeure dans la vie urbaine, le réaménagement a un effet structurant à l'échelle montréalaise.....	134
4.2.3.1. Effet direct : l'impulsion d'une nouvelle dynamique de fréquentation et l'élargissement du centre-ville.....	134
4.2.3.2. L'un des principaux pôles touristiques de Montréal et du Québec.....	135
4.2.3.3. Des retombées économiques majeures.....	137
4.2.3.4. Un parti d'aménagement en résonance avec les attentes de la population.....	137
4.3. <i>Les tendances de l'évolution actuelle du site</i> .....	137
4.3.1. Un espace festif.....	138
4.3.2. Une maîtrise plus poussée de l'espace.....	139
4.4. <i>Conclusion</i> .....	141
4.4.1. Un effet structurant à l'échelle de l'agglomération mais une relation ville/port limitée.....	141
4.4.2. Une certaine banalisation du site.....	142
<b>5. LA RENAISSANCE DU SUD DU CENTRE-VILLE.....</b>	<b>144</b>
5.1. <i>L'intensification des activités dans le Vieux-Montréal et sa périphérie</i> .....	146
5.1.1. L'intensification des fonctions dans le Vieux-Montréal.....	146
5.1.2. Les principaux facteurs d'influence.....	148
5.1.2.1. Des initiatives complémentaires.....	149
5.1.2.2. Contraintes et atouts du quartier.....	149
5.1.2.3. Un dynamisme propre au Vieux-Montréal, puis un contexte économique très favorable.....	151
5.2. <i>Le développement de la fonction résidentielle</i> .....	153
5.2.1. Les caractéristiques de la croissance de la population.....	153
5.2.1.1. Une augmentation continue de la population depuis vingt-cinq ans.....	153
5.2.1.2. Une croissance spécifique au Vieux-Montréal.....	154
5.2.1.3. Une population ciblée et favorisée.....	155
5.2.2. Les facteurs de changement.....	155
5.2.2.1. De nombreuses initiatives publiques et privées.....	156
5.2.2.2. La redécouverte des quartiers centraux et l'attrait spécifique du Vieux-Montréal.....	157
5.2.2.3. La place majeure de la requalification du Vieux-Port dans la reconquête résidentielle.....	158
5.2.2.4. Les perspectives.....	160
5.3. <i>Les places d'affaires</i> .....	162
5.3.1. Établissements et emplois : évolution des activités.....	162
5.3.1.1. Un quartier industriel et tertiaire dans les années soixante-dix.....	162
5.3.1.2. Les activités industrielles et la fonction d'entrepôt sont remplacées par le secteur des services.....	163
5.3.1.3. L'activité commerciale.....	164
5.3.2. Taux d'inoccupation des bureaux.....	165
5.3.2.1. Une baisse considérable du taux d'inoccupation depuis 1997.....	165
5.3.2.2. De grands projets immobiliers réalisés dans le Vieux-Montréal.....	165
5.3.2.3. Le Vieux-Montréal, un pouvoir d'attraction important.....	166
5.3.3. La Cité Multimédia dans le Faubourg des Récollets.....	167
5.3.3.1. Le succès de la Cité Multimédia.....	167

5.3.3.2. Les répercussions de la Cité Multimédia sur le Vieux-Montréal .....	169
5.4. <i>Une nouvelle ampleur pour l'activité touristique et culturelle</i> .....	170
5.4.1. Un produit touristique qui s'est considérablement conforté .....	170
5.4.1.1. La place Jacques-Cartier, principal lieu d'animation .....	170
5.4.1.2. La diversité des attraits actuels .....	171
5.4.1.3. Une croissance généralisée des pratiques de loisirs .....	173
5.4.2. La fréquentation touristique est en augmentation .....	174
5.4.2.1. Les visiteurs sont plus nombreux à Montréal et dans le quartier historique .....	174
5.4.2.2. Le réaménagement du Vieux-Port a impulsé une dynamique de fréquentation .....	177
5.4.3. Développement majeur de l'offre hôtelière .....	178
5.4.3.1. D'une offre inexistante, ... à plus de 1 000 chambres d'hôtel en 2002 .....	178
5.4.3.2. Une réappropriation du quartier par le tourisme international .....	179
5.4.4. La mise en valeur du Canal de Lachine et du sud-ouest du Port dans la foulée du succès du Vieux-Port .....	180
5.4.4.1. La réouverture du Canal de Lachine à la navigation de plaisance .....	180
5.4.4.2. Des pressions sur le secteur sud-ouest du port .....	181
5.5. <i>L'évolution de la pratique du quartier et de la dynamique des faubourgs</i> .....	182
5.5.1. Les flux de fréquentation se diversifient, le Vieux-Montréal est agrandi .....	182
5.5.1.1. Le Vieux-Montréal s'étend maintenant jusqu'au fleuve .....	183
5.5.1.2. Le nouveau dynamisme de la partie ouest du Vieux-Montréal .....	183
5.5.1.3. Le Quartier international : la création de liens et une dynamique tournée vers le fleuve .....	184
5.5.2. La rue de la Commune a totalement changé de visage et d'usage .....	185
5.5.2.1. La mise en valeur de l'espace public .....	186
5.5.2.2. La restauration du front bâti .....	186
5.5.2.3. Le rôle majeur du réaménagement du Vieux-Port .....	188
5.5.3. L'articulation entre le Vieux-Montréal et sa périphérie .....	189
5.5.3.1. Inversion de logique entre le bourg et ses faubourgs et banalisation du Vieux-Montréal .....	189
5.5.3.2. Le désenclavement physique du Vieux-Montréal .....	191
5.6. <i>Image et Enjeux</i> .....	192
5.6.1. Le couple Vieux-Port/Vieux-Montréal est « à la mode » .....	192
5.6.1.1. Un quartier plus ouvert .....	192
5.6.1.2. La gentrification du sud du centre-ville et des abords du Canal de Lachine .....	193
5.6.2. Des enjeux majeurs en terme de qualité de vie .....	195
5.6.2.1. Accès, circulation et stationnement .....	196
5.6.2.2. L'éternelle question du transport en commun .....	199
5.6.2.3. Nuisances sonores et visuelles .....	201
5.6.2.4. Déceptions et départs .....	202
5.6.3. Un produit touristique secondaire? .....	204
5.6.3.1. Un produit mal défini et méconnu par les québécois .....	204
5.6.3.2. La concurrence du Vieux-Port .....	205
5.6.3.3. Une réappropriation du Vieux-Montréal limitée .....	206
5.6.3.4. Le Vieux-Montréal, lieu de passage vers le Vieux-Port .....	207
5.6.4. Un bilan économique mais pas de bilan culturel et patrimonial .....	208
5.6.4.1. Des restaurations et des aménagements qui détériorent le quartier .....	208
5.6.4.2. Des destructions questionnables .....	209
5.6.4.3. Des choix discutables et des projets de qualité .....	210
5.7. <i>Conclusion</i> .....	211
5.7.1. Les caractéristiques et les facteurs du changement .....	211
5.7.2. Le rôle particulier du Vieux-Port : accélération d'une tendance de revitalisation, changement d'image et élargissement de la centralité .....	213

## **TROISIÈME PARTIE : LES STRATÉGIES DES ACTEURS; DIVERGENCES ET CONGRUENCES.....216**

### **6. 1974-1984 : LA VILLE CHASSE LE PORT ET LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL OUVRE UNE FENÊTRE SUR LE FLEUVE.....218**

<i>6.1. Les perspectives du gouvernement fédéral pour le port supérieur, au milieu des années soixante-dix</i> .....	219
6.1.1. Les réactions de la Ville face au développement des activités portuaires .....	219
6.1.1.1. Le Port aménage un terminal à conteneurs en face du marché Bonsecours .....	219
6.1.1.2. Pour la Ville, le port est une entrave à la mise en valeur du Vieux-Montréal .....	220
6.1.2. Un changement d'attitude majeur de la Ville qui a lancé un mouvement de revalorisation du Vieux-Montréal .....	221
6.1.2.1. La Ville prévoit en 1948 une autoroute le long du port.....	221
6.1.2.2. La Ville crée la Commission Viger .....	222
6.1.2.3. Le Gouvernement du Québec déclare le Vieux-Montréal « arrondissement historique » .....	223
6.1.2.4. Des interventions ponctuelles et l'Expo 67 .....	224
6.1.2.5. La Loi sur les biens culturels adoptée par le gouvernement du Québec.....	225
6.1.2.6. La Ville priorise l'expansion urbaine et sa modernisation .....	226
6.1.3. Le Fédéral se tourne vers un développement immobilier : le rapport Lincourt.....	227
6.1.3.1. Une ville nouvelle entre le fleuve et le Vieux-Montréal .....	227
6.1.3.2. Un projet controversé qui met le dossier dans l'impasse.....	229
<i>6.2. Les enjeux urbains, politiques et institutionnels du réaménagement</i> .....	231
6.2.1. Les caractéristiques, potentiels et contraintes urbaines .....	231
6.2.1.1. Les quatre secteurs du territoire à l'étude et les opportunités de développement.....	231
6.2.1.2. Les contraintes.....	234
6.2.2. Les trois paliers de gouvernement.....	235
6.2.2.1. Le gouvernement fédéral : propriétaire des terrains .....	235
6.2.2.2. Le gouvernement provincial : responsable de l'aménagement du territoire.....	237
6.2.2.3. Le palier municipal : responsable de l'urbanisme .....	237
6.2.2.4. Le contexte de planification et la concertation à l'amorce des discussions.....	238
<i>6.3. Les premiers gestes posés par le Fédéral pour le Vieux-Port et l'institutionnalisation des interventions dans le Vieux-Montréal</i> .....	239
6.3.1. Décembre 1977 : le gouvernement fédéral annonce l'ouverture d'une fenêtre sur le fleuve .....	239
6.3.1.1. Le Fédéral opte pour une vocation urbaine .....	240
6.3.1.2. Les premières interventions dans le Vieux-Port et la création de l'Association/Le Vieux-Port.....	242
6.3.2. La consultation publique de 1978-1979 : une première à Montréal pour un tel projet d'aménagement .....	243
6.3.2.1. Été 1978 : première phase de consultation .....	243
6.3.2.2. La deuxième phase de consultation en 1979 : les Montréalais affirment l'importance qu'ils accordent au projet .....	244
6.3.2.3. Les quatre options de développement proposées par Safdie/Desnoyers.....	244
6.3.2.4. L'Association/Le Vieux-Port recommande un espace public .....	247
6.3.3. Des actions fédérales dans le Vieux-Montréal et le Canal de Lachine.....	250
6.3.3.1. Pointe-à-Callière : le Fédéral intervient dans l'arrondissement historique.....	250
6.3.3.2. Parcs Canada publie son plan d'aménagement du Canal de Lachine .....	251
6.3.3.3. Transfert de responsabilité, cession des terrains et problématique de la voie ferrée .....	252
6.3.4. L'entente de 1979 sur la mise en valeur du Vieux-Montréal : une congruence entre le Gouvernement du Québec et la Ville .....	253
6.3.4.1. Les grandes lignes de l'Entente : la mise en commun de ressources professionnelle et financière.....	253

6.3.4.2. Un outil majeur, mais un manque d'encadrement des interventions dans une réflexion élargie.....	255
6.3.5. Congruences et divergences en 1980 .....	256
6.3.5.1. Des points de consensus sur les objectifs généraux et pour les secteurs périphériques .....	256
6.3.5.2. Des visions opposées pour l'aménagement de la zone centrale du Vieux-Port.....	258
6.3.5.3. Position ferme ou opportunisme ? La Ville propose une cité du cinéma dans le Vieux-Port .....	259
6.3.5.4. Découragement en 1980, le projet se trouve entre plusieurs intervenants fédéraux ..	261
6.4. <i>De nouvelles perspectives pour le Vieux-Port à partir de 1981</i> .....	263
6.4.1. Le Fédéral ouvre une fenêtre sur le fleuve et crée la Société du Vieux-Port.....	263
6.4.1.1. L'été 1981 marque l'ouverture du Vieux-Port au public.....	264
6.4.1.2. Une société de la Couronne avec un mandat orienté vers un développement mixte et un équilibre budgétaire.....	264
6.4.2. De nouvelles études et interventions sur le site .....	266
6.4.2.1. La Société du Vieux-Port poursuit des travaux et engage un programme d'animations .....	266
6.4.2.2. Des discussions s'engagent entre les trois paliers de gouvernement et au sein du gouvernement Fédéral .....	267
6.4.2.3. La démolition du silo numéro 1, un projet controversé.....	268
6.4.2.4. Le Fédéral annonce \$40 millions dans le Vieux-Port pour relancer l'industrie de la construction et l'emploi.....	270
6.4.2.5. Les défenseurs du Vieux-Montréal s'affirment et des tensions se manifestent.....	272
6.4.2.6. Été 1983 : le public confirme son intérêt pour le Vieux-Port et la Société du Vieux-Port présente un plan d'aménagement.....	273
6.4.2.7. Le désengagement du gouvernement du Québec .....	276
6.4.3. Un projet à nouveau dans l'impasse fin 1984.....	278
6.4.3.1. Des questions et de nombreuses incertitudes par rapport à l'occupation des quais.....	278
6.4.3.2. Un nouveau regard porté sur les expériences des autres villes et une prise de conscience plus affirmée des spécificités montréalaises .....	280
6.4.3.3. Sept. 1984 : le Fédéral impose un moratoire sur les dépenses de la Société du Vieux-Port .....	281
6.4.3.4. L'épisode controversé des fontaines.....	282
6.5. <i>Conclusion</i> .....	283
6.5.1. Le débat est centré sur le Vieux-Port, devant le Vieux-Montréal .....	284
6.5.2. Les trois paliers de gouvernements : des pouvoirs et des ambitions différenciés.....	284
6.5.3. Une nouvelle sensibilité qui émerge de la part des architectes et des urbanistes .....	287
6.5.4. Les Montréalais se réapproprient graduellement leur Vieux-Port.....	288
<b>7. 1984 – 1992 : LA SOCIÉTÉ DU VIEUX-PORT PRIVILÉGIE UN ESPACE PORTUAIRE À CARACTÈRE PUBLIC.....</b>	<b>290</b>
7.1. <i>1984–1985 : une année charnière</i> .....	291
7.1.1. Le nouveau Conseil d'administration de la Société du Vieux-Port et les perspectives d'aménagement .....	291
7.1.1.1. Un Conseil d'administration composé de Montréalais influents.....	291
7.1.1.2. La Société du Vieux-Port achève l'aménagement du parc linéaire .....	294
7.1.2. Des Montréalais font des propositions pour le Vieux-Port .....	296
7.1.2.1. Action Vieux-Montréal réclame l'enlèvement des quais .....	296
7.1.2.2. Le concept d'île de la Cité de Jean Décarie et Paul Sainte-Marie .....	298
7.1.3. Le « méga » projet de la firme Lavalin et son effet structurant? .....	299
7.1.3.1. Le marché du Vieux-Port, plaque tournante du projet.....	300
7.1.3.2. Montréal et la « rousification » des fronts d'eau .....	302

7.2. Les Montréalais réaffirment leur préférence pour un espace public lors de la deuxième consultation publique .....	303
7.2.1. La préparation de la consultation .....	304
7.2.1.1. Un Comité consultatif crédible et ouvert aux différentes options de réaménagement .....	304
7.2.1.2. Le document d'information et de synthèse préparé par le Comité consultatif .....	304
7.2.1.3. Le Parc national de l'Archipel : le gouvernement du Québec réduit ses intentions .....	306
7.2.1.4. Quel serait l'impact du réaménagement sur le Vieux-Montréal? .....	307
7.2.1.5. La Ville boude les consultations fédérales .....	309
7.2.2. Les six mois de consultation publique.....	310
7.2.2.1. Les Montréalais se mobilisent pour les audiences publiques .....	310
7.2.2.2. L'accessibilité au site et les impacts sur l'environnement sont les préoccupations majeures .....	312
7.2.3. Le Comité consultatif conclut en faveur d'un lieu public à caractère maritime et historique .....	313
7.2.3.1. La reconnaissance des 350 ans d'histoire du Vieux-Port .....	313
7.2.3.2. La prise en compte de l'environnement du Vieux-Port dicte les principes d'aménagement .....	314
7.2.4. Un bilan positif, des limites cependant.....	318
7.2.5. Le plan budgétaire d'aménagement, des coûts partagés entre les trois paliers de gouvernement.....	320
7.3. Flou et divergences à la suite de la consultation publique .....	323
7.3.1. Les réflexions des gouvernements pour revitaliser Montréal .....	324
7.3.1.1. Le rapport Picard et le Sommet économique de 1986.....	324
7.3.1.2. Les audiences pour le plan d'urbanisme, la Société du Vieux-Port affirme son autonomie.....	326
7.3.2. La Société du Vieux-Port fonctionne en vase clos, il y a un manque de synergie avec les autres partenaires.....	327
7.3.2.1. L'éventuelle cession du territoire à la Ville.....	327
7.3.2.2. Le projet d'entente Ottawa/Québec et Québec/Montréal .....	328
7.3.2.3. La Société du Vieux-Port poursuit ses interventions dans le respect des consultations publiques.....	331
7.3.3. Montréal demande son dû mais intervient dans le Vieux-Montréal et les faubourgs.....	332
7.3.3.1. La Ville et Québec engagent des projets majeurs pour le Vieux-Montréal .....	332
7.3.3.2. La Ville se préoccupe de la périphérie de l'arrondissement historique et des îles .....	334
7.3.3.3. Le plan d'urbanisme : favoriser l'expansion du centre des affaires vers le Sud.....	335
7.3.3.4. Le « projet Vieux-Montréal » de la SIMPA et la mise en valeur du quartier ? .....	337
7.3.4. Découragement à la veille de l'inauguration du Vieux-Port : manque de synergie à la Société du Vieux-Port et entre la Société et son mandataire .....	339
7.3.4.1. Le fédéral annonce enfin 100 millions d'investissements .....	339
7.3.4.2. Jean Corbeil remet en question le choix de conservation des quais et la présence de la voie ferrée.....	340
7.3.4.3. La Société du Vieux-Port fait appel à des architectes de réputation internationale...342	
7.3.4.4. Le fédéral entrave le réaménagement du Vieux-Port, Québec et Montréal sont muets .....	343
7.4. Une certaine congruence de stratégies en vue de l'inauguration du Vieux-Port et du 350 <sup>ème</sup> anniversaire de Montréal.....	344
7.4.1. L'adoption du plan directeur d'aménagement du Vieux-Port .....	344
7.4.1.1. Les firmes Cardinal, Hardy, Peter Rose Architecte et le groupe LeStage JLP et associés sont sélectionnés pour faire le plan d'aménagement .....	344
7.4.1.2. Le plan d'aménagement et la reconnaissance du Vieux-Port comme site historique .....	345
7.4.1.3. L'aménagement des secteurs est et ouest .....	346
7.4.1.4. L'absence d'étude d'impact .....	349
7.4.2. La Ville accompagne le réaménagement du Vieux-Port .....	350
7.4.2.1. La mise en valeur de la rue de la Commune fait l'objet d'une entente tripartite.....	350



7.4.2.2. La Ville prend en charge la construction du musée d'archéologie et d'histoire de Montréal à la Pointe-à-Callière .....	351
7.4.3. Le succès du Vieux-Port en 1992, mais une certaine déception pour le Vieux-Montréal	353
7.5. Conclusion .....	355
7.5.1. La recherche du génie du lieu par une démarche de type projet urbain .....	355
7.5.2. Certaines démarches communes, mais pas d'entente entre les trois paliers de gouvernement.....	357
7.5.3. Le rôle majeur des Montréalais dans le processus de planification.....	361
<b>8. 1992 - 2002 : LES RÉACTIONS DE LA VILLE ET LES OPPORTUNITÉS SAISIES DEPUIS L'INAUGURATION DU VIEUX-PORT .....</b>	<b>363</b>
8.1. <i>Les Montréalais confirment leur intérêt pour le Vieux-Port en partie au détriment du Vieux-Montréal.....</i>	<i>364</i>
8.1.1. Succès et difficultés dans les années quatre-vingt-dix .....	364
8.1.1.1. La Société du Vieux-Port poursuit la mise en valeur du Vieux-Port dans un objectif d'autofinancement.....	364
8.1.1.2. L'afflux touristique et les réactions des résidents.....	366
8.1.1.3. Les ambitieux projets des années quatre-vingt-dix pour les faubourgs.....	367
8.1.1.4. L'effet Vieux-Port : des projets dynamiques dans un contexte difficile.....	368
8.1.2. La Ville crée la Table de concertation du Vieux-Montréal .....	369
8.1.2.1. La Table de concertation un acteur incontournable du quartier .....	369
8.1.2.2. Concertation ou information ?.....	370
8.2. <i>Consolidation des interventions et promotion du Vieux-Montréal.....</i>	<i>373</i>
8.2.1.1. Le gouvernement du Québec élargit le périmètre de l'arrondissement historique ....	373
8.2.1.2. Une gestion plus efficace du quartier .....	375
8.2.1.3. L'entente sur le développement culturel : une continuité des interventions.....	375
8.2.1.4. Le Vieux-Montréal un quartier parmi d'autres ?.....	377
8.2.1.5. Le Marché Bonsecours et le Vieux-Port : ouverture visuelle, mais peu de complémentarité fonctionnelle .....	379
8.2.2. Vers un plan d'action pour le Vieux-Montréal.....	380
8.2.2.1. Des orientations de développement trop générales .....	380
8.2.2.2. Des tensions qui témoignent du manque d'accord entre les acteurs.....	382
8.2.2.3. Une volonté politique plus affirmée et un nouvel élan pour le Vieux-Montréal .....	383
8.3. <i>Des partenariats pour le développement des faubourgs et du Canal de Lachine .....</i>	<i>385</i>
8.3.1. Le Canal de Lachine.....	385
8.3.1.1. Pas d'effet structurant et des visions opposées dans les années quatre-vingts .....	385
8.3.1.2. Une nouvelle approche menée en partenariat dans les années quatre-vingt-dix.....	386
8.3.2. Le développement des faubourgs, une priorité du plan d'urbanisme .....	388
8.3.2.1. La Cité Mutlimédia, une convergence d'initiatives.....	388
8.3.2.2. Des préoccupations financière et urbanistique .....	390
8.3.2.3. Quel effet aux échelles locale et globale ? .....	390
8.3.2.4. Un partenariat public/privé pour Faubourg Québec .....	392
8.3.3. Le Quartier international : pôle de croissance stratégique tourné vers le fleuve .....	394
8.3.3.1. QIM : regroupement de partenaires privés et des trois paliers de gouvernement.....	394
8.3.3.2. Le Quartier international : de nouveaux liens .....	395
8.4. <i>Stratégies et interactions Port / Vieux-Port .....</i>	<i>396</i>
8.4.1. Le centre des Sciences et l'écran géant .....	396
8.4.1.1. Un partenariat entre le fédéral et des entreprises privées pour le Centre des Sciences .....	397
8.4.1.2. L'écran géant : aberration patrimoniale et manque de respect des résidents.....	398
8.4.1.3. Le parc récréo-touristique et culturel urbain de la Société du Vieux-Port.....	401
8.4.2. Le calcul économique du Port.....	402
8.4.2.1. Les propriétés du Port : un secteur stratégique.....	402

8.4.2.2. « Capitaliser » sur les 8 millions de visiteurs du Vieux-Port.....	404
8.4.2.3. Les projets et les réactions de l'Administration portuaire .....	405
8.4.2.4. Un calcul économique et une logique sectorielle .....	406
8.4.2.5. Des pressions sur la Cité du Havre.....	407
<b>8.5. Conclusion .....</b>	<b>408</b>
8.5.1. Les enjeux concernant à nouveau tout le pourtour du bassin du port.....	408
8.5.2. Des stratégies dominées par des impératifs économiques .....	410
8.5.3. De nouvelles formes de partenariats.....	412
<b>9. LA MISE EN OEUVRE D'UNE DÉMARCHE DE PROJET URBAIN POUR FAVORISER UN EFFET STRUCTURANT .....</b>	<b>414</b>
<i>9.1. L'effet structurant du réaménagement du Vieux-Port de Montréal .....</i>	<i>415</i>
9.1.1. Un espace public et dégagé structure le territoire.....	416
9.1.2. Des effets différenciés selon les secteurs .....	417
9.1.2.1. Accélération d'une tendance préexistante de revitalisation du Vieux-Montréal .....	418
9.1.2.2. Des opportunités favorisées, des effets directs et diffus.....	419
9.1.3. Des relations ville/port limitées, un certaine banalisation des territoires .....	421
9.1.3.1. Deux sites programmés en parallèle et des répercussions négatives .....	421
9.1.3.2. Le Vieux-Port espace festif, un manque de suivi de l'aménagement .....	422
<i>9.2. Effet structurant et stratégies des acteurs .....</i>	<i>422</i>
9.2.1. Le gouvernement fédéral et la Société du Vieux-Port : des acteurs qui maintiennent le cap au fil des années .....	423
9.2.1.1. Propriétaire du territoire et responsable de l'aménagement .....	423
9.2.1.2. La Société du Vieux-Port : une certaine souplesse d'intervention mais un partenariat limité .....	423
9.2.1.3. Tensions entre approche planificatrice traditionnelle et projet urbain.....	425
9.2.2. Le gouvernement provincial : un acteur effacé, une vision sectorielle.....	427
9.2.3. La Ville de Montréal : des ambitions limitées.....	430
9.2.3.1. Cohérence des stratégies de la Ville, mais un problème pris à l'envers .....	430
9.2.3.2. Le Vieux-Port : un impensé urbanistique .....	431
9.2.3.3. Montréal accompagne le réaménagement du Vieux-Port.....	432
<i>9.3. Effet structurant et projet urbain.....</i>	<i>433</i>
9.3.1. Retour sur l'hypothèse et la méthodologie .....	433
9.3.2. Des jalons pour un effet structurant.....	435
<b>RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES .....</b>	<b>437</b>
<b>ANNEXE 1 - LISTE DES PERSONNES RENCONTRÉES .....</b>	<b>461</b>
<b>ANNEXE 2 PREMIÈRE PHASE DE CONSULTATION DU PUBLIC -synthèse des recommandations du public (Association/Le Vieux-Port, 1978) .....</b>	<b>465</b>
<b>ANNEXE 3 - MANDAT ET OBJECTIFS DE LA SOCIÉTÉ DU VIEUX-PORT .....</b>	<b>466</b>

## TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 0 – 1 Carte postale de Montréal, montrant le fleuve Saint-Laurent, la tour de l’Horloge et le Vieux-Port, le Vieux-Montréal, le centre des affaires et le Mont-Royal (Fotomania éditions) xxiv	
Figure 0 – 2 Carte du Vieux-Port et du Vieux-Montréal (Société du Vieux-Port).....	xxiv
Figure 1.1.3.3-1 Development Process (Wrenn 1983, p.74).....	19
Figure 1.1.3.3-2 Processus de décision (Monnier, 1992, p.87).....	19
Figure 1.1.3.3-3 Comparaison des dimensions mises de l’avant dans la planification traditionnelle et le projet urbain.....	20
Figure 1.1.3.4-1 Définition du projet urbain proposée par Laperrière (1998, p.116).....	22
Figure 1.2.2.1-1 Principaux facteurs influençant l’utilisation de l’espace (Knight and Trygg, 1977, p.7).....	35
Figure 1.2.2.2-1 Le paradigme déterministe de l’effet structurant.....	38
Figure 1.2.3.1-1 Effet structurant conditionnel.....	38
Figure 1.2.3.2-1 Congruence, adaptation réciproque ou parallélisme entre deux structures.....	39
Figure 1.2.3.3-1 Effets de valorisation d’opportunités.....	40
Figure 1.3.2.1-1 Les champs de questionnement de l’évaluation (d’après Jacques Plante, 1991, cité par Monnier, 1992, p.131).....	53
Figure 1.3.3.2-1 L’évaluation de processus (Monnier, 1992, p.105).....	57
Figure 1.3.3.3-1 L’évaluation pluraliste (Monnier, 1992, p.106).....	58
Figure 2.1.1.2-1 Facteurs influençant le développement du sud du centre-ville de Montréal d’après Knight et Trygg (1977, p.7).....	67
Figure 2.2.1.1-1 Le périmètre d’étude (en foncé) : le sud du centre-ville de Montréal.....	70
Figure 2.2.3.2-1 Les trois périodes marquant le processus de réaménagement du Vieux-Port.....	79
Figure 2.3.2.2-1 Carte de l’île et de la ville de Montréal d’après Jacques-Nicolas Bellin 1764, (Collection Centre canadien d’Architecture, cité par Robert, 1994, planche 15).....	92
Figure 2.3.2.2-2 La ville de Montréal en 1760.....	95
Figure 3.1.2.2-1 Le port en 1833 (Archives nationales du Canada, cité par Robert, 1994, p.97).....	99
Figure 3.1.2.3-1 Le port en 1880 ou 1890 (Archives publiques du Canada, cité par Bumbaru, 1998, pages10 et11).....	101
Figure 3.1.3.1-1 Le silo no 2 en 1912, face au marché Bonsecours (Ville Montréal).....	103
Figure 3.1.3.2-1 Le port en 1930 (Archives du port de Montréal, cité par Robert, 1994, p. 131).....	104
Figure 3.2.2.5-1 Emplacement - indiqué en noir - des postes à quais ayant un bon rendement (Slack, 1975, p.14).....	113
Figure 3.2.2.5-2 Le Vieux-Port de Montréal (photo Sabine Courcier, 2000).....	119
Figure 3.2.2.5-3 Le Vieux-Port de Montréal, les trois secteurs.....	120
Figure 4.1.2.1-1 La tour de l’Horloge (photo Société du Vieux-Port).....	125
Figure 4.1.3.3-1 Quelques exemples de prix attribués au Vieux-Port de Montréal.....	130
Figure 4.1.3.3-2 Fréquentation du Vieux-Port de Montréal (source : Société du Vieux-Port).....	131
Figure 4.2.3.2-1 Les six pôles touristiques de l’agglomération montréalaise.....	135
Figure 4.2.3.4-1 Les pôles en développement à la périphérie du Vieux-Port et du Vieux-Montréal.....	144
Figure 4.2.3.4-2 Évolution de l’usage du bâti dans le Vieux-Montréal entre 1979 et 1995 (source : Ville de Montréal).....	147
Figure 4.2.3.4-4 Les facteurs influençant le développement du Vieux-Montréal.....	148
Figure 5.1.2.3-1 Permis de construction à Montréal et dans la région métropolitaine (M\$ courants)- évolution 1988 - 2000 (source : Ville de Montréal).....	151
Figure 5.1.2.3-2 Permis de construction dans le Vieux-Montréal et l’arrondissement Ville-Marie (M\$ courants) - évolution 1992 - 2000 (source : ville de Montréal).....	152
Figure 5.2.1.1-1 Évolution du nombre de résidants dans le Vieux-Montréal (source : Statistiques Canada et estimation SDM pour 2001).....	153
Figure 5.2.1.2-1 Évolution comparée des taux de croissance annuel de population (source : Statistiques Canada – compilation S. Courcier).....	154
Figure 5.2.2.3-1 Le Vieux-Port : un argument de vente (carte postale de promotion de la SDM).....	159
Figure 5.3.2.1-1 Taux d’inoccupation des bureaux en location (source : Desjarlais-Prévost).....	165
Figure 5.3.3.1-1 Les objectifs de la Cité Multimédia ( <a href="http://www.citemultimedia.com/">www.citemultimedia.com/</a> ).....	167
Figure 5.4.1.2-1 Les attraits et points de repères du Vieux-Port et du Vieux-Montréal.....	172

Figure 5.4.2.1-1 Évolution de la fréquentation du Vieux-Montréal (sources diverses) .....	175
Figure 5.4.2.1-2 Origine des visiteurs du Vieux-Port et du Vieux-Montréal (source Dufresne et al. 1998) .....	176
Figure 5.4.3.1-1 Évolution du nombre de chambres d'hôtel dans le Vieux-Montréal (source : enquête de terrain) .....	179
Figure 5.5.1.3-1 Le Quartier international : une dynamique tournée vers le fleuve (source QIM) ....	185
Figure 5.6.2.1-1 Vittorino et le stationnement dans le Vieux-Montréal (Le Vieux-Montréal, volume 2 numéro 8, avril-mai 2001 p.7).....	198
Figure 5.6.3.1-1 Les attraits du Vieux-Montréal énoncés spontanément (Dufresne, Dumas, Mizoguchi et associés, 1998) .....	205
Figure 5.6.3.2-1 Répartition de l'ensemble des visiteurs entre le Vieux-Port et le Vieux-Montréal (source : Dufresne et al., 1998) .....	206
Figure 6.1.3.1-1 Le projet Lincourt (Lincourt et al. 1975).....	228
Figure 6.2.1.1-1 L'aire du Vieux-Port (Gouvernement du Canada, 1978), vol.1 no1 p.12 à 15 .....	232
Figure 6.2.2.1-1 Les organismes gouvernementaux impliqués dans le réaménagement du Vieux-Port au milieu des années soixante-dix .....	236
Figure 6.3.2.4-1 Consultation publique, 1978-1979 - Recommandations clés (L'Association/Le Vieux-Port, 1979).....	248
Figure 6.3.2.4-2 : Stratégie de réaménagement pour le Vieux-Port de Montréal (Association le Vieux-Port, 1979, p.5).....	249
Figure 6.3.5.1-1 Gouvernement du Canada : Objectifs d'aménagement énoncés en 1977 et 1978 (Gouvernement du Canada, 1979).....	257
Figure 6.3.5.3-1 L'inquiétude suscitée par le projet de cité du cinéma (Yves l'Espérance, L'Association/Le Vieux-Port, 1980, p.12).....	260
Figure 6.4.2.6-1 Proposition de Peter Rose, 1983 (citée par le Comité consultatif du Vieux-Port, 1985, p.67) .....	274
Figure 6.4.3.4-1 Dates clés 1962-1984.....	289
Figure 7.1.2.1-1 Proposition d'aménagement de Marc Drouin (1984) .....	297
Figure 7.1.2.2-1 L'île de la Cité (Décarie, Jean et Paul Sainte-Marie, 1985) .....	299
Figure 7.1.3.1-1 Plan d'ensemble (Desnoyers – Safdie, Architectes, 1985) .....	301
Figure 7.2.1.2-1 Le territoire sous la juridiction de la Société du Vieux-Port (Comité consultatif, 1985, p17).....	305
Figure 7.2.3.2-1 Recommandations issues de la consultation publique (Comité consultatif du Vieux-Port de Montréal (1986, p.21 à 28).....	315
Figure 7.2.3.2-2 Plan budgétaire d'aménagement (Daniel Arbour & associés, Gendron Lefebvre, inc., 1987) .....	322
Figure 7.3.3.1-1 Vieux-Montréal, les grands projets des années quatre-vingts et quatre-vingt-dix ...	333
Figure 7.3.3.3-1 Les grandes priorités du plan d'urbanisme (Ville de Montréal (1992). <i>Plan directeur de l'arrondissement Ville-Marie</i> , p.x).....	336
Figure 7.4.1.3-1 Le plan d'aménagement de 1990 (Cardinal Hardy et ass., p.32) .....	347
Figure 7.4.2.2-1 Le musée d'archéologie et d'histoire de la Pointe-à-Callière (photo Ville de Montréal).....	352
Figure 7.4.2.2-2 Dates clés 1984 - 1992.....	362
Figure 8.2.1.1-1 L'agrandissement du périmètre de l'arrondissement historique .....	374
Figure 8.2.1.3-1 Répartition des dépenses 1979-1998 - Entente MCCQ/Ville - (Source : Entente MCCQ/Ville, 1997).....	376
Figure 8.4.2.1-1 Les propriétés du Port de Montréal dans le secteur sud-ouest (Administration portuaire de Montréal, 2000, p.21).....	403
Figure 8.4.2.5-1 Dates clés 1992-2002.....	413

**LISTE DES SIGLES**

ARVM : Association des résidants du Vieux-Montréal

CN : Canadien National

CP : Canadien Pacifique

CUM : Communauté urbaine de Montréal

MAC : ministère des Affaires culturelles du Québec

MAMM : ministère des Affaires municipales et de la Métropole (gouvernement du Québec)

MCCQ : ministère de la Culture et des Communications du Québec

MEAU : ministère d'État chargé des Affaires urbaines (gouvernement du Canada)

OPDQ : Office de planification et de développement du Québec

RESO : Regroupement pour la relance économique et sociale du Sud-Ouest

SCHL : Société centrale d'hypothèques et de logement, aujourd'hui Société canadienne d'hypothèques et de logement

SDM : Société de développement de Montréal

SGF : Société générale de financement

SHDM : Société d'habitation et de développement de Montréal

SIMPA : Société immobilière du patrimoine architectural de Montréal

SITQ : Société immobilière Trans-Québec

SVPVM : Société du Vieux-Port de Montréal

## REMERCIEMENTS

Mes remerciements sont adressés tout d'abord à mes directeurs de recherche qui ont été, chacun à leur façon, d'un grand soutien dans la conduite de ce travail. Marie Lessard a su m'accompagner et m'encourager chaleureusement tout au long de ces six années de recherche. Par sa connaissance du Vieux-Montréal et son engagement à titre de Vice-présidente de la Commission Viger elle m'a apporté un éclairage majeur sur la problématique de ce quartier historique. Michel Gariépy m'a prodigué de nombreux conseils « structurants » pour cette recherche. Il m'a amené à explorer différentes pistes fructueuses et a su m'aider à approfondir mon analyse par ses remarques pertinentes. Michel Gariépy a suivi avec intérêt mes recherches, étant lui-même très attaché au Vieux-Port, du fait de sa participation active au réaménagement du site en tant que membre du Conseil d'administration de la Société du Vieux-Port de Montréal et président du comité d'aménagement jusqu'en 1991.

Mes remerciements vont aussi aux membres de la Table de concertation du Vieux-Montréal, qui ont accepté ma discrète présence lors des réunions. Cette participation a été centrale dans ma connaissance du quartier. Certains membres ont aussi pris du temps pour répondre à mes questions. Je remercie enfin Lorne Jackson de la SDM et Léonce Naud du ministère des Transports du Québec qui m'ont facilité l'accès à de nombreuses informations.

*...« Selon la grande tradition, le Vieux-Port de Montréal est le carrefour des commencements de notre histoire. Terre et eau intimement liées. Osmose.*

*Les villes se mettent les pieds dans l'eau pour la prendre. On construit un port. Toujours centre urbain initial et berceau des civilisations. C'est le noyau des communications pour les hommes qui se déplacent et commercent. Le port est activité. Mouvance des humains et des denrées. Via les eaux. Le mot "port" dans sa racine, veut dire "abri". Au figuré, il signifie "lieu de repos".*

*De tous les temps, les humains ont ainsi cherché "refuge" auprès des eaux mères et matrices.*

*Source. Ruisseau. Rivière. Lac. Mer. Fleuve.*

*Moyen et lieu de révélation.*

*On vient au bord de l'eau pour l'incanter.*

*FLEUVE.*

*Rendez-nous notre fleuve disent les Montréalais qui en ont gardé une mémoire collective.*

*Nous avons la montagne, nous voulons aussi le fleuve. Pour le re-voir.*

*Le re-sentir. Le ré-approcher.»...*

Denise Boucher (1986)

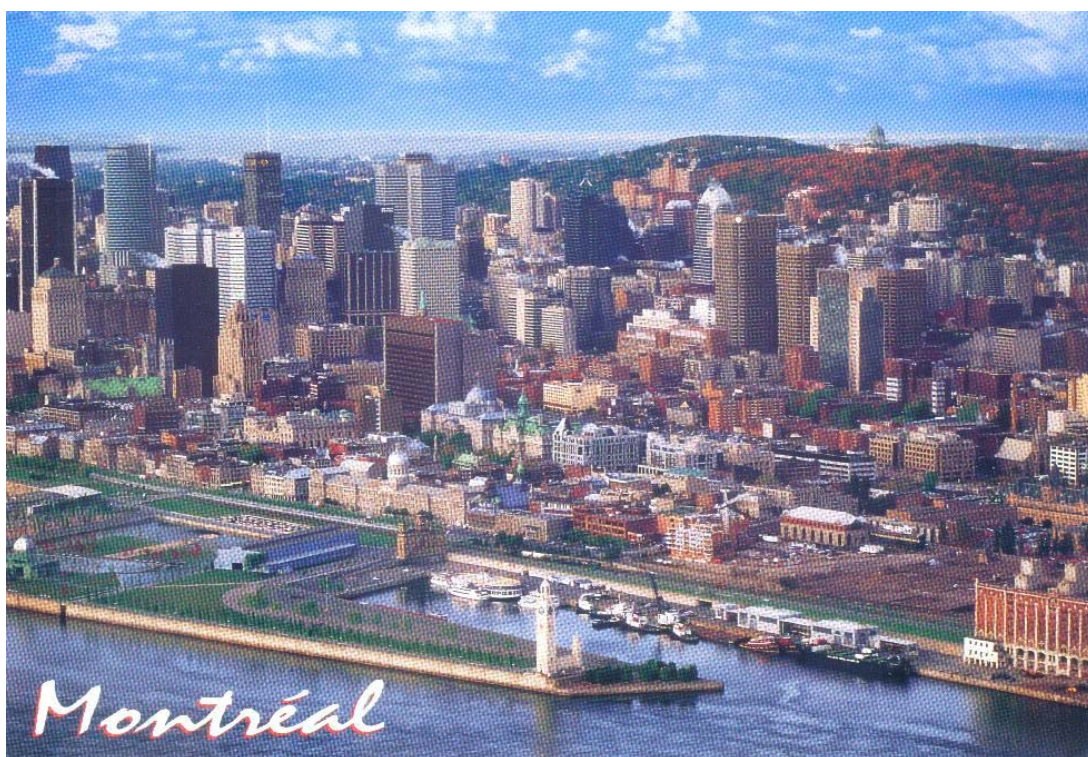


Figure 0 – 1 Carte postale de Montréal, montrant le fleuve Saint-Laurent, la tour de l’Horloge et le Vieux-Port, le Vieux-Montréal, le centre des affaires et le Mont-Royal (Fotomania éditions)

Figure 0 – 2 (page suivante) Carte du Vieux-Port et du Vieux-Montréal (Société du Vieux-Port)





## **AVANT-PROPOS**

Cette thèse est le produit d'un cheminement qui tire son origine d'un intérêt particulier pour le Vieux-Port de Montréal. C'est un attrait personnel pour ce lieu de détente et de promenade, ce réaménagement portuaire très différent des autres exemples de reconversion à travers le monde, qui nous a amenée à nous intéresser à cet espace dans sa problématique d'aménagement.

Nous nous sommes interrogée sur le bilan qui pouvait être dressé dix ans après l'inauguration officielle du site et la façon dont le réaménagement avait été planifié. La spécificité de certains aspects du processus de planification nous a orientée vers le concept de projet urbain comme pratique planificatrice particulière. Nous avons questionné d'autre part, les répercussions du réaménagement sur son environnement. Du Vieux-Port, la réflexion s'est élargie au Vieux-Montréal, l'arrondissement historique qui le jouxte et qui connaît un nouveau dynamisme. Le lien supposé mais non démontré entre le réaménagement du Vieux-Port et l'évolution du Vieux-Montréal, nous a amenée à nous intéresser au concept d'effet structurant. Ce questionnement s'est révélé particulièrement pertinent au fil de la recherche, face à l'ampleur des transformations qui ont eu lieu ces dernières années tout autour du Vieux-Port, et face à des nuisances pour le Vieux-Montréal devenues plus nombreuses.

Quand nous avons été amenée à parler de manière informelle de notre recherche, c'est souvent une vision de l'effet structurant économique d'un projet, de ses retombées financières, qui a été comprise. Or il est important de souligner que nous cherchons à témoigner de répercussions beaucoup plus larges, ceci sur le plan des dynamiques urbaines. Notre recherche se situe dans le domaine de la planification, elle témoigne particulièrement de stratégies publiques mises en œuvre dans un projet urbain, de leurs spécificités et de leurs limites.

## INTRODUCTION GÉNÉRALE

« Projet urbain » et « effet structurant » sont des concepts largement employés dans les pratiques d'aménagement. Par « projet urbain » on entend à la fois une opération d'urbanisme spécifique et une pratique planificatrice particulière, remettant en question la planification traditionnelle ou *comprehensive planning*. Par « effet structurant » on considère les effets de long terme, initiés par un projet particulier et entraînant un changement structurel. Il s'agit de l'ambition qui anime certaines interventions et qui vise à impulser un changement positif et durable sur une dynamique urbaine.

Le discours sur l'effet structurant d'un projet urbain est généralement porteur de promesses d'un nouveau dynamisme pour la ville ou pour un quartier de celle-ci. L'idée couramment véhiculée est qu'une nouvelle opération d'urbanisme, autour d'un palais des congrès par exemple ou d'un nouvel ensemble commercial, doit dynamiser de manière automatique la ville. L'effet structurant d'un projet urbain appuie le discours politique et joue un rôle important dans la justification *a priori* des projets. Pourtant, quand l'effet d'un projet sur son environnement est exploré *a posteriori*, les choses s'avèrent bien souvent moins simples qu'elles n'avaient été envisagées au départ. Les résultats sont parfois décevants et les effets du projet éventuellement déstructurants. Les mécanismes qui peuvent donner à un projet un rôle structurant sur la dynamique urbaine sont peu connus. D'une manière générale, les efforts consacrés à l'évaluation des projets sont plus menés dans une approche prospective d'aide à la décision, que dans une attitude rétrospective et pragmatique d'observation d'un projet et de ses effets. Pourtant une telle démarche permet de tirer des leçons et des conclusions pour le projet en lui-même et son environnement ainsi que pour d'autres projets semblables. Elle permet de déceler des innovations dans les pratiques observées et d'identifier ainsi de nouvelles approches de planification urbaine. La question de l'effet structurant d'un projet a été étudiée de manière détaillée dans le domaine des transports, mettant en évidence le caractère non automatique de cet effet. Les travaux d'Offner sont dominants par rapport à

cette question, nous y ferons référence très précisément. Ces expériences constituent un point de départ sur lequel baser notre réflexion et poser nos hypothèses.

Le lieu, appelé aujourd'hui « Vieux-Port de Montréal », est un site portuaire récemment réaménagé en vaste espace public à caractère récréo-touristique et patrimonial. C'est un lieu stratégique dans l'histoire de la ville; c'est en effet par là que tout a commencé. Le Vieux-Port correspond à la partie la plus ancienne du port de Montréal, l'espace qui pendant près de trois siècles a animé la fonction portuaire de la ville. Au début du 20<sup>e</sup> siècle, le port s'est étendu vers l'est et l'ouest, l'espace central étant toujours le lieu d'une intense activité. Il a progressivement été marginalisé pour se transformer en friche dans les années soixante-dix. Après une vingtaine d'années de débats et de projets, le Vieux-Port a retrouvé une place majeure dans Montréal. Il est devenu, avec le Vieux-Montréal, l'un des principaux pôles touristiques de Montréal et du Québec.

Des transformations importantes apparaissent en périphérie du Vieux-Port. Et c'est dans cette partie sud du centre-ville de Montréal que se situe la grande majorité des projets de développement de la région métropolitaine de ces dernières années. Le Vieux-Montréal connaît un nouveau dynamisme, les Faubourgs Québec et des Récollets ont trouvé une nouvelle vocation, le Quartier international est en phase active d'aménagement, le Canal de Lachine est réouvert à la navigation, enfin des projets sont formulés sur les propriétés du port de Montréal qui jouxtent le Vieux-Port. Nous assistons à une redéfinition complète de ce secteur central de Montréal. Celle-ci s'est amorcée dans les années soixante et soixante-dix et accélérée dans les toutes dernières années et nous nous questionnons sur le rôle structurant du Vieux-Port réaménagé dans ces changements. Si nous regardons de plus près les effets du réaménagement du Vieux-Port, nous pouvons noter qu'ils sont nombreux et complexes à appréhender, qu'ils interviennent à différentes échelles du territoire. Les effets sont positifs pour certains, négatifs pour d'autres. Ils semblent à la fois structurants et déstructurants.

Nous posons deux questions dans cette recherche. Quel est le lien entre le réaménagement du Vieux-Port et la transformation du sud du centre-ville de Montréal? Peut-on parler d'un effet structurant du réaménagement du Vieux-Port sur son environnement?

L'enjeu général de la présente recherche est d'éclairer la question de l'effet structurant d'un projet urbain sur la dynamique urbaine de son environnement, ceci dans le cadre d'une évaluation *a posteriori*. Il s'agit de montrer comment se manifeste cet effet et comment il émerge, ceci en s'intéressant particulièrement au cas du réaménagement du Vieux-Port de Montréal. Cette recherche ne vise pas à identifier de simples relations de cause à effet entre le réaménagement du Vieux-Port et les transformations de la partie sud du centre-ville, mais montre que ce projet d'aménagement a entraîné, dans un contexte particulier et avec d'autres facteurs importants, des changements majeurs. Ce travail ne tente pas de prouver sur des bases économiques et financières, l'effet structurant du réaménagement du Vieux-Port, mais témoigne d'une analyse qualitative de la dynamique urbaine d'un secteur urbain, dans laquelle les stratégies des acteurs sont au cœur de l'analyse. Nous verrons en effet, que « projet urbain » et « effet structurant » nous renvoient à une même interrogation sur les stratégies des acteurs et que l'étude du réaménagement du Vieux-Port à travers ces concepts nous invite à questionner les pratiques d'aménagement des trois paliers de gouvernement.

La recherche nous apporte des enseignements sur le Vieux-Port et son environnement, les enjeux qui se posent pour l'avenir. Elle révèle de nouveaux enjeux dans la relation ville/port, que posent les sites portuaires récemment réaménagés. En terme d'évaluation, elle permet de tester une approche méthodologique spécifique. Enfin et surtout elle nous éclaire sur les mécanismes et les caractéristiques des stratégies qui peuvent favoriser l'émergence d'effets structurants.

La première partie de notre thèse présente le contexte de l'évaluation. Face à l'ambiguïté des discours et des notions - que l'on parle d'évaluation, de projet urbain ou d'effet structurant - il est important de préciser à quels enjeux ces notions nous renvoient et de quelle façon nous les considérons dans cette recherche, pour les traduire ensuite en options méthodologiques. Le pari de notre recherche consistant à approfondir un cas particulier; nous précisons la façon dont le réaménagement du Vieux-Port est étudié.

Les seconde et troisième parties constituent le cœur du travail d'analyse. Dans la seconde partie nous nous intéressons à l'ensemble des changements qui caractérisent le sud du centre-ville, en les replaçant dans le temps long et en montrant la place qu'occupe le Vieux-Port réaménagé parmi les facteurs de changements. La troisième partie est un questionnement sur les stratégies des acteurs qui sont à l'origine des changements identifiés précédemment. Elle analyse, dans une lecture à la fois diachronique et synchronique, les stratégies des trois paliers de gouvernement pour la mise en valeur du sud du centre-ville.

En conclusion, nous apportons une réponse aux questions qui ont guidé notre recherche. Nous revenons sur notre hypothèse et sur les concepts identifiés dans la première partie, qui sont confrontés dans les deuxième et troisième parties.

## **PREMIÈRE PARTIE : L'ÉVALUATION DE L'EFFET STRUCTURANT D'UN PROJET URBAIN**

« La référence au projet est devenue incontournable dans les différentes sphères de notre existence, tant individuelle que sociale » (Boutinet, 1993a, p.7). Le projet est à la mode et la ville connaît un nouvel attrait. Il est ainsi peu étonnant que la démarche de projet concerne les différents aspects qui prennent pour objet la ville et que le projet urbain ait un tel succès. Le projet urbain nous interpelle à la fois sur les outils de l'aménagement et ses résultats.

L'ambition d'évaluer l'effet structurant d'un projet urbain nous lie aux trois mots clés que sont : « projet urbain », « effet structurant » et « évaluation ». « Effet structurant » et « projet urbain » sont des locutions largement employées dans les pratiques d'aménagement. Elles renvoient cependant à des discours peu clairs, souvent ambigus, voire opposés. Ce sont des notions majeures qui nous réfèrent à une complexité d'enjeux et d'échelles par rapport au renouvellement de la ville. Il importe ainsi de préciser quel sens nous donnons à ces notions et quel est leur intérêt dans le contexte actuel de l'aménagement. En ce qui concerne l'évaluation, troisième mot clé de notre recherche, c'est aussi une notion qui peut être entendue de très nombreuses façons selon le contexte et l'objectif recherché. Cette première partie doit nous permettre de préciser les enjeux de l'évaluation que nous menons, pour répondre à la question qui anime cette première partie : comment évaluer l'effet structurant d'un projet urbain?

L'approfondissement et l'articulation des trois concepts clés de notre recherche nous permet de poser, dans le premier chapitre de cette thèse, les éléments de problématique et le cadre théorique du travail. Sur la base des conclusions qui en sont issues, le second chapitre élabore une méthodologie spécifique d'évaluation de l'effet structurant d'un projet urbain.

## **1. L'ÉVALUATION DE L'EFFET STRUCTURANT D'UN PROJET URBAIN OU COMMENT CONSIDÉRER L'ÉVOLUTION D'UNE DYNAMIQUE URBAINE?**

Le concept de « projet urbain » est révélateur de l'inadéquation des outils traditionnels de la planification, dans un contexte qui a fondamentalement changé. Il nous invite à questionner la façon de faire de l'aménagement. Nous verrons que l'une des ambitions du projet urbain est de jouer un rôle structurant sur la ville ou un quartier de celle-ci, c'est-à-dire avoir un effet de long terme porteur de dynamisme et entraînant un changement structurel. Si les discours précédant la réalisation des projets sont enthousiastes à ce sujet, les résultats sont souvent moins simples qu'ils n'avaient été appréhendés et les effets parfois destructurants. Peu d'attention est cependant portée à l'évaluation *a posteriori* des projets urbains, malgré l'intérêt de celle-ci, que ce soit pour le projet en lui-même et son environnement ou pour des problématiques similaires. À quels enjeux nous renvoient projet urbain et effet structurant dans une perspective d'évaluation? Telle est la question qui va nous guider dans ce premier chapitre.

Ce chapitre donne des références conceptuelles. Il vise à dégager la problématique de la thèse et l'approche théorique sur lesquelles sera basée la méthodologie. Ce chapitre situe les principales questions et hypothèses qui animent cette recherche. Il justifie le choix du sujet; à la fois l'intérêt de l'évaluation de l'effet structurant d'un projet urbain et en quoi l'étude du réaménagement du Vieux-Port de Montréal apporte un éclairage intéressant.

Notre point de départ est le projet urbain; nous allons situer et questionner ce concept, puis en proposer une définition (1.1.). Dans la seconde section nous verrons de quelle façon les concepts de « projet urbain » et d'« effet structurant » s'articulent et nous nous attacherons aux nombreuses questions soulevées par la problématique de l'effet structurant (1.2.). Enfin nous questionnerons les pratiques d'évaluation et nos propres objectifs recherchés pour proposer une façon d'évaluer l'effet structurant d'un projet urbain (1.3.).



### **1.1. Le projet urbain : une notion polysémique en cours de définition**

L'idée d'agir sur la ville à travers des projets particuliers n'est pas nouvelle. La ville s'est toujours construite autour de projets spécifiques. Ceux-ci témoignent de la « création urbaine d'une époque, l'expression de ses problèmes, de ses modes de gestion et de ses solutions » (Arnaud, 1996, p.3). Dans le contexte urbain actuel, les projets qui transforment la ville sont cependant caractérisés par leur étendue et leur complexité. Le nombre de sites concerné est important, ainsi que l'ampleur spatiale et financière des projets. Ceux-ci ont bien souvent des implications considérables à différentes échelles physique, politique, économique et sociale.

Le terme « projet urbain » sous-entend un concept très spécifique, une alternative à la planification traditionnelle dans un contexte socio-économique qui s'est transformé. L'apparition de ce concept « participe d'un fantastique processus de retournement des idées qui, depuis trois décennies, a complètement renouvelé les concepts utilisés dans l'aménagement des villes » (Tomas, 1998, p.17). Ingallina (2001, p.3) souligne cependant que la réflexion sur le projet urbain est en cours; « il s'agit d'un concept et d'une manière d'agir en formation qui marquent un moment de transition entre la manière traditionnelle de penser l'urbanisme et une nouvelle approche, moins figée et plus ouverte aux transformations et aux débats ». Ce que nous apportons dans cette recherche c'est tout d'abord une mise au point conceptuelle, sur la base d'une revue de littérature. Cette mise au point permet de proposer une définition du projet urbain qui révèle sa spécificité. L'apport se situe par la suite à travers une analyse approfondie d'une expérience particulière, celle du réaménagement du Vieux-Port de Montréal.

L'objectif de cette première section est de situer le contexte dans lequel s'inscrit la notion de projet urbain, de montrer ce que recouvre de concept, son origine, ses différentes acceptations et de proposer une définition du « projet urbain » comme pratique planificatrice particulière qui permet d'agir sur la ville par un projet spécifique. Au delà d'une vision idéale de ce concept, un certain nombre de limites seront mises en évidence.

### 1.1.1. L'évolution du contexte de la planification

La formule « projet urbain » a été employée à partir des années soixante-dix (Tomas, 1998; Ingallina, 2001), pour s'opposer à l'urbanisme fonctionnaliste dans un contexte socio-économique en évolution. Pour situer l'émergence du concept de projet urbain et comprendre à quels enjeux il tente de répondre, nous proposons ici un rappel du contexte actuel qui caractérise la planification. Nous situerons particulièrement la place des opérations portuaires dans ce contexte.

#### *1.1.1.1. L'urbanisme de régénération*

L'intervention sur la ville se situe aujourd'hui dans un contexte de réurbanisation. Pour reprendre une expression largement employée, il s'agit de « reconstruire la ville sur la ville et non plus de construire la ville à la campagne ». Ce qui signifie qu'il ne s'agit plus de réguler, guider et contrôler la croissance, bien souvent en périphérie de la ville, comme dans la période qui a suivi la seconde guerre mondiale, mais de trouver des initiatives pour stimuler un développement des espaces centraux et ralentir l'étalement de la tâche urbaine. C'est ce que Chaline (1999) appelle « l'urbanisme de régénération », qui se caractérise par l'ampleur spatiale de la formation de friches, l'obligation qui contraint les pouvoirs publics à intervenir pour reconquérir ces espaces et le renouvellement des objectifs et des méthodes de l'aménagement.

Le recyclage d'espaces urbains n'est pas une nouveauté, mais le ralentissement de la croissance démographique et économique, la crise immobilière des années quatre-vingt-dix, la disparition de certains secteurs d'activités entraînant des fermetures d'entreprises, ont généralisé le phénomène des friches. Celles-ci sont bien souvent de grande taille, dans des quartiers centraux. Si ces espaces représentent des opportunités, l'occasion de repenser la ville ou un quartier de celle-ci, elles sont aussi de lourds fardeaux pour les villes et ces opérations sont complexes. Les obstacles sont divers et nombreux : sols contaminés, dégradation du bâti, perte de potentiel fiscal pour les collectivités, coûts de réaménagement élevés. Les espaces concernés ont une histoire, une certaine signification, ils sont intégrés à un quartier et leur reconversion ne peut plus se faire selon le principe de la « table rase ». Un

certain nombre de valeurs sont devenues incontournables : l'environnement, le paysage, la qualité de vie, le patrimoine, le développement durable... et le système d'acteurs concernés est plus vaste et complexe. D'autre part, la problématique de ces sites s'inscrit à différentes échelles du territoire, de l'échelle du quartier à celle de l'agglomération, voire à l'échelle nationale et internationale.

Les pouvoirs publics doivent intervenir sur ces espaces mais ils n'en ont pas forcément la capacité financière. En effet « aujourd'hui, les mécanismes régulateurs qui assuraient la continuité se révèlent insuffisants pour réaffecter, dans le court terme, les vides, les délaissés et les friches qui ajoutent et qui mitent maints tissus urbains. C'est le résultat d'un déphasage accentué entre les rythmes et les temps de la ville : ceux de son cadre bâti et ceux de ses différents utilisateurs » (ibid, 1999, p.32).

La planification a d'autre part, des impératifs en terme de développement économique. Les responsables de la ville doivent imaginer des solutions pour attirer des investissements, des entreprises et créer des emplois. Il doivent trouver un positionnement dans un contexte accru de concurrence entre les villes. La logique entre la demande et l'offre d'espace s'est bien souvent inversée. Dans le passé il y avait généralement un besoin (d'équipement, de logement) et il fallait trouver un lieu pour y répondre, aujourd'hui un espace est disponible et il faut lui trouver une nouvelle vocation.

Le montage de ces opérations de reconversion de friches est souvent long et difficile. Les responsables de l'aménagement ne peuvent plus envisager de concevoir un plan et de le mettre en œuvre de façon stricte tel qu'il a été élaboré. Il faut l'adapter à un environnement en évolution rapide et à un système d'acteurs complexe. Ce contexte qui a évolué est à l'origine d'enjeux nouveaux pour les planificateurs et nous verrons comment le concept de projet urbain tente de répondre à ces nouveaux enjeux.

### *1.1.1.2. Les friches portuaires : de grandes opérations d'urbanisme*

Dans cet urbanisme de régénération, les Vieux-Ports occupent une place majeure. « La reconquête des fronts d'eau urbains, comme celle des friches portuaires qui les accompagnent sont le cadre depuis quelques décennies des plus importantes opérations d'urbanisme de la période contemporaine » (Chaline, 1999 p. 71).

L'importance de ces opérations tient au fait que ce sont toutes les villes/ports à travers le monde qui sont concernées par ce phénomène plus ou moins aigu de friche. Elle est liée aussi à l'ampleur spatiale et à la notoriété de certaines opérations, l'opération des Docklands à Londres couvre 2 200 ha et fait abondamment parler d'elle, que ce soit d'un point politique, économique, urbanistique ou social (nous reviendrons d'ailleurs sur cet exemple). Enfin l'importance de ces opérations est reliée à l'ampleur des enjeux pour la ville et au caractère signifiant des opérations, que ce soit dans leurs résultats ou leur façon de faire. L'évolution de l'attitude à l'égard du front d'eau depuis les années cinquante témoigne en effet d'un virage dans la perception de la ville et donc de son réaménagement (Vermeersch, 1998).

Les mutations d'ordre social, économique et technologique (particulièrement la conteneurisation) ont entraîné la restructuration des activités portuaires dans toutes les villes/ports du monde, et ce à partir des années cinquante en Amérique du Nord. L'évolution des besoins en équipements portuaires et les impératifs du commerce maritime moderne ont induit des réaménagements majeurs et une délocalisation des activités. La ville et le port se sont souvent tourné le dos de façon brutale, n'ayant plus besoin l'un de l'autre. Des barrières physiques sont apparues : autoroutes, grilles, voies ferrées accentuant le divorce. Les causes et les modalités du découplage entre la ville et le port ont été étudiées et modélisées, mettant en évidence les différentes étapes de développement qui sont communes à la plupart des villes/ports (Charlier et Malézieux, 1994; Hoyle, 1988; Chaline, 1994).

Les espaces qui ont été libérés par ces restructurations portuaires présentent par leur ampleur, leur localisation au cœur des villes et au bord de l'eau, leur signification

historique et symbolique, des opportunités majeures de redéveloppement pour les villes et une occasion de redynamiser les espaces centraux. Ce sont toutefois des opérations complexes par leurs enjeux. La diversité des exemples de reconversion fait l'objet d'une très abondante littérature (notamment Hoyle et al., 1988; Chaline, 1994; Collin, 1994; Brenn et Rigby 1994; Vermeersch, 1998), qui détaille le contexte historique des villes/ports, les caractéristiques des options de reconversion à travers le monde - notamment les spécificités du modèle nord-américain de reconversion urbaine de ces espaces - et le processus de planification qui leur a donné naissance.

Montréal n'a pas échappé aux tendances générales et des réflexions ont été engagées à partir du milieu des années soixante-dix, sur l'avenir des espaces portuaires centraux. Nous verrons comment l'expérience de certaines reconversions portuaires et le cas particulier de Montréal participent à l'émergence du concept de projet urbain et questionnent la notion d'effet structurant.

### 1.1.2. Les échelles du projet urbain

Le concept de « projet urbain » recouvre de nombreuses situations et ambitions. Il y a un consensus sur l'idée qu'une certaine confusion, qu'un flou règne autour du sens de la notion de projet urbain (Claude, 1997, p.61; Ingallina, 2001, p.5). À travers sa double dimension de « projet » et d'« urbain » il témoigne de temporalités et d'échelles variées d'interventions sur la ville. Merlin et Choay (1996) distinguent trois types de signification au projet urbain selon l'échelle territoriale : le projet urbain politique, le projet urbain opérationnel et le projet urbain architectural et urbanistique. C'est une première façon d'aborder ce concept.

#### *1.1.2.1. Le projet urbain politique ou projet de ville*

«Le projet urbain politique est un projet pour la ville, en tant que cité ; il propose des images collectives de l'avenir» (Merlin et Choay, 1996, p. 646). Le projet doit permettre «de toucher les décideurs et d'emporter l'adhésion de la population du quartier ou de la commune autour de l'affirmation d'une identité collective et d'une conception partagée de l'avenir collectif» (ibid. p.644). Le projet urbain veut

mobiliser l'ensemble des acteurs autour d'une image future (Piron, 1996, p.127). Ascher (1991) parle dans ce sens de « projet de ville » et de « projet d'agglomération ». Ces projets, qui rejoignent les objectifs de la planification stratégique, nécessitent d'identifier les potentialités et les handicaps de la ville, les enjeux majeurs, d'organiser une démarche de consultation et de partenariat et de présenter un projet consensuel. Les projets adoptés vont privilégier le choix d'axes généraux de développement. Ils témoignent d'une réflexion sur les moyens et les acteurs du développement urbain. Les interventions sur la ville sont par la suite conçues de manière ciblée par l'intermédiaire de projets spécifiques. Le schéma directeur de la région lyonnaise en France est représentatif de cette nouvelle tendance et va devenir un exemple pour de nombreuses villes. Il a été l'occasion d'une promotion du dynamisme lyonnais en mettant l'accent sur l'image conquérante de l'agglomération.

L'approche marketing et les processus de consultation sont des facettes importantes de cette démarche de projet, afin de positionner la ville dans une dynamique concurrentielle, particulièrement sur le plan des localisations d'entreprises. Ascher (1995, 217) souligne que « l'efficacité des schémas directeurs adoptés ces dernières années tient moins à une précision, de toute façon très illusoire, qu'aux effets de leur préparation et aux processus enclenchés à cette occasion » Il ne s'agit pas juste de consulter les acteurs économiques, culturels et sociaux mais de les intégrer au processus d'élaboration du projet (ibid.).

#### *1.1.2.2. Le projet urbain opérationnel ou grande opération d'urbanisme*

Le projet urbain opérationnel est représenté par des «opérations urbaines d'une certaine ampleur, durant au moins une dizaine d'années, généralement multifonctionnelles, associant des acteurs privés et publics nombreux et nécessitant une conception et une gestion d'ensemble» (Merlin et Choay, 1996, p. 647). Ce sont des opérations urbaines complexes, dont un acteur assure la maîtrise d'ouvrage d'ensemble et qui réunissent des projets variés dans un programme, un plan et des formes d'ensemble (Ascher, 1995, p.238). « Ces opérations urbaines qui assemblent des logiques différentes ont contribué au développement d'approches en termes de

partenariats public-privé » (Merlin et Choay, 1996, p. 648). Elles peuvent profiter d'un événement particulier (jeux olympiques ou exposition universelle) pour enclencher un projet pour la ville.

Ce qui est mis de l'avant dans ces opérations, c'est leur lien avec la ville; la capacité de ces projets à la fois de transformer la ville sur un espace particulier et de participer à une vision d'ensemble, donc de jouer un rôle structurant. Pour Merlin et Choay (ibid. p.647), ces opérations ont un statut nouveau «servant tout à la fois de point d'appui, de bras de levier et de pôles structurants pour entraîner, animer et organiser le développement humain». Busquets (1991, p.129) ajoute que le processus urbanistique «est articulé à partir des actions et/ou projets qui ont la capacité d'être exécutés et qui dans leur ensemble, sont capables de mettre en mouvement la ville ou un grand secteur de celle-ci, pour cette raison ils ont leur propre force mais aussi une grande capacité inductrice». Ascher (1991, p.13) cite dans ce sens, les «master projects» qu'il définit comme des opérations ponctuelles ayant un impact sur l'urbanisation, l'image d'un quartier ou d'une ville. Il s'agit de réaliser un équipement ayant une fonction urbaine spécifique (une gare, un hôpital, un musée, un palais des congrès, un complexe de loisirs, etc...) et d'impulser par et autour de celui-ci une dynamique urbaine (de croissance, de mutation, de restructuration). «Le master project peut agir comme un bras de levier ou comme un catalyseur» d'un développement (ibid.).

L'opération Euralille, dans le nord de la France, est un exemple d'une intervention complexe sur un quartier, qui s'inscrit dans une stratégie de planification à l'échelle régionale et internationale. L'opération cherche à changer l'image et le rôle de la métropole lilloise; à réveiller une ville et une région en déclin économique en affirmant la situation stratégique de Lille comme carrefour de l'Europe du Nord (Ingallina, 2001). Les espaces concernés par l'opération sont situés au cœur de la ville, ils couvrent 70ha et s'organisent autour d'une nouvelle gare TGV qui place Lille à une heure de Paris, à deux heures de Londres et une demi-heure de Bruxelles. Le projet a été élaboré progressivement à partir du milieu des années quatre-vingts,

quand les terrains ont été libérés et quand l'ouverture de la gare TGV a été annoncée. Il a été porté par une importante volonté politique (ibid.).

Les opérations de reconversion de friches portuaires se situent dans cette catégorie de projet avec souvent l'objectif d'élargir la centralité urbaine. L'exemple de la requalification du Vieux-Port de Montréal illustre aussi une ambition à plusieurs échelles. C'est un projet d'ampleur métropolitaine, qui visait à reconquérir une friche dans un espace central, à réouvrir la ville sur l'eau et à dynamiser l'arrondissement historique. Par la durée de son processus de planification (près de 20 ans) et l'importante mobilisation qu'a suscitée le projet, cette vaste opération d'urbanisme (couvrant 54ha) témoigne des grands projets urbains qui caractérisent notre époque.

#### *1.1.2.3. Le projet urbain architectural, centré sur un bâtiment*

Le projet urbain architectural est centré sur un bâtiment, ou un ensemble de bâtiments. C'est une démarche architecturale et urbanistique plus intégrée, ceci à la fois dans ses objectifs et dans le processus mis en œuvre.

Le projet est défini en relation étroite avec les éléments de la forme urbaine environnante. Huet (1986), parle d'un projet urbain comme instrument de médiation entre la ville et l'architecture. L'enjeu se situe sur le plan de la forme de la ville et de l'insertion du nouveau projet dans son milieu. La prise en compte de la forme urbaine ou des formes urbaines dépasse le domaine strict des techniciens pour intéresser les aspects économiques, culturels et sociaux (Mangin et Panerai, 1999).

Les architectes insistent sur le travail du projet « pour mieux distinguer la conception comme processus, qui participe elle-même à l'élaboration du programme, et la conception comme produit, comme mise en forme du programme » (Merlin et Choay, 1996, p.648). Lors du processus de réaménagement du Vieux-Port de Montréal, les architectes ont bien souvent été surpris et décontenancés par l'absence de programme précis devant guider leurs propositions (Gariépy, 27/3/01). L'idée était en effet que ces propositions permettent de participer à l'élaboration du



programme. Ce sont d'autre part des principes de réaménagement qui ont été proposés à l'issue des consultations publiques et non des éléments de programme. C'est à partir de ces principes qu'il a fallu construire un programme, dans un va-et-vient entre principes généraux et propositions d'équipements.

#### *1.1.2.4. Une nouvelle discipline?*

Par rapport à ces échelles de la ville qui réfèrent aussi à des disciplines spécifiques, les auteurs ne s'entendent pas pour définir le projet urbain et la tentative d'associer ce concept à une discipline existante est des plus contradictoire. Plusieurs auteurs associent projet urbain et *urban design* (Merlin et Choay, 1996, p. 648; Ingallina, 2001), tandis que d'autres soulignent au contraire la différence entre ces deux approches (Giraldeau, 1990). Deux auteurs très impliqués dans des réalisations concrètes soulignent que le projet urbain se situe à un niveau intermédiaire entre la planification et l'architecture (Devillers, 1990, p.5) ou entre le plan et le projet traditionnel (Busquets, 1990). Enfin certains intervenants parlent d'urbanisme de projet, notamment pour qualifier l'urbanisme barcelonais des années quatre-vingts (Bohigas, 1985) ou de système d'urbanisme de projet quand ce sont les projets particuliers qui composent le plan global (Merlin et Choay, 1996, p.647). L'urbanisme de projet réfère toutefois plus, selon d'autres auteurs, aux pratiques du début du 20<sup>e</sup> siècle et au mouvement *City Beautiful* (Marsan, 1994, p.324), au mouvement moderne (Pinson, 1997, p.93; Devillers, 1994), et c'est pour justement pour s'en distancier qu'est employé, depuis les années soixante-dix, le terme « projet urbain ».

Cette hésitation pour rapprocher le projet urbain à des disciplines existantes ou au contraire marquer sa spécificité, montre que ce concept est en cours de définition. Il nous semble que plutôt que d'enfermer le projet urbain dans l'une ou l'autre des disciplines ou échelles d'intervention, l'intérêt de ce concept se situe au contraire dans sa capacité de liaison et d'articulation. Ainsi les échelles identifiées doivent se conforter pour mieux dialoguer. Pour reprendre les termes de Devillers (1994, p.12), le projet urbain ne relève pas d'une profession mais d'une compétence, ce n'est pas une procédure mais une démarche. Il s'agit de constituer une équipe

pluridisciplinaire et d'adopter une attitude ouverte. Il s'agit de composer avec l'existant (ibid).

### 1.1.3. Les dimensions mises de l'avant par le projet urbain

Face à ces différentes acceptations du projet urbain, il est important de synthétiser ce qu'apporte de spécifique cette pratique planificatrice, ceci quelles que soient les échelles d'intervention ou les disciplines considérées. Nous détaillons dans cette section les dimensions qui sont mises de l'avant par le projet urbain, en les comparant aux dimensions qui ont été avancées par la planification traditionnelle ou modèle *comprehensive*.

#### 1.1.3.1. Cohérence locale et logique ascendante

Le projet urbain propose une cohérence locale, c'est-à-dire l'approfondissement d'un projet particulier, délimité dans le temps et l'espace. Il présente l'intérêt d'être précis et concret. Bohigas (1985) parle de «réalisme économique, social, culturel et politique». Le projet urbain témoigne d'une réflexion sur les acteurs en présence et les moyens disponibles. Pour Busquets (1990, 1991), c'est le caractère concret du projet urbain qui lui donne sa force et sa capacité à transformer la ville, la mettre en mouvement, dans la mesure où il repose sur une réflexion plus générale.

Dans la planification traditionnelle c'est plus une cohérence globale qui était recherchée. Le plan directeur visait une certaine exhaustivité à l'échelle de la ville et avait l'ambition de donner une vision générale intégrée des différentes dimensions du territoire. Ce plan général dictait des projets particuliers qui devaient s'intégrer dans un schéma directeur précis et figé. Or l'inadaptation de l'un à l'autre en faisait souvent des catégories contradictoires et conduisait à des dérogations. « À la différence du Mouvement moderne, qui définissait une hiérarchie en "cascade" entre les échelles, l'expérience actuelle démontre l'avantage qu'il y a à travailler de manière simultanée à des échelles différentes dans un va et vient réciproque » (Busquets, 1999 p.8). « C'est de moins en moins le plan d'ensemble qui définit les projets particuliers, et de plus en plus les projets particuliers qui composent le plan global » (Merlin et Choay, 1996, p. 647).

Ce n'est donc plus une logique descendante, du plan au projet, mais une logique ascendante, du projet au plan, avec un va et vient entre ces différentes échelles qui permet d'approfondir le projet dans sa problématique locale et globale. C'est l'idée qu'un projet particulier doit être l'occasion de questionner les besoins à l'échelle de la ville.

#### *1.1.3.2. Intégration et ouverture démocratique*

Le projet urbain recherche l'intégration des différentes dimensions du projet, la confrontation de ses composantes internes et externes. Busquets (1990, p.16) souligne que la grande portée du projet urbain lui vient de ses possibilités relationnelles (articulation des espaces et des bâtiments, confrontation des symboles et des fonctions) qui conduisent à l'approfondissement de son contenu et à sa justification.

Le projet d'urbanisme a souvent été légitimé par des données extérieures et appliqué en faisant abstraction des spécificités du lieu, alors que le projet urbain « doit surgir de la dynamique locale » (Rémy, 1998, p.5). Le projet d'urbanisme traditionnel résulte alors d'une démarche d'experts, dans une logique qui s'est voulue scientifique. Il est basé sur des objectifs généraux définis par des planificateurs. Il s'est d'autre part souvent laissé enfermer dans une approche juridique et réglementaire qui a fini par l'exclure. C'est-à-dire quand les données chiffrées du programme telles que les hauteurs, densités, superficies, occultent le projet, la vocation du lieu, sa spécificité, son symbolisme ou encore son image. À l'ambition scientifique du projet d'urbanisme, le projet urbain propose au contraire un choix, une revendication politique.

Le projet urbain est une démarche d'insertion et d'intégration et propose une ouverture démocratique. L'intérêt général doit être construit progressivement avec les acteurs. Il ne s'agit plus de faire prévaloir un intérêt général mais d'aboutir à une certaine forme de compromis. C'est le processus mis en œuvre qui est important et qui permet d'aboutir à cette idée de compromis. Il y a une évolution de l'intérêt général substantiel vers l'intérêt général procédural. C'est le caractère concret du

projet et son potentiel mobilisateur qui facilitent les débats et qui autorisent une réflexion sur quelque chose de précis : un projet particulier plutôt que des objectifs généraux pour la société. Le projet urbain facilite ainsi la constitution de partenariats autour d'objectifs concrets.

#### *1.1.3.3. Processus de planification ouvert et souple*

Le projet urbain s'inscrit dans un processus de planification ouvert et souple. Le projet urbain n'est pas statique et figé, il évolue et doit s'intégrer dans un environnement en évolution. Il doit trouver sa place dans la dynamique urbaine. Sa rationalité n'est pas donnée à l'avance, elle se fabrique progressivement au cours du processus de planification. C'est une attitude qui permet une ouverture aux opportunités et aux incertitudes. C'est aussi un positionnement qui cherche à associer dans la conception et la mise en œuvre du projet des acteurs diversifiés. Le projet urbain permet l'apprentissage des acteurs au sein du processus de planification et l'appropriation par la population du projet. Il se préoccupe de la construction progressive de sens du projet. La planification doit admettre les fluctuations, la créativité, le flou.. « mais en contrepartie pour que ce management ne se transforme pas en empirisme complet, antithétique de l'urbanisme, le projet « essentiel » doit, quant à lui, être encore plus que dans la planification traditionnelle, formalisé, explicite, durable, totalement accepté et approprié par tous les intervenants; les stratégies doivent être plus procédurales, c'est-à-dire porter sur des manières de problématiser et des schémas d'actions, et non sur des choix particuliers (substantiels) » (Ascher, 1995, p.212).

Le projet urbain propose une conception du rapport entre connaissance et action où il n'y a plus de rapport de subordination de l'un à l'autre comme dans le passé mais des allers et retours continuels entre l'un et l'autre. Dans le modèle *comprehensive*, le projet est quelque chose de bien défini, ou bien il sera réalisé tel que prévu, ou bien il y aura des dérogations, mais on ne prend pas en compte au début l'écart possible entre le projet et sa réalisation.

C'est une vision linéaire de la conception, puis de la réalisation et du suivi d'un projet qui est affichée, telle que proposée dans l'ouvrage de Wrenn (1983) sur le redéveloppement des *waterfronts*.



Figure 1.1.3.3-1 Development Process (Wrenn 1983, p.74).

Dans le projet urbain nous considérons dès le départ que le projet va évoluer au fur et à mesure de sa conception et de sa réalisation. Le processus de décision peut être considéré comme un processus pluraliste de convergence vers un compromis, tel que l'expose Monnier (1992), à propos de l'évaluation de l'action des pouvoirs publics.

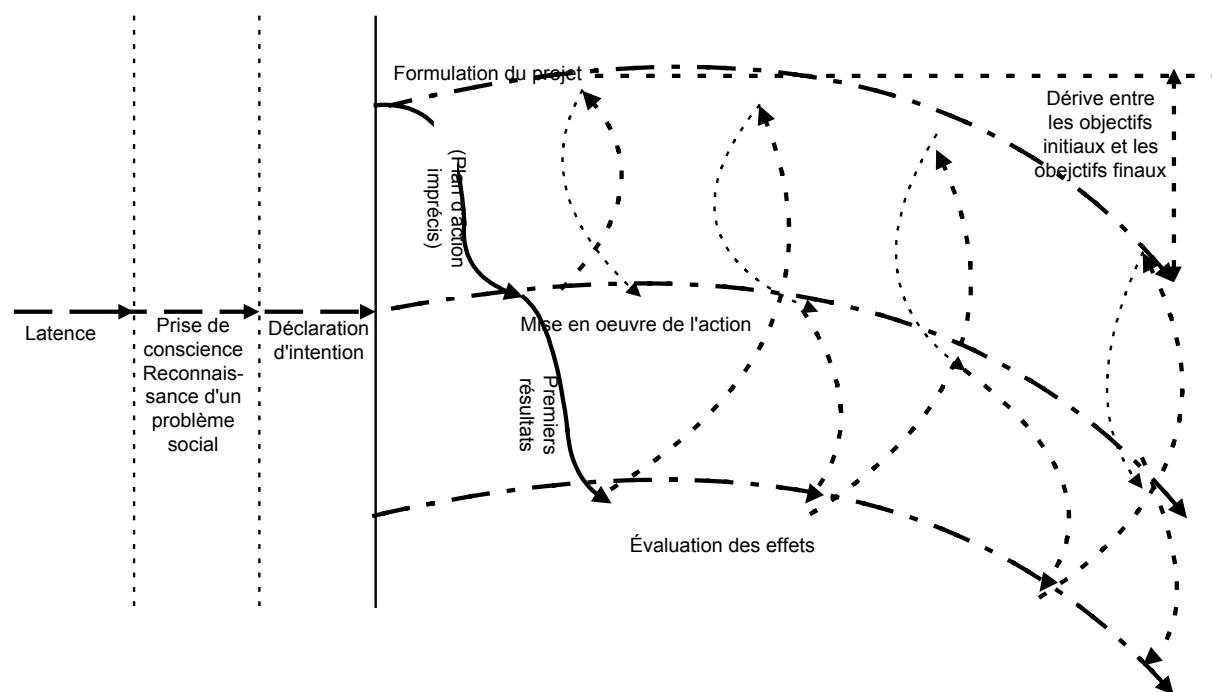


Figure 1.1.3.3-2 Processus de décision (Monnier, 1992, p.87)

Le programme ne progresse pas linéairement depuis la déclaration d'intention initiale jusqu'aux résultats, mais se transforme sous l'effet des conflits successifs, une décision "émerge" de l'échange de points de vue et d'arguments de diverses

natures (ibid.). Le processus de décision peut se représenter très schématiquement sous la forme d'un flux tourbillonnaire qui comprend trois composantes principales : la formulation de l'action, la mise en œuvre de l'action et l'évaluation des effets (ibid., p.87).

Le processus de planification du réaménagement du Vieux-Port de Montréal peut être illustré par un tel flux tourbillonnaire. Le projet n'a pas été conduit de manière linéaire, mais présente une série d'allers et retours entre la formulation du projet et sa mise en œuvre, qui a permis d'atteindre progressivement un compromis entre l'ensemble des acteurs, à la fois les représentants des différents paliers de gouvernement et la population. Des interventions physiques ponctuelles sur le site (patinoire, promenade), l'utilisation des hangars vacants (marché aux puces) et la tenue de manifestations (Cirque du Soleil, expositions) ont permis, bien avant l'amorce des travaux majeurs, de faire du Vieux-Port une destination montréalaise.

Pour résumer ces propos, le tableau suivant synthétise les dimensions mises de l'avant par la planification traditionnelle et le projet urbain.

Planification traditionnelle	Projet urbain
<p><b>Cohérence globale et logique descendante</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- exhaustivité à l'échelle de la ville, vision générale intégrée des différentes dimensions du territoire</li> <li>- du plan d'ensemble au projet local</li> </ul>	<p><b>Cohérence locale et logique ascendante</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- approfondissement d'un projet particulier, délimité dans le temps et l'espace</li> <li>- du projet particulier au plan global</li> </ul>
<p><b>Logique instrumentale et bureaucratique</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- découpage, fonctionnalisme</li> <li>- légitimation du projet par des données extérieures</li> <li>- objectifs généraux de l'intérêt public définis par les planificateurs</li> </ul>	<p><b>Intégration et ouverture démocratique</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- intégration des différentes dimensions du projet</li> <li>- confrontation des composantes internes du projet</li> <li>- objectifs spécifiques, intérêt général à construire progressivement avec les acteurs</li> </ul>
<p><b>Processus de planification linéaire</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- distinction nette entre conception et réalisation</li> <li>- schéma précis, directif et figé</li> </ul>	<p><b>Processus de planification ouvert et souple</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les étapes du projet se confortent</li> <li>- ouverture aux opportunités et aux incertitudes</li> </ul>

Figure 1.1.3.3-3 Comparaison des dimensions mises de l'avant dans la planification traditionnelle et le projet urbain

Pour conclure, nous pouvons souligner que le projet urbain a un potentiel réconciliateur et un pouvoir dialectique, c'est ce qui lui donne sa force. Il permet de répondre à des oppositions : de réconcilier et faire le lien entre le dessin, la conception, et le dessin, le programme (Ascher, 1991); de réconcilier conception et réalisation (Boutinet, 1993a). Le projet englobe l'action et se laisse englober par elle, on ne peut dissocier conception et réalisation ce ne sont pas des étapes autonomes (Boutinet, 1993a, p.65 et 83). La conception d'une opération participe à la définition ou à la redéfinition du programme en lui-même. Boutinet (1993b, p.252) ajoute que le projet se situe quelque part entre théorie et pratique et pourrait les réconcilier « en posant un pied dans celui du discours et l'autre dans celui du faire ».

#### *1.1.3.4. Une définition du projet urbain qui met l'accent sur les acteurs et le processus mis en œuvre*

Il y a un consensus sur l'idée que le projet urbain est issu d'une critique de l'urbanisme réglementaire et techniciste (Hayot, 1997, p.22) et qu'il y apporte une alternative intéressante. C'est une certaine globalité que recherche le projet urbain et qui est soulignée de manière différente par plusieurs auteurs (Roncayolo, 1997; Ingallina, 2001). Mais finalement peu d'auteurs se sont engagés à donner une définition du projet urbain et celles qui existent sont généralement succinctes; elles sont liées à un aspect ou une situation particulière, ce qui contredit cette idée de globalité.

La définition qui nous semble la plus forte et la plus révélatrice des enjeux de ce concept que nous venons de détailler est celle proposée par Laperrière (1998), que nous citons dans le tableau de la page suivante. Sa définition du projet urbain reprend certains éléments de la réflexion de Steinebach (1993) sur la forme urbaine. C'est une approche qui donne un rôle central aux acteurs et met l'accent sur le processus qui est mis en œuvre. C'est une définition qui peut s'appliquer à différentes échelles de projet urbain (de l'îlot à l'agglomération).

« Le projet urbain est le produit de la rencontre des acteurs sociaux autour de la définition des enjeux, du choix des stratégies et de la recherche des moyens conduisant à la mise en forme d'un espace urbain. Cette rencontre à la fois conflictuelle et coopérative dépasse le simple collage d'objectifs et de visions. Ainsi suppose-t-il l'existence :

- d'une « volonté de projet » qui passe par la conviction que la mise en forme d'un espace urbain est porteuse de changements pour l'ensemble de la société urbaine;
- d'une « situation de projet » qui interpelle les acteurs sociaux en les incitant à réfléchir, à imaginer et à vouloir des changements;
- d'un « référent commun » aux divers acteurs, leur permettant non pas tant de développer des consensus mais de partager des perspectives quant aux enjeux qui s'offrent à la société urbaine;
- d'une « permanence dans le temps » ou tout au moins d'une temporalité largement partagée par les acteurs et qui permet l'émergence d'une ou de plusieurs visions stratégiques;
- d'un « contexte d'action et de terrain » qui force les acteurs à œuvrer aussi en temps réel sur des lieux et des cadres bâtis.

C'est l'articulation de ces cinq composantes - volonté, situation, référent, permanence et contexte - qui définit le projet urbain. Ce dernier vient témoigner du passage non obligatoirement accompli de la ville-objet à la ville-sujet ».

Figure 1.1.3.4-1 Définition du projet urbain proposée par Laperrière (1998, p.116)

Cette définition, axée sur la dimension procédurale, invite à la mise en œuvre d'une démarche de projet qui est cohérente avec la volonté d'ouverture et d'intégration que nous avons mise de l'avant pour caractériser le projet urbain. Laperrière témoigne d'un projet qui se fabrique de l'interaction entre acteurs et situe le projet à la fois par rapport à des perspectives générales pour la société urbaine et un contexte de terrain permettant d'ancrer le projet dans la réalité quotidienne.

Cette définition ne reflète pas nécessairement l'idée importante que la « volonté de projet » n'est pas quelque chose d'inné. L'intérêt d'engager une démarche de projet urbain est loin d'être évident pour beaucoup d'acteurs. Le réaménagement du Vieux-Port de Montréal illustre le principe qu'un projet a un passé, une histoire, il s'est formalisé au fur et à mesure des discussions, interpellant des acteurs différents selon les moments. Un projet peut ainsi émerger progressivement d'une réflexion, d'une



situation, d'un espace. Il peut aussi avoir de la difficulté à se formaliser quand il ne paraît pas indispensable.

#### 1.1.4. Mythes et dérives du projet urbain

Tant que le projet urbain est vu sous un jour idéal, comme possibilité de rassembler les acteurs et de prendre en compte la complexité de la ville, le bilan ne peut qu'être positif et le défi attirant. Le projet urbain a des atouts importants, il ne doit cependant pas camoufler un vide, n'être qu'un leurre ou l'utilisation d'un vocabulaire à la mode. Devillers (1988, p.250) cite des architectes contemporains qui «refusent la notion de projet urbain et l'utopie globale qui peut la sous-tendre, c'est-à-dire les propositions urbanistiques qui se prétendent capables de penser et de vivre un quartier entier». L'enjeu est effectivement de taille. Boutinet (1993 a et b) identifie un certain nombre de dérives qu'il qualifie de pathologiques, face à l'engouement général pour les « conduites à projets ». Williamson (1995) présente quant à lui une approche critique des méthodes couramment employées pour le développement urbain. Ces regards sont complémentaires et nous permettent d'identifier un certain nombre de limites ou dérives classiques que rencontre le projet urbain.

##### *1.1.4.1. Le mimétisme ou la copie conforme*

Ce sont les projets qui reprennent les idées dominantes du moment et les solutions à la mode. Ils sont basés sur le réemploi d'une stratégie utilisée ailleurs, le choix d'une solution générique qui ne respecte pas nécessairement les particularités du lieu. C'est le cas aussi de plans peu spécifiques, qui reprennent des idées générales, mais qui sont difficiles à traduire en actions concrètes (Williamson, 1995). L'idée du projet miracle est retenue : la construction d'un palais des congrès ou d'un centre d'expositions et de festivals qui doit donner un nouvel élan à la ville. Mais les résultats sont souvent moins probants qu'ils n'avaient été envisagés.

Offner (2001) parle du succès des tramways et plus généralement de l'effet de mode des transports en commun en site propre (TCSP). Un nouveau tramway est un grand projet rassembleur pour une ville, les justifications sont inépuisables. Pourtant, « le

projet est solution *a priori* » (p.56) et il ne témoigne pas forcément d'une recherche de réponse à des problèmes.

Dans le domaine de la reconquête des friches portuaires, le phénomène de « *Rousification* » des fronts d'eau est particulièrement éloquent à ce sujet. La « formule Rouse » consiste à planter sur le front d'eau portuaire, un *Festival Market Place*, c'est-à-dire un centre commercial flambant neuf aux toitures multicolores et aux lampadaires aux couleurs tendres (Vermeersch, 1998, p.66). L'intérieur est divisé en petites boutiques rivalisant d'originalité (ibid.). Boston est le premier exemple avec Quincy Market, il connaît un réel succès. Il est suivi d'Harborplace à Baltimore qui sera inauguré selon les mêmes principes. Pour les planificateurs et les politiciens britanniques, aux images lugubres de Liverpool s'oppose le centre-ville animé et plein de couleur de Boston (Hall, 1988). La recette basée sur des partenariats publics et privés, une mixité des fonctions et un *Festival Market Place* semble alors être magique. Et ce sont environ 250 complexes commerciaux "à la sauce Rouse" qui vont éclore sur tout le territoire américain. À la fin des années 80 toutefois, l'enthousiasme retombe. Le *Festival Market Place* de Toledo (Grands lacs) ouvert en 1984 doit fermer ses portes en 1990. Tout comme de nombreux centres, il a de graves problèmes financiers. Les villes se rendent alors compte, d'une part de l'ampleur nécessaire du tourisme pour faire vivre ces centres et d'autre part de l'importance de la prise en compte des dynamiques locales et des particularités régionales pour évaluer leur viabilité. Montréal a échappé de peu à cette mode et nous verrons dans l'étude du processus de planification du réaménagement du Vieux-Port, quelles sont les raisons qui font que ce projet a été écarté (cf. 7.1.3.2).

#### *1.1.4.2. Le projet comme leurre*

Le projet comme leurre est un projet trop superficiel, centré vers le produit final mais qui ne questionne pas assez la racine des problèmes, les fondements du projet et l'identité spécifique de la communauté. Ce type de projet se base sur l'illusion d'un changement (Williamson, 1995). C'est le cas lorsque l'on invente une image, un héritage maritime par exemple à Tampa (Floride), pour emballer la ville et mieux

la vendre (Archer, 1996). Cette stratégie n'a pas été menée en concertation avec la population. Elle s'est heurtée à un contexte de graves disparités sociales, ethniques et spatiales qu'elle a finalement exacerbées (ibid.).

Le projet comme leurre « tient lieu de l'imaginaire de l'acteur et se constitue en objet autonome qui trouve sa justification en lui-même; il cesse d'être un acte intentionnel, transitionnel pour devenir un objet fini, clos, terminé, le reflet d'un imaginaire qui se satisfait à bon compte » (Boutinet, 1993a, p.115). C'est une dérive qui peut facilement toucher des projets d'architecture, notamment quand des villes cherchent à engager de grands architectes avant tout pour attirer l'attention. Devillers (1990, p.4) montre que l'idée de leurre se retrouve souvent dans des projets dont on a fait «une telle publicité qu'il y a lieu de penser que leur finalité première n'est pas la qualité et la cohérence urbaine, mais l'impact médiatique [...]». Cette perversion médiatique qui semble mettre le projet urbain au premier plan, prépare des désillusions et, c'est plus grave, occulte l'absence générale d'un urbanisme de projet». Dans ce cas le projet tel qu'il est présenté, masque les enjeux de fond, voire même les fausse au détriment de la collectivité.

#### *1.1.4.3. La manie du projet*

Boutinet (1993a, p.4) parle de « la dérive de l'hypomanie ou de l'obsolescence du temps [...]». La manie du projet nous entraîne dans un flux incessant d'initiatives à travers une fuite vers l'inexistant, qui se trouve paré subitement de toutes les vertus par rapport à l'actuel présent [...] ainsi en est-il de la suite sans fin de projets qui se substituent les uns aux autres [...], une telle gestion précipite le temps vécu; elle le fragilise et nous introduit dans le règne de l'éphémère». La succession de projets d'aménagement à d'autres dossiers en cours d'achèvement dont la pertinence reste encore à démontrer est significative d'une telle dérive. Le rythme des échéances politiques pousse chaque nouveau maire à mettre en place son propre projet sans forcément prendre le temps de le construire ou de regarder le bien-fondé de ce qui s'est fait précédemment.

#### *1.1.4.4. La dérive procédurale et les approches trop exclusives*

Ce qui caractérise la démarche de projet, c'est son caractère fluctuant, son approche pluridisciplinaire, les allers et retours entre sa conception et sa réalisation, son ouverture aux incertitudes et aux opportunités. « Or il est souvent tentant de ramener un tel espace d'incertitude à une planification bien organisée d'objectifs, en faisant triompher l'utilitarisme des procédures; ces dernières vont prendre tout le champ et étouffer l'inspiration initiatrice» (Boutinet, 1993a, p113). Le projet, sitôt élaboré, va être enfermé dans les données chiffrées du programme (superficie, hauteur), dans des aspects juridiques et réglementaires et un échéancier précis qui font perdre au projet d'aménagement sa substance et sa capacité d'adaptation.

Le projet perd de sa force aussi quand les approches sont trop étroites et exclusives, centrées sur une seule dimension de la problématique. Elles ne voient pas les choses de façon interreliées et systémiques, elles privilégient une discipline (l'architecture ou la conservation par exemple), ou un outil spécifique (un équipement public ou la rénovation de façade), sans considérer la nécessaire complémentarité de ces éléments pour construire un projet. Cette dérive rejoint les critiques que l'on peut formuler à l'égard de la planification traditionnelle et qui a justement conduit à l'émergence de la notion de projet urbain, mais qui reste difficile à appliquer dans la réalité concrète d'un territoire et de ses acteurs.

#### *1.1.4.5. Du projet à son environnement*

Une partie du succès de la formule « projet urbain » tient à sa polysémie : elle est utilisée par les élus locaux pour évoquer une intention et des objectifs, par les architectes-urbanistes pour exprimer la conception d'une pièce urbaine, par les aménageurs et les entreprises pour parler d'une opération. Et les dérives sont justement issues de la difficulté de réconcilier différentes approches et disciplines, de dépasser des contradictions.

Le concept de projet urbain n'est pas la solution miracle, ni la solution à tout, mais permet de penser différemment la planification, de façon plus « réaliste » et plus proche des territoires physiques et humains. Le projet urbain interpelle les

planificateurs et leur rôle dans la conception et la mise en œuvre de projets. Il permet de questionner les pratiques. Et l'un des objectifs de notre recherche est d'interroger le processus de planification du Vieux-Port de Montréal, pour montrer comment ce réaménagement illustre certaines ambitions qui animent le projet urbain tout en n'échappant pas cependant à certaines dérives.

La réussite et le succès d'un projet se situent au sein du projet en lui-même mais aussi dans ses effets sur l'environnement, dans la façon dont la rencontre avec le territoire s'est négociée. Les grandes opérations d'urbanisme affichent clairement leur capacité à jouer un rôle structurant et le projet urbain a une ambition à l'échelle de la Ville, c'est donc dans ses répercussions sur celle-ci qu'il est intéressant d'en évaluer la portée.

## **1.2. Projet urbain et effet structurant : ambitions ... et déceptions**

Les qualificatifs ne manquent pas pour caractériser l'effet potentiel majeur que peut ou doit avoir une grande opération d'urbanisme : catalyseur, bras de levier, ces projets urbains doivent jouer un rôle structurant, c'est-à-dire être porteurs d'effets de long terme entraînant un changement structurel. Ils doivent favoriser une certaine organisation cohérente de l'espace, impulser un dynamisme pour la ville ou un quartier de celle-ci. D'après les discours, ils sont susceptibles d'enclencher une dynamique économique, de modifier l'image de la ville, de contrer l'étalement urbain, de reconquérir le centre ou encore de rééquilibrer l'agglomération,... Les promesses sont nombreuses, mais qu'en est-il des répercussions concrètes de ces projets? Sur la base d'exemples de grandes opérations d'urbanisme, nous voulons montrer ici comment peuvent se manifester de tels effets et quelles questions émergent de ces expériences. Nous abordons par la suite l'exemple particulier des transports pour lesquels la problématique de l'effet structurant a été approfondie d'une manière très intéressante.

### 1.2.1. Les ambitions affichées

Les grandes opérations d'urbanisme visent à répondre généralement à plusieurs objectifs complémentaires. Il y a cependant souvent une ambition particulière qui est mise de l'avant sur le plan économique, spatial ou symbolique.

#### 1.2.1.1. Effet structurant économique

La recherche de la croissance économique et la compétitivité urbaine ont conduit à l'émergence d'outils de planification devant favoriser les investissements privés. On parle de *leverage planning*, qui vise à stimuler le marché (Brindley et al., 1989), de planification incitative ou encore de logique entrepreneuriale. Le secteur privé joue un rôle moteur dans les développements tout en s'appuyant sur un investissement public massif. Les principales composantes de cette planification sont l'octroi de subventions et une attitude flexible face au développement dans le but de lever le maximum d'entraves à l'initiative privée.

L'exemple classique qui illustre cette volonté est le cas des Docklands à Londres. Cette énorme opération de redéveloppement (2 200 ha), lancée dans les années quatre-vingts a de nombreuses ambitions économiques et politiques. L'ambition politique consiste pour madame Thatcher à reconquérir des communes travaillistes. Cette opération doit être aussi le symbole des transformations économiques et financières de l'économie anglaise. Enfin c'est une stratégie de revitalisation de l'est londonien et de rééquilibrage de la métropole. Il faut souligner que le premier objectif de la London Dockland Development Corporation (LDDC) est de générer des investissements privés. L'approche planificatrice menée dans les Docklands est sujette à controverse pour différentes raisons : plusieurs problèmes ont émergé tels que les transports collectifs qui devaient être financés par des partenaires privés et des questions sociales. Sur ce dernier point le bilan proposé par Ogden (1989, p.269) est éloquent : pour la LDDC, le succès est incontestable, les investissements privés sont très importants. Pour la population, le développement ne résout aucun de leurs problèmes, qu'il s'agisse de l'emploi, du logement, etc. (ibid). D'autre part si de nombreux emplois ont effectivement été créés sur le site, une bonne part ne sont liés qu'à des délocalisations d'entreprises : certains secteurs ont-ils souffert de la

concurrence des Docks? Enfin « le laisser-faire qu'avait essayé de promouvoir le gouvernement conservateur a été battu en brèche par les « développeurs » privés eux-mêmes, qui ont réclamé et obtenu en 1991, le renforcement législatif de la planification urbaine et l'instauration de règles urbaines plus strictes donc plus sûres pour garantir leurs investissements » (Ascher, 1995, p.209). Une telle opération pose, sur le plan de l'effet structurant, deux questions. Pour quelle catégorie de population y a-t-il un effet structurant? Et à quelle échelle du territoire?

De grands événements, tels que les jeux olympiques, laissent aussi espérer l'occasion d'impulser une nouvelle dynamique pour une ville ou une région. Les effets structurants ne semblent cependant pas toujours à la hauteur des espérances et des investissements réalisés. Là encore, les études d'impacts réalisées en prévision du projet sont souvent optimistes, elles alimentent un discours politique et permettent de justifier des investissements énormes. Teigland (1999) a analysé l'effet des Jeux Olympiques de Lillehammer sur le tourisme. Il a étudié le projet dans le temps (avant, pendant et après l'événement) et dans l'espace (au niveau local, régional et national), ceci sur le plan de l'offre et de la demande touristiques. Pour commenter les évolutions, il considère le contexte touristique norvégien et d'autres facteurs d'influence que les Jeux Olympiques. Il compare les prévisions élaborées et les résultats enregistrés et montre que les prédictions ont été très surestimées. Quand Lillehammer a été choisie pour les jeux, les autorités locales, régionales et nationales ont espéré un boom touristique et l'amorce d'une dynamique de développement. Bien que les Jeux aient été une réussite, Teigland constate en 1999 que 40% des hôtels de la ville ont fait faillite. Les impacts à long terme des Jeux Olympiques sont marginaux et surtout hors de proportion avec l'ampleur des investissements effectués. Les équipements ont été sur-dimensionnés pour une ville de 24 000 habitants. Sur le plan de l'effet structurant d'un tel événement, Teigland met en évidence l'importance de la prise en compte initiale des particularités locales des villes considérées et le danger de transférer des résultats d'une autre expérience. C'est la dérive du mimétisme ou du projet miracle appliqué sans questionner suffisamment la problématique locale.

### *1.2.1.2. Restructuration physique et spatiale*

A Barcelone, une vaste politique de restructuration de la ville a été lancée dans les années quatre-vingts, au cours du premier mandat du gouvernement socialiste et lorsque l'équipe d'Oriol Bohigas prend en charge la délégation de l'urbanisme de la ville. Les efforts se sont concentrés d'abord sur l'échelle du quartier (équipements locaux et espaces publics). Par la suite la municipalité a engagé de vastes projets de restructuration urbaine : projets permettant de désenclaver Barcelone, de renouer des liens avec le front maritime et de créer «des aires de nouvelles centralité» réparties sur l'ensemble de la ville et requalifiant des secteurs très déstructurés. Ainsi la partie est de la ville, considérée jusqu'à récemment comme un « no man's land » est en cours de réappropriation par les barcelonais (Gotlieb, 1997). « Les Jeux Olympiques servent de moteur pour faire passer ces grands projets auprès de la population et obtenir rapidement auprès des principaux acteurs et administrations publiques concernés les accords nécessaires à leur mise en œuvre » (Gotlieb, 1997, p.39). Le programme olympique a largement dépassé la question ponctuelle des jeux pour orienter le devenir de la ville pour l'avenir (Busquets, 1991). Les investissements publics et privés ont d'ailleurs continué après les Jeux Olympiques, avec toutefois une intensité moindre due à la crise des années quatre-vingt-dix (Gotlieb, 1997).

L'exemple de Barcelone est spécifique par l'ampleur, la cohérence des réalisations, la continuité et la collaboration entre élus et professionnels, si bien que Barcelone est qualifiée par Sokoloff (1999) de modèle d'intervention. L'expérience de Barcelone a d'ailleurs alimenté une partie importante des débats sur le projet urbain. Les interventions ont été menées à différentes échelles et de manière complémentaire. Les Jeux Olympiques ont été un élément majeur qui s'est appuyé sur une stratégie d'aménagement engagée préalablement. C'est par sa cohérence avec cette stratégie et un contexte favorable que cet événement a joué un rôle structurant sur la ville.

### *1.2.1.3. Effet symbolique*

Dans la course à la concurrence que se livrent les villes, à une échelle nationale et internationale, certaines métropoles en crise - notamment d'anciennes villes industrielles qui veulent se reconvertir au tertiaire - ont besoin de changer d'image.



« La présence de projets emblématiques a pour objet de faire savoir que la ville s'engage à offrir aux entreprises un nouvel environnement attractif, innovateur et entrepreneurial » (Rodriguez, 1996, p.138). Bilbao est l'une des grandes villes d'Espagne qui a été le plus touchée par la récession économique des dernières décennies. Pour contrer le déclin de l'industrie traditionnelle, le Plan Urbain Général de Bilbao (PUGB) a été élaboré et approuvé en 1994. Ce plan propose une restructuration physique de la ville et de grands projets emblématiques qui visent à lui donner une nouvelle image, un nouvel élan. « L'enjeu est de se débarrasser de l'étiquette de zone en crise économique et sociale pour acquérir l'image d'une ville post-industrielle, qui comptera dans la nouvelle géographie économique de l'Europe. Par la réalisation de grands projets emblématiques, les collectivités élues de ces villes cherchent à susciter l'investissement de capitaux privés, y compris étrangers, afin de conserver ou d'améliorer une position dans la hiérarchie urbaine européenne » (Démazière et Rodriguez, 1999, p.149). Le plan urbain de Bilbao s'articule autour de la revitalisation du front de mer, conçu comme un nouveau centre-ville, et dans lequel s'insère un projet de prestige, le musée Guggenheim. Depuis l'ouverture du musée, le nombre de visiteurs et particulièrement le nombre de visiteurs étrangers a considérablement augmenté dans le pays Basque (Plaza, 1999). D'autre part, le musée, dont l'image a largement été diffusée, a acquis une grande réputation et a amélioré l'image de Bilbao (ibid.). Son architecture monumentale, ses formes, ses matériaux, et le lien qu'il permet entre le quartier du 19<sup>e</sup> siècle et le fleuve situé à 6 mètres en contrebas ont été soulignés (Leclerc, 2000). Si certains écrivent que les stratégies centrées sur des équipements culturels sont peu prometteuses, Plaza (1999) répond que dans le cas de Bilbao, le musée contribue au développement économique. Les retombées économique, touristique et fiscale auraient permis de couvrir l'investissement initial en moins de quatre ans (Gras, 2002). Rodriguez (1996, p.138) ajoute cependant que la création d'espaces emblématiques est fondée sur une vision très partielle des processus de restructuration économique et de croissance, « on ne prête aucune attention aux effets latents de l'exclusion sociale et spatiale de la revitalisation amenée par la propriété privée ». D'autre part elle note l'absence de mécanisme permettant la

participation des citoyens dans le cas du musée Guggenheim. Finalement, Démazières et Rodriguez (1999, p.158) concluent sur les effets économiques, sociaux et spatiaux ambigus de ces projets.

#### *1.2.1.4. Les questions posées par ces opérations qui se veulent structurantes*

Les exemples présentés nous montrent qu'une stratégie mise en œuvre peut avoir un effet important sur la ville, mais que les visions développées sont parfois trop ambitieuses ou simplistes et que les expériences peuvent être très décevantes, notamment sur le plan social. Les expériences citées suscitent de nombreuses questions.

Ce sont tout d'abord les conclusions apportées qui sont souvent rapides et caricaturales, c'est bien souvent un bilan quantitatif trop simple qui cache d'autres aspects. Les conclusions ne reflètent généralement pas la complexité des impacts des opérations. Quand une attention plus approfondie est portée aux répercussions, comme dans le cas de Bilbao, ce sont finalement une ambiguïté et des questions qui sont soulevées.

Parler d'effet structurant implique de préciser ce que l'on entend par effet structurant et de se questionner sur les effets déstructurants, en précisant tout d'abord le point de vue selon lequel on se situe : pour qui y a-t-il un effet structurant? Pour tenter de donner une vision cohérente de l'effet d'un projet, il est nécessaire de considérer ses répercussions selon différentes échelles de territoire (de l'échelle du quartier à l'échelle nationale) et différentes dimensions inter reliées (sociales, économiques, symboliques, spatiale). Enfin si les expressions employées ne manquent pas pour qualifier ces opérations - effet de levier, potentiel catalyseur, éléments clés de la dynamique des territoires - il n'est pas explicité quels sont les phénomènes qui se manifestent. La question des mécanismes qui permettent de favoriser un effet structurant reste à approfondir.

Les grands événements (jeux olympiques, commémoration, exposition universelle) peuvent jouer un rôle structurant majeur sur la dynamique urbaine. Ce rôle doit

cependant être précisé. À l'étape de la planification d'un projet, la perspective d'un événement particulier impose une échéance, déterminée et fixe, à la concrétisation d'un projet. Cette échéance accélère le processus de planification, comme dans le cas de Barcelone. Ainsi à Montréal, la perspective des cérémonies du 350<sup>e</sup> anniversaire de Montréal a imposé une date d'inauguration pour le réaménagement du Vieux-Port et l'ouverture du musée Pointe-à-Callière. À Toronto, l'annonce d'une entente tripartite (gouvernement canadien, gouvernement de l'Ontario et Ville de Toronto) pour la création d'une corporation de redéveloppement du waterfront a été poussée par la candidature de Toronto aux Jeux Olympique de 2008. La création de la corporation a été concrétisée une semaine avant la visite du Comité olympique à Toronto.

À la suite de l'événement ponctuel, des exemples montrent que l'effet résultant et durable n'est pas nécessairement positif pour la dynamique urbaine. Ils montrent l'importance de la prise en compte des particularités locales des villes et le danger de transférer trop rapidement des résultats d'une autre expérience. L'événement peut avoir favorisé des équipements surdimensionnés et peu adaptés au contexte local et quotidien de la ville, c'est le cas de Lillehammer pour laquelle les impacts à long terme sont marginaux.

Les déceptions observées appuient des dérives qui ont été identifiées précédemment; quand les politiques sont trop sectorielles ou quand la spécificité des territoires n'est pas assez prise en compte, elles entraînent des désillusions particulièrement sur le plan des enjeux sociaux. Ces expériences nous invitent à nous questionner sur la façon dont un projet peut jouer un rôle structurant.

### 1.2.2. La remise en question du paradigme de l'effet structurant dans le domaine des transports

La problématique de l'effet structurant a particulièrement été étudiée dans le domaine des transports. Les travaux sont précis, ils ciblent particulièrement l'effet transport, plutôt que de considérer une vaste opération d'urbanisme avec de multiples composantes, tel que nous venons de les évoquer. Ils se préoccupent

d'autre part des conditions d'émergence des effets structurants. Les résultats sont très intéressants, puisqu'ils vont jusqu'à remettre en question l'existence d'effets structurants (Offner, 1993). En effet, depuis la révolution industrielle du 19<sup>e</sup> siècle, ce paradigme de la causalité n'a pas cessé d'accompagner le développement des infrastructures de communication, l'administration de la preuve n'a pourtant pas été effectuée (ibid.). Le transport semble être un facteur explicatif des modes d'urbanisation et d'aménagement, Offner met en évidence, sur la base de doutes empiriques et de critiques théoriques, que cette notion est sans fondement.

#### *1.2.2.1. Remise en question empirique*

Les études rigoureuses qui questionnent l'effet des infrastructures de transport sur le développement et l'urbanisation montrent que les répercussions sont généralement surestimées et les déceptions nombreuses.

Une étude approfondie a été effectuée sur les effets de l'implantation d'une nouvelle station de métro (dans la banlieue parisienne et l'agglomération lyonnaise) sur les commerces avoisinants (Offner et al., 1982). Les recherches concluent qu'il y a des effets directs - des modifications immédiates des habitudes de la clientèle (horaires et développement des commerces situés dans l'axe de la station) - mais que les transformations de la structure commerciale des quartiers sont contradictoires. « Elles semblent beaucoup plus sensibles au dynamisme des magasins et de leurs activités qu'à l'ouverture de la station de métro » (ibid. p.4). Ainsi la nouvelle offre de transport « amplifie et accélère les tendances d'évolution préexistantes. Elle constitue une aubaine pour les acteurs (commerçants) pouvant ou sachant utiliser à leur profit les transformations de l'environnement, sachant s'approprier le changement » (ibid. p 58).

Lefèvre (1985) a étudié pour plusieurs villes américaines le rapport entre transport collectif et croissance urbaine. Il montre, particulièrement pour Toronto et San Francisco, que les métros créés n'ont eu que peu d'effets sur la structuration de la croissance urbaine. Dans le cas du BART (San Francisco's Bay Rapid Transit), un rapport commandé par le ministère des Transports affirme que « les transports

collectifs en général et le BART en particulier n'ont eu que des impacts mineurs sur le choix de localisation de l'implantation de la plupart des entreprises ». Concernant la construction de bureaux, le rapport indique : « le BART n' a entraîné aucune redistribution des bureaux dans la région. Et la conclusion affirme : « en bref, le BART n'a pratiquement pas généré d'avantages économiques attendus par ses instigateurs » (cité par Lefèvre,1985, p.24).

Enfin une recherche a été menée par Knight et Trygg (1977) pour le département américain des Transports, à propos du rôle des infrastructures de transport sur l'utilisation du sol en milieu urbain. Les auteurs ont étudié de nombreux exemples dans différentes villes nord-américaines et ont questionné la nature et l'étendue des impacts des infrastructures sur l'utilisation du sol, ainsi que les conditions de leur émergence. Les auteurs identifient les infrastructures de transport comme un des éléments parmi d'autres ayant une influence sur l'utilisation du sol. Ces considérations sont illustrées par le modèle général suivant :

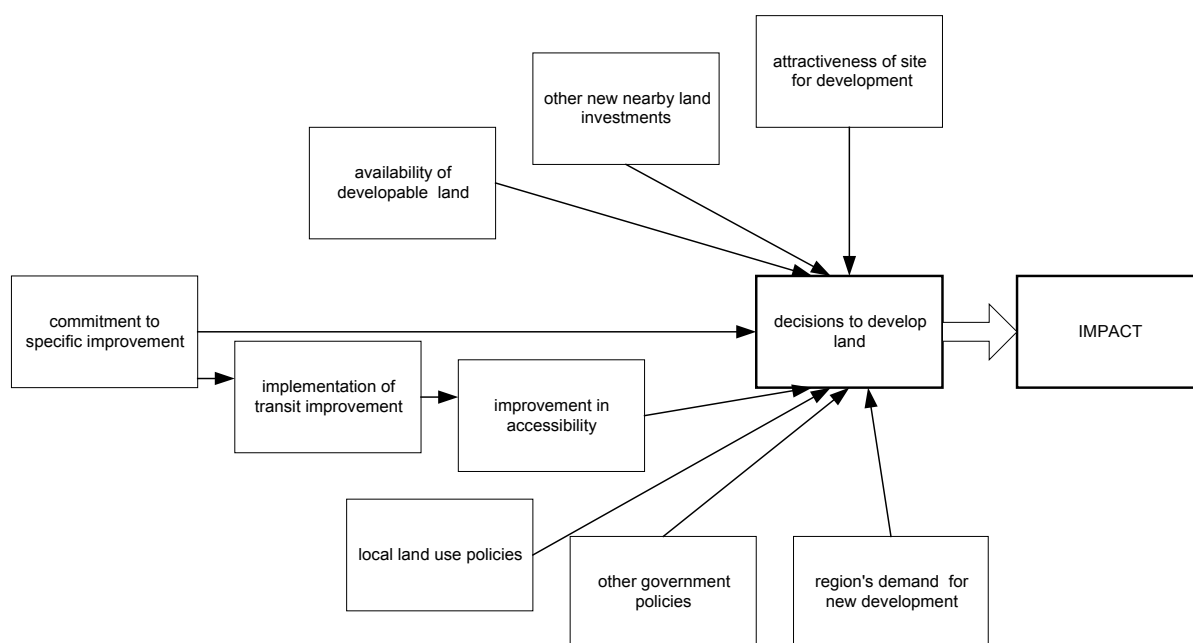


Figure 1.2.2.1-1 Principaux facteurs influençant l'utilisation de l'espace (Knight and Trygg, 1977, p.7).

Les points clés mis en évidence dans ce travail sont la multiplicité des facteurs en cause dans le développement urbain et l'idée que plusieurs facteurs doivent se conforter pour que l'effet résultant soit significatif. La conceptualisation de ces impacts est toutefois incomplète. Les auteurs soulignent qu'elle exclut d'une part les interactions entre différents facteurs et que de manière plus générale, les attentes et les stratégies des acteurs ne sont pas considérées (ibid.).

Toutes les études approfondies sur les effets d'une nouvelle infrastructure de transport se complètent et se confortent dans leurs conclusions. S'il existe des effets directs assez simples à appréhender et liés à l'évolution de la mobilité qu'entraîne l'équipement, l'identification et l'interprétation des effets indirects et structurants pose plus de questions. Les connaissances sur les effets structurants sont très incertaines (Plassard, 1990). Et les liens entre ces différents effets ne sont pas encore élucidés (Offner et Pumain, 1996). Les études concluent au mieux à une amplification de tendances préexistantes. Une infrastructure de transport n'est pas suffisante pour un développement et elle peut même avoir un effet déstructurant sur le territoire quand elle fait fuir des activités plutôt que les attirer (Nijkamp et Blaas, 1994). Plassard (1990) confirme cette absence d'effets automatiques et l'aspect déterminant des stratégies de développement qui accompagnent la réalisation d'une nouvelle infrastructure. L'équipement de transport s'inscrit dans un contexte en évolution et participe à cette évolution. L'appropriation sociale de la nouvelle offre de transport est déterminante.

#### *1.2.2.2. L'effet structurant est-il un mythe?*

Aux remises en questions empiriques s'ajoutent des remises en question théoriques. L'idée d'effet structurant renvoie à la question du déterminisme et de la causalité qui ont été largement étudiés en sociologie. Au sein des différents courants de cette discipline, la conception mécanique ou unilatérale de la causalité est remise en question au profit d'interactions causales. On ne peut privilégier un facteur pour construire une chaîne causale. Un phénomène social résulte ainsi d'un enchevêtrement extraordinairement complexe de relations (Cuvillier, 1967). C'est

l'étude de ces interactions qui permet d'appréhender les transformations de la société.

Malgré ces démonstrations empirique et théoriques, la causalité simple associée à la notion d'effet structurant est profondément ancrée dans les discours et les perceptions, elle garde une valeur d'usage (Offner, 1993). Il s'agit d'un paradigme que l'on a du mal à abandonner (ibid.). La notion d'effet structurant joue en effet un rôle politique important, elle est rassurante, elle permet de justifier des projets et d'éviter la question des effets déstructurants.

Les conclusions des recherches montrent qu'un équipement peut avoir un effet particulier mais que cet effet n'est pas automatique, il est lié au contexte et aux stratégies développées par les acteurs. C'est au mieux une amplification de tendances préexistantes qui se manifeste. Les répercussions d'un équipement ne résultent pas d'une simple relation de cause à effet mais nécessitent plusieurs facteurs qui se confortent pour que l'effet résultant soit significatif. Offner et Pumain (1996) vont plus loin que ce constat, remettant en question la relation de cause à effet. Pour eux « on ne peut repérer que des concordances et non des causalités entre la présence d'une infrastructure nouvelle et le développement de l'espace concerné » (ibid., p.50). Et Offner (1993) va jusqu'à parler du mythe de l'effet structurant des transports face à la liste d'exemples qui contredisent son existence.

Quand on parle d'un réseau de transport ou d'un projet urbain, les problématiques d'analyse sont différentes. Les discours se rapprochent cependant sur l'effet structurant qu'ils sont susceptibles d'impulser et les limites qu'il faut considérer. Les écrits sur l'effet structurant de grandes opérations d'urbanisme nous ont permis d'approcher la complexité des phénomènes en jeu et de poser un certain nombre de questions par rapport au caractère souvent trop sectoriel des approches menées. Les recherches effectuées dans le domaine des transports soulignent le caractère incertain des connaissances. Elles rejettent l'idée d'une causalité simple et posent la question de l'existence même d'effets structurants. Elles proposent toutefois

différentes façons de remplacer le paradigme déterministe, ceci pour mieux comprendre les phénomènes et tenter d'anticiper les effets.

### 1.2.3. Le remplacement du paradigme déterministe

Les considérations théoriques et les études approfondies sur les transports concluent au nécessaire abandon d'une relation de causalité simple, telle qu'illustrée ci-dessous, entre une infrastructure de transport et le développement d'une région.

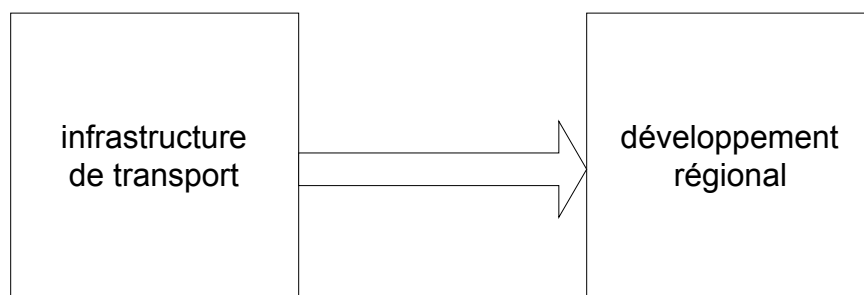


Figure 1.2.2.2-1 Le paradigme déterministe de l'effet structurant

Il y a cependant plusieurs façons de remplacer cette relation de causalité, en relativisant le paradigme déterministe ou en l'abandonnant totalement.

#### 1.2.3.1. Les effets structurants conditionnels

Dans le premier cas, la notion centrale d'effet structurant n'est pas abandonnée, elle est juste relativisée. Claisse et Duchier (1993) parlent d'effets structurants conditionnels.

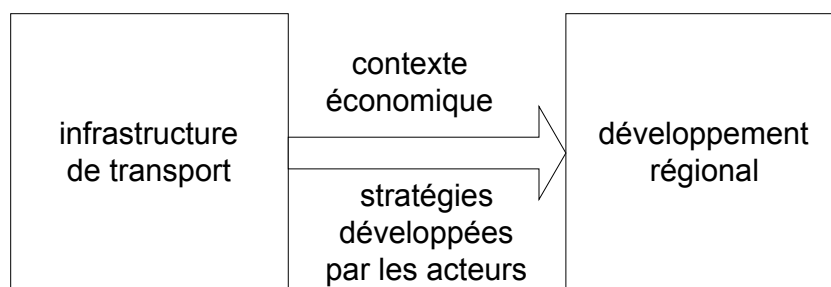


Figure 1.2.3.1-1 Effet structurant conditionnel



Ces effets dépendent des potentialités de la région et des stratégies de développement mises en œuvre par les acteurs, ceci surtout dans une perspective économique. Les effets déstructurants que peut avoir une infrastructure sont à peine évoqués par les tenants de cette approche et peu de doutes sont émis sur les potentialités des régions et des acteurs (ibid.).

### 1.2.3.2. La congruence

Dans le second cas, le paradigme déterministe est totalement abandonné et aussi la référence à l'effet et l'impact d'un projet. L'effet structurant est considéré dans ce cas comme un mythe. C'est une autre logique qui est proposée par Offner (1993), illustrée par la notion de congruence, c'est-à-dire d'adaptation réciproque entre le système de transport et le système économique et social. La *congruence* est une concordance entre deux éléments. D'après le dictionnaire (Larousse, 1996), c'est la qualité d'une articulation dont les deux parties s'adaptent parfaitement. Pour Offner, il s'agit de concordances entre la présence d'une infrastructure nouvelle et le développement de l'espace concerné. Il n'y en pas une qui précède l'autre, mais c'est une adaptation réciproque qui est observée entre les deux.

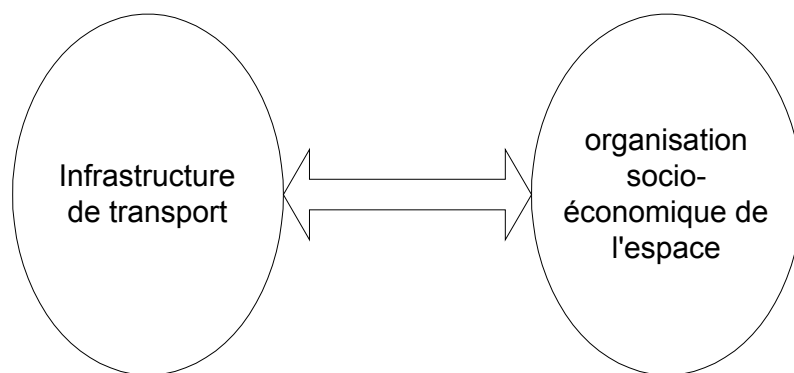


Figure 1.2.3.2-1 Congruence, adaptation réciproque ou parallélisme entre deux structures

La congruence peut être illustrée par l'exemple suivant : « le TGV ne provoque pas l'apparition des technopôles mais il est le mode de transport correspondant le mieux, à un moment donné, à l'apparition de nouvelles formes d'organisation spatiale des entreprises innovantes » (Offner, 1993, p.239). La notion de congruence rend

compte de l'importance des tendances structurelles, elle donne une ouverture importante au rôle des stratégies des acteurs.

### 1.2.3.3. Les effets de valorisation d'opportunités

Enfin une autre attitude consiste à dire que la notion d'effet garde un intérêt, qu'un projet n'est pas neutre par rapport au changement économique et social, et à considérer les effets des infrastructures comme étant «des effets de valorisation d'opportunités» (Claisse et Duchier, 1993).

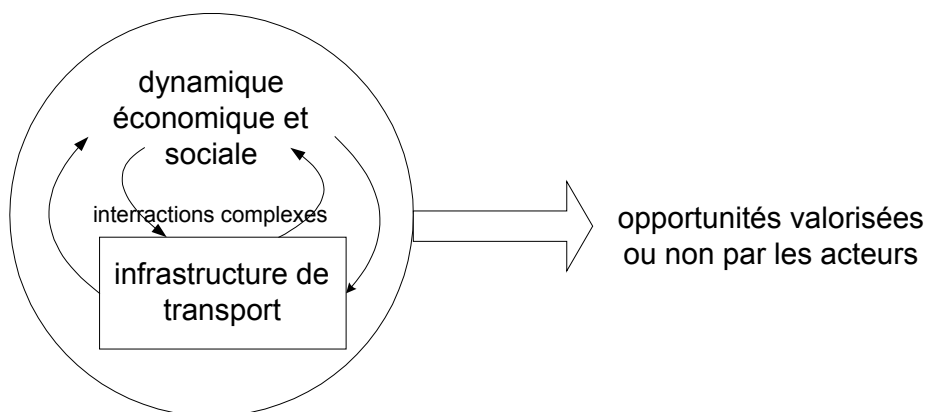


Figure 1.2.3.3-1 Effets de valorisation d'opportunités

«Effets de valorisation, cela signifie que l'infrastructure de transport est un facteur permissif des processus de valorisation et de dévalorisation économique, politique ou symbolique des activités humaines. Opportunités, cela signifie que rien n'est automatique, que l'infrastructure de transport peut révéler des opportunités qui seront ou non valorisées par les acteurs» (ibid. p.225). Cette vision des effets donne une place centrale aux dynamiques économiques et sociales dans lesquelles s'inscrivent les projets et mettent en évidence la complexité des interactions entre le projet et son environnement. «Le modèle de la monorationalité des agents est abandonné au profit de la prise en compte de la multirationalité économique, politique, symbolique, culturelle des acteurs» (ibid. p.226).

### 1.2.3.4. L'ambiguïté du concept d'effet structurant – question de recherche

Le concept d'effet structurant reste ambigu. Il semble clair qu'il faille abandonner le paradigme déterministe qui témoigne d'une vision beaucoup trop simpliste des

changements, mais faut-il conserver la notion d'effet? Celle-ci semble garder une certaine pertinence au delà d'un discours politique. Un projet n'est pas neutre, ce n'est pas une fin en soi. Il se construit par des jeux d'acteurs, il s'inscrit dans un territoire, interagit avec celui-ci et peut en modifier de manière positive ou négative la dynamique.

Dans le cas du réaménagement du Vieux-Port de Montréal, ce grand projet urbain a semble-t-il de nombreux effets, à la fois positifs et négatifs sur son environnement direct qui est en mutation. Par l'importante place que le Vieux-Port réaménagé occupe dans la vie urbaine montréalaise, celui-ci joue aussi un rôle à l'échelle de l'agglomération. **Les questions que nous posons dans cette recherche sont : quel est le lien entre le réaménagement du Vieux-Port et la transformation du sud du centre-ville de Montréal? Peut-on parler d'un effet structurant du réaménagement du Vieux-Port sur son environnement?**

#### 1.2.4. Le rôle des correspondances dans la dynamique urbaine

L'idée de congruence est intéressante pour comprendre les évolutions, ceci par sa prise en compte des tendances structurelles et son ouverture aux stratégies d'acteurs. Plusieurs auteurs mettent d'ailleurs en évidence de manière différente le rôle important des correspondances dans la dynamique urbaine : homologie structurale, cooccurrence, synchronie, résonance, accord,... sont les termes qui sont employés pour tenter d'expliquer des changements. Il importe ici de préciser le concept de congruence et de montrer qu'il rejoint la préoccupation d'autres auteurs qui vont exprimer de manière différente et complémentaire la confrontation entre les stratégies des acteurs et le contexte.

##### *1.2.4.1. La congruence et l'homologie structurale*

Le concept de congruence a été proposé en 1980 par Offner (1993), dans l'idée de s'affranchir d'un rapport de cause à effet au profit d'un modèle d'adaptation réciproque. Au sens fort du terme, la congruence fait référence à l'idée d'homologie structurale, l'une des principales méthodes qualitatives d'analyse de phénomènes complexes en sociologie. Cette méthode consiste «à faire apparaître une implication

logique entre un phénomène social de nature générale et le phénomène qu'on veut expliquer» (Boudon, 1973, p.97), à mettre en évidence la parenté entre deux phénomènes. C'est la méthode qu'emploie implicitement M. Weber dans « l'éthique protestante et l'esprit du capitalisme », (1901) où il démontre que les comportements des individus ne sont intelligibles que si l'on prend en compte leurs conceptions du monde, dont font partie les convictions religieuses. Cherchant à expliquer pourquoi la société moderne a connu à un certain moment une mutation importante : la naissance du capitalisme, il nous montre, selon Boudon, que celle-ci est expliquée non par la mise en évidence d'un faisceau de causes et circonstances historiques, mais par le parallélisme entre les valeurs qui président au comportement de l'entrepreneur capitaliste et celles qui se déduisent du protestantisme et, plus précisément du calvinisme. Weber met en évidence des phénomènes de causalité, plus précisément, il décrit le protestantisme comme une des causes du capitalisme moderne. Mais l'important est que la relation entre les deux termes résulte de leur identité de structure. «Elle est donc profondément différente d'un point de vue logique des relations établies à partir de l'observation, soit de systèmes d'actions et de réactions, soit de variations concomitantes.» (ibid., p.102)

L'idée de congruence et celle d'homologie structurale à laquelle elle fait référence, implique un rapport extrêmement fort entre deux structures bien identifiées, une adaptation parfaite entre deux parties. Si l'on cherche à s'affranchir d'une relation de causalité simple, ces concepts proposent toutefois une vision en partie déterministe. Par la correspondance entre deux éléments on semble tout expliquer. Son application dans le domaine de l'aménagement du territoire pose plusieurs problèmes face au nombre considérable d'éléments et d'acteurs qui entrent en jeu et à la complexité de plus en plus marquée des phénomènes urbains. Il est donc nécessaire de se positionner dans une approche plus large des phénomènes et peut être moins stricte de l'idée de congruence. Offner se situe d'ailleurs un peu en retrait de l'idée de congruence et propose le concept de cooccurrence (Offner, 1995).

#### *1.2.4.2. La cooccurrence et la synchronie*

Compte tenu de la grande souplesse des techniques, l'impact technologique est moins fort et ainsi la congruence ou l'homologie entre une forme technique et une forme sociale ou urbaine (Offner, 1995, p.528). Offner nous propose d'appréhender la question de l'effet structurant par l'idée de cooccurrence entre des projets urbains et des projets de transport. La cooccurrence signifie en linguistique, l'apparition d'une unité en même temps qu'une autre dans un énoncé; la relation existant entre ces unités (Larousse, 1996). Elle fait donc référence à l'apparition de deux éléments en même temps; projets urbains et projets de transport qui vont permettre l'émergence d'une dynamique.

En partie dans le même sens, Martorell (cité par Gotlieb, 1997) nous parle de synchronie. La synchronie fait référence à une simultanéité d'événements, de faits (Larousse, 1996). Pour lui, les Jeux Olympiques ont constitué une occasion extraordinaire pour Barcelone, un moment d'optimisme qui coïncida avec l'avènement de la démocratie en Espagne : une synchronie est observée entre les meilleures idées sur la ville et la volonté politique de les appliquer.

#### *1.2.4.3. La résonance et la concordance*

Lacaze (1995, p.111) dans un article relatif au partenariat public/privé identifie trois principes structurels à l'urbanisme opérationnel, relatifs au rôle, aux objectifs et à l'efficacité de l'action d'aménagement. Dans ce cadre, il nous propose une autre approche des relations entre stratégie et contexte en parlant de résonance. «L'action d'aménagement ne peut être efficace que si elle entre en résonance avec le flux du changement socio-économique, les mutations économiques jouant un rôle moteur dans les mécanismes de valorisation. L'art de l'aménagement consiste à mettre en phase le temps long du changement socio-économique avec le temps long spécifique aux opérations d'aménagement, car on ne peut créer ou transformer des images sociales dans le temps court». L'idée de résonance en électricité ou en physique nous renvoie à un phénomène qui se produit sous l'influence d'une tension ou d'une impulsion de fréquence voisine de la tension ou de l'impulsion initiale. Selon

Lacaze, pour être efficace, l'action d'aménagement, donc les stratégies des acteurs, doivent entrer en résonance avec le flux du changement socio-économique.

Dans un même souci d'efficacité de l'action publique, Béhar (1997, p.177) parle de concordance entre territoires techniques et politiques. Ainsi pour des projets de développement économique, la concordance doit généralement se réaliser à l'échelle intercommunale, pour des projets à dimension sociale, relevant de la solidarité, elle se situe à l'échelle infracommunale.

#### *1.2.4.4. L'accord*

Foret (1990) se situe du point de vue des acteurs, elle parle d'accord dans le système de représentations des acteurs. Elle pose comme hypothèse pour l'analyse d'un projet de requalification d'un quartier d'habitat social, projet en cours de réalisation, que, «revaloriser un espace urbain reviendrait donc d'abord (...) à retravailler l'accord dans le système de représentations symboliques qui domine la ville, sur l'espace en question, à faire ensuite que cet accord soit garanti par la contrainte de l'État, c'est-à-dire relayé par un système de règles institutionnelles» (ibid. p.508). Elle conclut pour le quartier à l'étude, que si la «scène publique est constituée» avec les habitants et les décideurs, «on est loin d'être parvenu à un nouvel *accord* sur ce que «vaut» ce lieu, et donc ce qu'il convient d'y investir symboliquement, du point de vue de ceux qui ont du pouvoir dans la ville» (ibid. p.516).

Homologie structurale, congruence, cooccurrence, synchronie, résonance, concordance et accord sont des notions qui répondent au besoin de comprendre un phénomène en dépassant une simple relation de cause à effet, en l'insérant dans son contexte et en mettant en évidence des correspondances entre différents éléments. Ces concepts sont complémentaires et peuvent mettre en évidence différentes facettes d'un processus.

#### *1.2.4.5. Limites de ces concepts et hypothèse de recherche*

Face à cette idée de correspondances, il importe de souligner un certain nombre de limites. Les processus qui concourent à la formation et au renouvellement des

espaces urbains, comme les éléments qui en structurent les dynamiques, se situent dans des registres divers - économiques, sociaux, politiques, institutionnels, spatiaux - qui n'ont ni les mêmes durées ni les mêmes rythmes et il ne s'agit pas de chercher à harmoniser tout cela. Béhar (1997), reconnaît par exemple, en se situant dans un positionnement *a posteriori* relativement aux concordances territoriales, que celles-ci sont difficiles à atteindre. Il questionne ainsi ce concept, « d'abord parce que faire de cette concordance la condition préalable d'une intervention publique efficace conduit à inscrire celle-ci dans une course poursuite sans fin derrière ce qui serait "l'optimum territorial". Peut-on pourtant conjuguer cette notion au singulier? N'existe-t-il pas en réalité de multiples "optimum territoriaux", selon les thèmes en question, qui ne coïncident en général pas? » (ibid. p.177 et 178). À cette hypothèse de concordance, qui constituerait une forme d'« idéal technique », il faudrait privilégier la notion de « tension productive » entre territoires socio-économiques et territoires politiques. « L'efficacité de l'intervention publique et de ses différents leviers tiendrait alors à sa capacité à confronter ces différents territoires et à faire dialoguer les différentes instances politiques qui les représentent » (ibid.).

Quand Foret (1990) parle d'accord, il est certain qu'il peut être difficile d'arriver à un consensus entre des acteurs qui ont des enjeux différenciés, voire opposés. Toutefois l'idée qui est avancée se situe dans la même perspective que la définition que nous avons donnée pour le projet urbain. Elle met de l'avant l'idée de rencontre « à la fois conflictuelle et coopérative, dépasse le simple collage d'objectifs et de visions » entre acteurs pour partager des perspectives quant à un projet concret et commun (cf. 1.1.3.4).

Ce souci de correspondances entre acteurs, ou entre acteurs et contexte, exprimé par de nombreux auteurs de manière différente et complémentaire, nous montre l'intérêt d'approfondir ce concept dans une perspective méthodologique. Ces concepts sont compatibles avec la notion d'effet, puisqu'ils témoignent de correspondances qui peuvent favoriser l'émergence d'une dynamique particulière.

L'étude des correspondances et des absences de correspondances peut semble-t-il nous aider dans la compréhension de la dynamique du territoire. **L'hypothèse posée est la suivante : pour qu'un projet ait un effet structurant sur son territoire, il faut qu'il s'inscrive dans un certain nombre de correspondances entre le contexte et les stratégies des acteurs.** Nous mettons de l'avant dans cette hypothèse, aussi bien des correspondances entre acteurs ayant une stratégie commune que des correspondances entre stratégie et contexte (contexte territorial ou socio-économique, autres projets ou événements,...).

### **1.3. La problématique de l'évaluation de l'effet structurant d'un projet urbain**

Nous venons de préciser ce que nous entendons par « projet urbain » et « effet structurant », en précisant l'ambiguïté mais aussi l'intérêt de ces concepts et la façon dont ceux-ci nous interpellent sur les stratégies des acteurs de l'aménagement. La question qui se pose se rapporte maintenant à l'« évaluation » de l'effet structurant d'un projet.

Évaluer est un terme qui appartient au langage quotidien et qui signifie déterminer la valeur, le prix, l'importance de quelque chose (Larousse, 1996). L'évaluation regroupe cependant des pratiques très diversifiées suivant l'objet considéré, les objectifs formulés, ou encore le moment choisi pour l'évaluation. Évaluer est construit étymologiquement à partir de valeur, ce qui montre l'ambiguïté d'une telle pratique et nous invite à reconnaître et questionner différents systèmes de valeurs.

L'évaluation n'est pas une expertise ponctuelle, ce n'est pas un bilan ou un audit qui sont des pratiques très spécifiques. Dans le cas qui nous intéresse, l'évaluation est une démarche approfondie qui vise à considérer l'effet du réaménagement du Vieux-Port de Montréal sur son environnement. Nous nous situons dans une attitude rétrospective d'observation d'un projet et de ses répercussions.

Il existe une grande diversité de démarches et de stratégies d'évaluation et il importe de poser un certain nombre de questions afin de préciser les choix qui sont faits. À



quel moment mène-t-on l'évaluation? Qu'est-ce qui est évalué? Pourquoi et comment évaluer? Ce sont les réponses à ces questions qui animent ce chapitre. Elles permettent de préciser les enjeux et les difficultés de l'évaluation ainsi que de poursuivre la justification du sujet de recherche.

### 1.3.1. L'évaluation *a posteriori* d'un projet

Si un projet peut-être évalué tout au long de sa conception et de sa réalisation, deux grandes catégories d'approches se distinguent cependant selon le moment choisi pour l'évaluation : l'évaluation *a priori*, avant qu'un projet ne soit réalisé, et l'évaluation *a posteriori*, une fois qu'il est achevé. Dans le cadre de notre recherche, nous nous situons dans une perspective d'évaluation *a posteriori*, d'observation d'un projet et de ses effets. Pour mieux préciser les spécificités, mais aussi les difficultés que rencontre cette forme d'évaluation, il est important de situer celle-ci tout d'abord par rapport à l'évaluation *a priori*.

#### 1.3.1.1. Enjeux et objectifs selon le moment choisi pour l'évaluation

L'évaluation est généralement menée au cours de la phase de conception d'un projet de par sa nécessité dans un contexte de planification. L'évaluateur se place alors dans une attitude prospective et dans un objectif d'aide à la décision. L'évaluation doit permettre d'éclairer les choix des décideurs vis à vis de projets d'aménagement. Quand plusieurs options sont possibles, il s'agit d'analyser les options dans le but de mettre en évidence leurs avantages et désavantages comparatifs. Quand il s'agit d'une étude d'impact, l'évaluation vise à identifier les effets d'un projet sur son environnement pour juger de sa pertinence et prévoir des mesures de mitigation. L'enjeu de l'évaluation *a priori* se situe dans son positionnement prospectif, puisqu'il faut appréhender pour l'avenir l'intégration d'un projet dans son environnement. Or il est difficile de prévoir l'ensemble des effets d'un projet et d'anticiper le comportement des acteurs.

Contrairement à l'évaluation *a priori*, l'évaluation *a posteriori* est menée dans une attitude rétrospective et pragmatique, d'observation d'un projet et de ses effets. L'évaluation se base sur des situations concrètes. Le comportement des acteurs est

connu, ceux-ci le manifestent par les gestes qu'ils posent. L'évaluation *a posteriori* se heurte cependant à un certain nombre de difficultés. Bien qu'elle soit basée sur l'observation d'une réalité, il est très difficile de déceler les effets propres d'un projet. Un projet ne peut être isolé de son contexte et il est impossible d'imaginer ce qui se serait passé si le projet n'avait pas été réalisé. De plus nous avons souligné précédemment que c'est la complexité des changements qu'il faut considérer et non de simples relations de cause à effet entre le projet et ses répercussions.

L'évaluation *a posteriori* peut être conçue selon différents objectifs : dans l'idée de revoir un plan déjà approuvé, de le préciser ou de trouver de meilleures alternatives pour l'adapter à un contexte en évolution; dans le but d'apprécier les résultats d'un projet, de comprendre ses effets, d'en tirer des leçons et des conclusions pour l'avenir du projet et pour d'autres projets semblables; ou encore dans la perspective de ne pas répéter des erreurs et de déceler des innovations. Enfin confrontée à l'évaluation *a priori*, l'évaluation *a posteriori* permet de critiquer les méthodes et les résultats, de les affiner pour des études ultérieures.

#### *1.3.1.2. Le faible développement des évaluations a posteriori*

L'évaluation *a posteriori* des opérations d'urbanisme est peu développée. Il semblerait qu'une fois que le projet est réalisé, il ne reste plus « qu'à vivre avec », et qu'on ne se préoccupe pas ou peu de son futur et de ses répercussions. Conan (1986) dénonce cette situation; il souligne que relativement à l'importance des investissements et des partenariats qui marquent le développement des villes, peu d'efforts sont consacrés à l'estimation de l'efficacité des démarches et des règlements de telle sorte que les planificateurs ne tirent pas suffisamment parti de leur travail. Gourdon et Perrin (1987, p.575 et 576) confirment ce constat, en nous montrant le décalage entre l'importance majeure accordée à la phase de conception et de réalisation des projets par les opérateurs comme les planificateurs urbains, et le peu d'intérêt porté au fonctionnement, à la gestion et au vieillissement des opérations d'urbanisme. Nous avons soulevé d'autre part (cf.1.2.1) que l'étude des répercussions d'un certain nombre de grandes opérations d'urbanisme aboutit à plus de questions que de réponses. Chaline (1999, p.103) souligne d'ailleurs « que si la

littérature est foisonnante lorsqu'il s'agit de décrire des projets, des programmes et des objectifs d'aménagement, elle se tarit dans les méandres de la controverse, dès lors que l'on s'interroge sur les effets et les retombées d'une opération de reconquête de friches ». Ce constat se pose particulièrement dans le domaine de la reconquête des espaces portuaires.

Chaline (1994, p.17) pose quelques pistes de réflexions sur la notion d'effet des opérations de reconquête de friches portuaires et sur la problématique de concurrence ou de complémentarité entre *waterfront* et quartier historique. Ce sont cependant des jalons qu'il invite à approfondir. La question des relations entre centres historiques et espaces portuaires est abordée par Hellequin (1994). Sur la base des exemples de La Havane, San Juan de Porto Rico et la Nouvelle-Orléans, l'auteure met en évidence que la revitalisation des centres historiques et des espaces portuaires, axée sur une même fonction touristique, crée une situation de concurrence au détriment de l'arrondissement historique. Elle confirme que des enjeux majeurs restent à approfondir sur le plan des répercussions de la reconquête des fronts portuaires historiques.

Plusieurs éléments peuvent expliquer le faible développement des évaluations *a posteriori*. Le bilan peut sembler se faire de lui-même : à l'aide de quelques statistiques ou sur la base de la sanction du marché, la démarche reste alors cependant très limitée. La seconde raison est liée à l'idée que l'évaluation peut gêner, ceci si elle met en évidence des points négatifs, si elle met en cause les décideurs ou nécessite des mesures à prendre. Enfin l'évaluation peut se révéler coûteuse et si elle ne semble pas indispensable, elle ne devient pas une priorité dans un contexte de réductions budgétaires. L'évaluation *a posteriori* doit justifier son intérêt, ce qui peut conduire à une forme de paradoxe; quand l'évaluation est nécessaire, lorsqu'un problème est perçu, il est parfois trop tard pour la mener et quand l'évaluation est possible, elle peut ne pas être jugée utile (Leca 1993). En effet, «le décideur est plus sensible à l'insatisfaction et au malaise auquel on doit

porter remède qu'à l'amélioration de ce qui paraît "marcher" et à la prévention de ce qui pourrait ne plus "marcher"» (ibid., p.188).

### *1.3.1.3. L'absence d'évaluation du réaménagement du Vieux-Port de Montréal*

Le Vieux-Port de Montréal a été réouvert au public en 1981 et le réaménagement inauguré en 1992. Une certaine attention a été portée au processus de planification du Vieux-Port et à la description des aménagements, ceci à travers des articles ponctuels (Gariépy, 1985; Marsan, 1991; Adamczyk, 1993; Gariépy, 1993; Émond, 1993; Mori, 1994; Biraud- Burot, 1993). L'évolution du Vieux-Port depuis son inauguration et les impacts du réaménagement ont fait l'objet de peu d'analyses. Seules les retombées économiques du Vieux-Port ont été étudiées et actualisées (Office des congrès et du tourisme du Grand Montréal, 1993; Pensum Conseil, 1996; DBSF, 2001). Quelques articles posent pourtant des questions majeures, mettant en évidence des résultats mitigés quant aux effets du réaménagement du Vieux-Port ainsi qu'une certaine banalisation du Vieux-Montréal et du Vieux-Port (Planque, 1996; Gariépy, 1997). D'autre part les nombreux changements récents qui se manifestent tout autour du Vieux-Port et qui permettent de qualifier le sud du centre-ville de « nouveau Montréal » nous interpellent sur les relations entre ces transformations et le réaménagement du Vieux-Port. L'ensemble de ces changements et particulièrement les enjeux pour l'arrondissement historique méritent d'être approfondis et donnent un intérêt majeur à l'évaluation de l'effet du réaménagement du Vieux-Port.

Cette évaluation peut cependant gêner; elle met en cause les stratégies mises en œuvre dans le Vieux-Port (territoire sous la juridiction du gouvernement du Canada) et interpelle l'attitude des décideurs face au Vieux-Montréal (la Ville et le gouvernement du Québec). Mener cette évaluation dans le cadre d'une thèse de doctorat, et non sur la demande de l'un des intervenants, permet un positionnement extérieur par rapport aux décideurs tout en autorisant une certaine implication dans le processus décisionnel (nous reviendrons sur ce point dans le chapitre 2).

#### 1.3.1.4. Des tendances axées vers le suivi des projets

Si la planification s'est toujours basée sur une certaine forme de connaissance, l'idée de connaissance a évolué dans son contenu et son mode d'appréhension. Le concept de projet urbain témoigne de cette évolution, dans laquelle il n'y a plus un rapport de subordination entre la connaissance et l'action mais un va et vient réciproque. Dans le même sens le rôle de l'évaluation est accru et prend une nouvelle signification.

Les pratiques planificatrices ont tout d'abord mis l'accent sur l'évaluation *a priori* des projets et une vision scientifique des phénomènes, privilégiant les aspects techniques et financiers dans un objectif de rationalisation des décisions. Les limites de ces évaluations sont abondamment soulignées (notamment Holling, 1978; Monnier, 1992). Les perspectives trop restreintes de ces études (notamment sur les plans social et environnemental) et les incertitudes nombreuses face aux projets en eux-mêmes et à leur environnement, rendent nécessaire une approche plus globale des changements. Holling (1978) met l'accent sur l'importance de la réduction des incertitudes dans l'évaluation environnementale. Il souligne la nécessaire intégration des préoccupations environnementale et sociale dès le tout début du processus de planification jusqu'au suivi du projet, ceci dans une attitude souple et ouverte à la variété des répercussions. Compte tenu de la difficulté de faire de la prospective, d'anticiper les stratégies que les acteurs peuvent mettre en place et de considérer l'ensemble des répercussions que peut avoir un projet, la tendance se situe en effet dans le suivi des opérations dans un souci d'infléchissement de leur déroulement.

Ainsi, l'évaluation environnementale se distingue de plus en plus de l'étude d'impact ponctuelle; ceci à la fois du point de vue du processus, qui s'étend des étapes très amont (évaluation environnementale stratégique) à l'évaluation *a posteriori* des projets; mais aussi du point de vue du contenu, en cherchant à prendre en compte une connaissance de plus en plus large du territoire dans ses aspects physiques et sociaux. Dans le domaine des politiques publiques, l'évaluation est aussi de plus en plus conçue, non plus comme une procédure exceptionnelle, mais

comme un outil courant, indispensable à la formulation de l'action, à sa mise en œuvre et son amélioration (Monnier, 1992).

En aménagement urbain, des observatoires ont été mis en place, notamment en France depuis les années quatre-vingts, dans différents domaines tels que le transport, le logement ou le tourisme, dans une même préoccupation de suivi des programmes et des changements. Les observatoires se veulent «un outil plus ouvert sur les acteurs locaux» (Claisse et Duchier, 1993). L'apport méthodologique important des observatoires se situe dans l'idée de sélectivité, ceci relativement aux domaines et secteurs d'activités soumis à observation, et sur les critères et indicateurs retenus pour cette observation. Mieux vaut en effet observer avec précision certaines tendances particulières plutôt que de chercher une exhaustivité impossible à atteindre. La contrepartie de cette sélectivité est la souplesse, à tout moment on doit pouvoir délaissé certains objectifs et prendre en compte de nouvelles questions (ibid.).

Nous avons souligné les particularités de l'évaluation *a posteriori* et son faible développement dans le domaine des opérations d'urbanisme et particulièrement des projets portuaires, ceci en notant l'absence d'évaluation du réaménagement du Vieux-Port de Montréal. Nous avons simultanément dégagé la tendance au suivi des projets face aux limites des évaluations ponctuelles et l'intérêt général accru pour l'évaluation *a posteriori*, qui vient appuyer le choix de notre sujet.

### 1.3.2. L'évaluation de l'effet d'un projet

L'évaluation sera différente selon le moment où elle est menée dans la vie d'un projet, elle variera aussi selon la nature de l'objet, du champ d'évaluation et de la finalité retenus. C'est la réponse à la question « qu'est-ce qui est évalué? » Nous allons présenter brièvement différents types d'approches existantes, pour mieux situer et définir l'évaluation des effets d'un projet et préciser sa pertinence.

### 1.3.2.1. Les champs de questionnement de l'évaluation

Les champs de questionnement de l'évaluation peuvent être schématisés par la figure suivante, qui relie l'évaluation aux actions publiques et aux enjeux de la société.

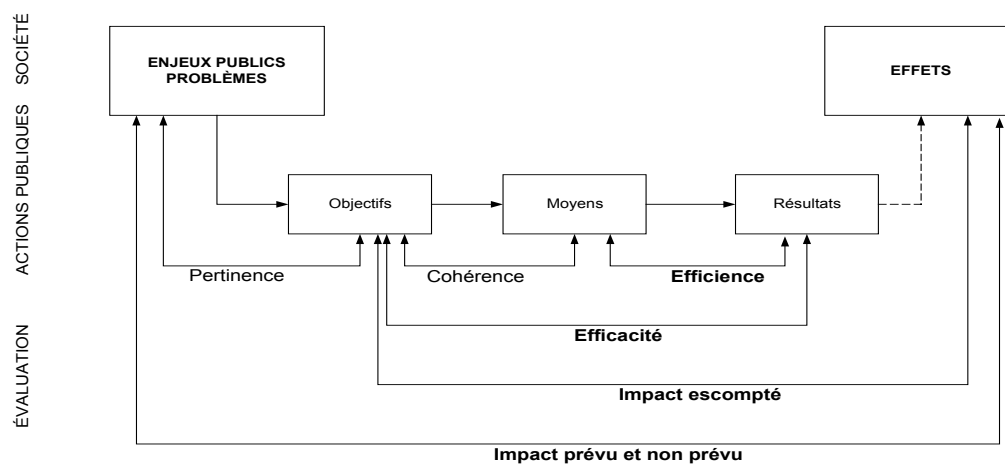


Figure 1.3.2.1-1 Les champs de questionnement de l'évaluation (d'après Jacques Plante, 1991, cité par Monnier, 1992, p.131)

Évaluer l'efficacité d'un projet consiste à rapporter les résultats aux objectifs; à voir dans quelle mesure les résultats de l'action engagée correspondent aux objectifs initialement formulés.

Évaluer l'efficience d'un projet vise à rapporter les moyens aux résultats; il s'agit de considérer si le choix et la mise en œuvre des moyens (financiers, techniques) ont permis d'atteindre les résultats escomptés, donc si ils ont été mis en œuvre conformément aux objectifs initiaux.

Au delà des résultats, l'évaluation d'impacts considère la confrontation du projet avec son milieu. Elle peut être plus ou moins restrictive. Dans le premier cas, elle vise à cerner dans quelle mesure les résultats observés ont produit les effets prévus, on rapporte alors les effets aux objectifs initiaux. Elle peut être vue de manière plus

large, en considérant l'ensemble des impacts qu'ils soient prévus ou non prévus et en rapportant ces effets aux enjeux publics, aux problèmes de la société. C'est la question qui anime notre recherche.

Baser une évaluation sur les objectifs d'une action pose problème, particulièrement quand il s'agit d'un projet urbain, puisque les objectifs peuvent fortement évoluer au cours de la construction du projet comme nous l'avons souligné précédemment (cf. 1.1.3.3). Ces objectifs peuvent d'autre part, être vus différemment suivant les acteurs. Dans le cas du réaménagement du Vieux-Port de Montréal, les objectifs initiaux formulés par le gouvernement fédéral, propriétaire des terrains, étaient axés sur la rentabilisation. Ils ont finalement totalement évolué vers une mise en valeur patrimoniale du site. La pertinence d'une démarche évaluative se rapportant aux objectifs initiaux est ainsi remise en question. L'évaluation des impacts prévus et non prévus présente l'intérêt de ne pas isoler le projet de son environnement et de considérer les interactions qui s'établissent. C'est une telle démarche qui peut nous éclairer sur l'étude des dynamiques urbaines et de l'effet structurant.

#### *1.3.2.2. Les effets directs et indirects*

L'évaluation des effets d'un projet nous renvoie à différentes catégories d'effets. Ce qui nous intéresse par rapport aux effets structurants, ce sont les effets durables, qui s'inscrivent dans le long terme et non les effets ponctuels liés à la construction notamment. Pour ces effets durables, il faut distinguer les effets directs, des effets indirects.

Les effets directs sont les impacts sur l'environnement liés dans une relation simple et directe au nouvel équipement. En ce qui concerne le Vieux-Port de Montréal, les effets directs sont : la création d'un vaste espace public en remplacement d'une friche industrielle; l'ouverture d'un accès visuel et physique au fleuve; l'augmentation de la fréquentation du site (fermé à la population dans les années soixante-dix, le Vieux-Port accueille aujourd'hui plus de 7 millions de visiteurs par an). L'identification d'effets directs est généralement relativement simple à cerner et peu sujette à controverse.



Les effets indirects découlent de la transformation occasionnée par le projet et de ses effets directs. Du réaménagement du Vieux-Port et de l'activité qui en est issue émanent un certain nombre d'effets indirects. L'augmentation de la fréquentation du Vieux-Port a des effets sur l'achalandage du Vieux-Montréal, qui a augmenté ces dernières années et de ce fait sur sa structure commerciale. L'occupation des bâtiments de la rue de la Commune notamment a évolué, de nombreuses activités liées au tourisme se sont développées (bars restaurants, location de vélos,...). L'accès au fleuve influe positivement sur la qualité de vie dans l'arrondissement historique, et l'amélioration de cette qualité de vie contribue à la récente augmentation de la population dans le Vieux-Montréal. Toutefois l'importance de la fréquentation touristique du Vieux-Port vient nuire, par les nuisances qu'elle occasionne, à la qualité de vie dans l'arrondissement et donc freiner le développement résidentiel. Quel est donc le bilan sur la fonction résidentielle? En terme d'image, si le réaménagement du Vieux-Port a un effet positif sur le Vieux-Montréal et sert d'outil marketing pour les projets, il est vu aussi comme venant concurrencer le Vieux-Montréal. Le Vieux-Port joue-t-il un rôle positif? Enfin les projets qui se développent en périphérie du Vieux-Port et du Vieux-Montréal (Cité Multimédia, Quartier international, Canal de Lachine) profitent du réaménagement du Vieux-Port, mais peut-on parler d'effet Vieux-Port ?

La prise en compte des effets indirects est délicate. Ces effets sont nombreux et très diversifiés, il est impossible de les considérer de façon exhaustive. Les changements que nous avons évoqués ne sont pas uniquement liés au réaménagement du Vieux-Port. Certains effets du Vieux-Port sont très diffus, ils entrent en interaction avec d'autres facteurs et ne peuvent être considérés isolément. Ces effets sont aussi perçus différemment suivant les acteurs (les résidents et les commerçants du Vieux-Montréal n'ont pas la même attitude face aux flots de visiteurs qui viennent au Vieux-Port pendant les fins de semaines estivales). Plutôt que de tenter d'identifier les effets pris isolément les uns par rapport aux autres, l'évaluation doit donc tenter de considérer le changement global qui se manifeste et d'identifier parmi les facteurs

de changement la place qu'occupe le réaménagement du Vieux-Port (ceci selon le principe du modèle proposés par Knight et Trygg, 1977, cf. 1.2.2.1).

### 1.3.3. Des évaluations ouvertes sur les enjeux sociaux et le processus mis en œuvre

Nous avons précédemment mis en évidence que l'effet structurant est lié aux stratégies mises en œuvre par les acteurs dans le cadre du processus de planification et en réaction au projet. Nous venons d'autre part de souligner qu'il est difficile d'identifier de manière exhaustive et sûre l'ensemble des effets d'un réaménagement. L'évaluation de l'effet structurant d'un projet doit ainsi s'intéresser au changement global qui se manifeste et donner une place centrale aux acteurs. L'aborder ainsi nous invite à nous préoccuper de l'insertion du réaménagement dans la vie quotidienne du quartier. Notre problématique doit d'autre part s'inscrire dans le champ de l'évaluation des politiques publiques pour nous inspirer des expériences menées dans ce domaine. Il nous faut questionner les démarches d'évaluation ouvertes sur les enjeux sociaux et le processus mis en œuvre dans le changement.

#### *1.3.3.1. L'évaluation post-occupation*

L'évaluation post-occupation est une forme d'évaluation d'un projet (de bureaux ou de logements, par exemple) centrée sur le point de vue des occupants, des usagers. Cette approche située dans le champ des relations personne/environnement utilise des outils tels que les enquêtes et les observations pour évaluer la façon dont les individus perçoivent leur environnement. Une recherche a par exemple été menée dans un ensemble résidentiel de False Creek, un quartier au sud du centre-ville de Vancouver (Vischer, 1980). Les résidents ont été questionnés sur leurs réactions face à l'architecture du bâtiment et au design des espaces publics et semi-privés (ibid.).

L'intérêt de cette forme d'évaluation est de pouvoir recueillir l'avis des personnes les plus directement concernées par un projet, puisqu'elles le vivent quotidiennement. Par rapport à notre recherche, il est par exemple important, pour comprendre les effets positifs et négatifs du réaménagement du Vieux-Port sur la qualité de vie dans le Vieux-Montréal, d'être à l'écoute des personnes qui vivent quotidiennement cette contradiction.

### 1.3.3.2. L'évaluation de processus

L'évaluation de processus se situe dans une approche systémique, elle questionne les processus à l'origine des effets observables.

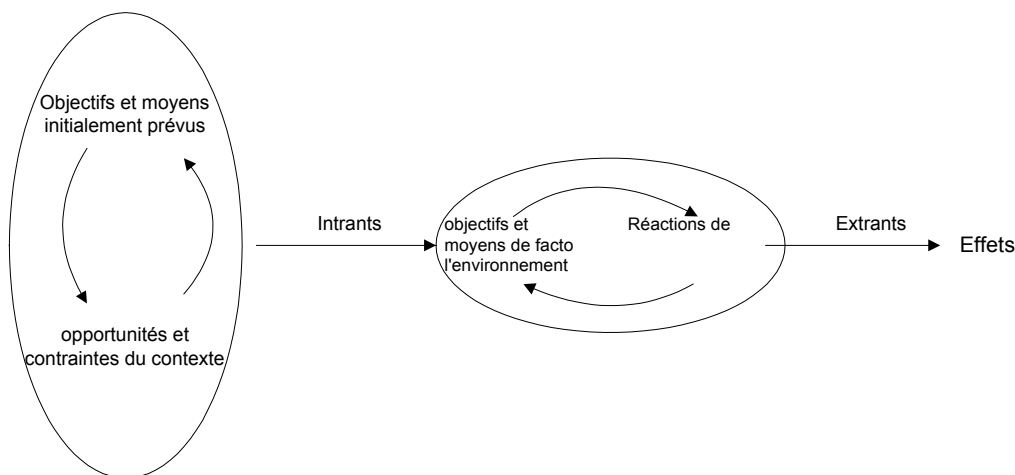


Figure 1.3.3.2-1 L'évaluation de processus (Monnier, 1992, p.105)

«Il s'agit de mettre en place une perspective globale du processus politique incluant le glissement des objectifs, les négociations sur les moyens et, d'une façon générale, tout ce qui fait que la mise en œuvre du programme s'éloigne de la description abstraite que l'on pouvait en faire au départ» (Muller, 1994, p.119).

L'intérêt d'une telle approche se situe au niveau de la prise en compte de l'évolution des intentions des responsables du programme, l'idée que leurs objectifs (et leurs moyens) sont appréhendés *de facto*. Ces nouveaux objectifs et moyens deviennent les références auxquelles sont rapportés les effets. Ce type d'approche montre l'intérêt de s'attacher au contexte plus général du projet et au processus qui l'a engendré afin de tenter de comprendre l'origine des effets. Il propose une vision qui n'est plus linéaire de mise en œuvre d'un projet, plus proche ainsi du processus de planification du réaménagement du Vieux-Port.

### 1.3.3.3. L'évaluation pluraliste

L'évaluation pluraliste «se place du point de vue des enjeux sociaux émergents plutôt que des objectifs explicites. Son point de départ est la reconnaissance d'une

pluralité de systèmes de valeurs qui coexistent au sein de la société. Le programme est appréhendé comme un processus jamais achevé d'apprentissage collectif et de recherche pluraliste de solutions aux problèmes sociaux» (Monnier, 1992, p. 106).

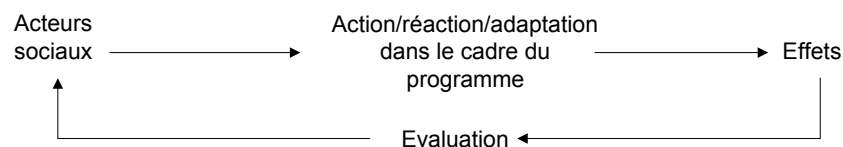


Figure 1.3.3.3-1 L'évaluation pluraliste (Monnier, 1992, p.106)

Cette approche rompt avec le point de vue des décideurs, puisqu'elle associe au processus l'ensemble des acteurs. Elle met l'accent sur le système des valeurs, et considère leur évolution. Ce type d'évaluation propose une approche dynamique et pluraliste axée sur les enjeux plutôt que sur les objectifs. C'est une démarche d'apprentissage collectif, intégrée à la politique et entendue comme un outil de gestion du changement. Ce n'est pas explicitement une évaluation *a posteriori*, comprise dans le sens d'évaluation récapitulative (ou *summative*) et visant à présenter des résultats relatifs à une action mise en œuvre. Il s'agit ici d'une évaluation endoformative, menée au cours d'un programme avec les différentes parties prenantes de celui-ci, dans le but d'améliorer l'action mise en œuvre. Une telle pratique présente l'intérêt de mettre de l'avant les acteurs et la pluralité des systèmes de valeurs, d'illustrer l'atteinte d'un compromis et l'apprentissage qui peut être fait par les acteurs au cours d'un processus d'évaluation. Elle rejoint en cela bon nombre d'ambitions de la définition proposée pour le projet urbain (cf.1.1.3.4).

Il ne s'agit pas dans le cadre de notre recherche de mener une évaluation pluraliste, l'ambition serait alors autre que celle d'évaluer l'effet structurant du réaménagement du Vieux-Port. Ce type d'évaluation est cependant intéressant par la posture intellectuelle qu'il propose et qui diffère des autres formes d'évaluation. L'évaluation est insérée dans l'action et contribue à l'évolution du processus décisionnel, tandis que les évaluations plus « classiques » privilégient une analyse

dans une attitude extérieure au projet. Or il semble de plus en plus important de s'insérer dans l'action, afin d'être plus proche des préoccupations des personnes directement concernées et de valider les conclusions avancées, afin aussi de contribuer par la recherche effectuée à l'évolution des projets et des décisions.

#### **1.4. Conclusion**

Nous avons souligné que les concepts « effet structurant » et « projet urbain » sont ambigus et polysémiques. Ils sont à la fois porteurs d'espoirs de changements et source de dérives et de déceptions. L'ambiguïté de ces concepts les rend intéressants dans une perspective de recherche, d'autant plus que l'un comme l'autre représentent un défi majeur pour la ville. La spécificité de notre travail se situe dans l'articulation des dimensions projet urbain et effet structurant dans une perspective d'évaluation, donc dans le questionnement, actuellement peu approfondi, de la capacité qu'a un projet urbain à mettre en mouvement la ville. Nous abordons le projet urbain par rapport à un concept particulier, pour lequel nous avons donné une définition, et par rapport à une expérience spécifique - le réaménagement du Vieux-Port de Montréal - qui illustre certaines dimensions de ce concept mais aussi certaines dérives. Évaluer le réaménagement du Vieux-Port de Montréal en inscrivant cette opération d'urbanisme dans les concepts d'effet structurant et de projet urbain, nous invite à questionner les pratiques d'aménagement à la fois du point de vue du processus de planification et de ses résultats.

##### **1.4.1. Projet urbain et effet structurant, des concepts ambigus mais un défi majeur pour la ville**

Le concept de projet urbain apporte une réponse aux limites de la planification traditionnelle, dans un contexte qui a fondamentalement changé. Nous avons montré que le contexte actuel de la planification est marqué par un urbanisme de régénération - avec la généralisation du phénomène des friches - et la nécessité d'opérations qui dynamisent la ville. Le réaménagement des vieux-ports occupe une place majeure dans ce contexte, à la fois par l'ampleur des opérations et l'ambition qui les anime.

Le concept de projet urbain est un concept en cours de définition, il fait l'objet de discours nombreux et parfois contradictoires. Il témoigne pour nous d'une démarche ancrée dans la réalité d'un territoire et de ses acteurs. Le projet urbain recherche l'intégration et l'articulation de différentes dimensions, disciplines et échelles d'interventions. Il s'inscrit dans un processus de planification ouvert et souple qui permet de s'adapter à un environnement en évolution. Nous avons donné une définition du concept de projet urbain basée sur le processus à mettre en œuvre. Elle fait référence à une démarche approfondie réunissant des acteurs autour d'un territoire.

Une des ambitions majeures du projet urbain est de dynamiser la ville, donc de jouer un rôle structurant. Les résultats ne sont cependant pas toujours convaincants et les dérives sont nombreuses. La capacité qu'a un projet à jouer un rôle structurant sur la ville représente un défi majeur dans le contexte actuel de la planification. Nous avons révélé qu'au delà du discours, le concept d'effet structurant est ambigu. Les changements sont moins simples qu'ils n'avaient été appréhendés initialement, les effets peuvent être positifs mais aussi négatifs et ces derniers sont souvent oubliés. Nous sommes partie du bilan de grandes opérations d'urbanisme, qui révèlent l'ampleur des enjeux qui se cachent derrière le concept d'effet structurant, et l'importance des questions qui doivent être posées. À quelle échelle se situe-t-on? De quel genre d'effet parle-t-on (physique, économique, symbolique)? Pour qui se manifestent ces effets? Peut-on parler d'effet structurant?

Nous avons soulevé d'autre part, le grand intérêt des évaluations *a posteriori* menées dans le domaine des transports. Il y a un consensus sur l'idée que le dynamisme impulsé par un projet n'est pas automatique, il dépend des stratégies des acteurs. Les études concluent au mieux à une amplification de tendances préexistantes et soulignent la multiplicité des facteurs en cause. L'existence même d'effets structurants est questionnée. Les études soulignent que les connaissances sur ces effets sont incertaines, d'où l'intérêt de les approfondir dans le cadre de notre recherche. Si il nous semble que le concept d'effet structurant garde son intérêt,

l'appréhension de celui-ci est délicate, il faut se détacher du paradigme déterministe. Ce qu'il faut retenir d'important c'est l'idée qu'effet structurant et projet urbain nous renvoient à l'étude des stratégies des acteurs. Ce sont en effet les acteurs qui sont à l'origine du projet et de ses effets.

Les questions posées par rapport à l'effet structurant et la mise en avant du rôle des acteurs sont le point de départ de notre problématique d'évaluation.

#### 1.4.2. L'enjeu de l'évaluation

Projet urbain et effet structurant font l'objet l'un et l'autre trop souvent d'une approche simpliste voire caricaturale, ne reflétant pas la complexité des changements. Nous avons souligné dans une perspective d'évaluation, que nous ne pouvons isoler un projet de son environnement, le comparer à une situation fictive « comme si il ne s'était rien passé », ou encore privilégier une simple relation de cause à effet. L'évaluation de l'effet structurant d'un projet urbain nous renvoie à un enjeu méthodologique majeur. C'est à la fois une certaine globalité qu'il faut prendre en compte pour situer les changements et les stratégies des acteurs qu'il faut considérer pour tenter de les expliquer.

Les expériences dans le domaine des transports apportent une ouverture méthodologique intéressante permettant de remplacer une relation déterministe simple entre un projet et ses répercussions. Elles nous orientent vers la recherche de congruences entre stratégies et contexte, qui doit nous guider dans la compréhension des transformations. Ce positionnement rejoint d'ailleurs certains questionnements sur les dynamiques urbaines qui soulèvent l'importance de différentes formes de correspondances comme facteur d'explication. L'hypothèse que nous avons retenue met en évidence le rôle des correspondances entre contexte et stratégies des acteurs pour favoriser l'émergence d'effets structurants.

Nous avons présenté différentes catégories d'évaluation et champs de questionnements possibles, en précisant leurs caractéristiques et leurs limites, afin de situer notre démarche de recherche. Donner une place majeure aux stratégies des

acteurs, nous invite à nous appuyer sur des expériences menées dans le domaine de l'évaluation de politique publique. Le réaménagement du Vieux-Port doit en effet être considéré comme tel. Nous avons souligné que peu d'efforts sont consacrés à l'évaluation *a posteriori* des opérations d'urbanisme, l'évaluation ne semblant pas indispensable. Pourtant les tendances qui marquent les pratiques d'évaluation, que ce soit dans le domaine de l'évaluation environnementale ou des politiques publiques, s'inscrivent dans une prise en compte plus large du changement, aussi bien dans le temps que dans les dimensions évaluées. La contrepartie de cet élargissement des préoccupations se situe dans la sélection des données et la souplesse. Il s'agit d'une part d'identifier un certain nombre de données pertinentes, puisqu'il n'est pas possible de tout approfondir, ceci tout en gardant une attitude ouverte pour pouvoir prendre en compte de nouvelles dimensions qui vont se révéler importantes au cours de l'évaluation.

Les tendances des pratiques d'évaluation contribuent à justifier notre sujet de recherche et nous guident dans l'élaboration de nos propres principes d'évaluation. Puisque l'on ne peut identifier de manière sûre les effets indirects et structurants, le principe général de notre recherche consiste à partir des transformations observées, en considérant l'évolution générale de la dynamique urbaine, puis en rechercher l'origine, en analysant le processus de planification et les acteurs qui l'animent. C'est une double lecture du changement qui est proposée et qu'il nous faut maintenant traduire en options méthodologiques.



## **2. L'ÉVALUATION PAR L'ANALYSE DE L'ÉVOLUTION DE LA DYNAMIQUE URBAINE ET DES CONGRUENCES ENTRE ACTEURS**

Notre recherche est basée sur l'étude d'une évolution urbaine contemporaine illustrée par un cas particulier. Elle consiste à évaluer *a posteriori* l'effet structurant du réaménagement du Vieux-Port de Montréal, ceci sur la base de deux questions. Quel est le lien entre le réaménagement du Vieux-Port et la transformation du sud du centre-ville de Montréal? Peut-on parler d'un effet structurant du réaménagement du Vieux-Port sur son environnement? La recherche tente de décrire et de comprendre les changements qu'apporte le réaménagement du Vieux-Port sur la dynamique urbaine des espaces qui l'entourent. Elle s'appuie sur l'hypothèse suivante : pour qu'un projet ait un effet structurant sur son territoire, il faut qu'il s'inscrive dans un certain nombre de correspondances entre le contexte et les stratégies des acteurs.

L'approche méthodologique retenue pour cette thèse revêt une importance majeure, c'est l'un des enjeux de notre recherche. La question de l'effet structurant d'un projet est souvent mal comprise et mal interprétée du fait d'erreurs méthodologiques. Il n'existe en effet pas de cadre méthodologique reconnu et largement diffusé pour considérer les effets structurants. La problématique de la thèse et l'approche théorique, qui ont fait l'objet du premier chapitre, ont permis de dégager, comme principe d'évaluation de l'effet structurant d'un projet urbain, une double lecture des changements. C'est une approche globale du changement, puis une analyse des stratégies des acteurs qui en sont à l'origine qui est proposée. Cette double lecture soulève un certain nombre d'enjeux sur le plan méthodologique, que nous explicitons dans le présent chapitre. Il y a tout d'abord la prise en compte de l'ensemble des transformations dans une perspective élargie. Comment considérer le changement global qui affecte le sud du centre-ville de Montréal? À la source des changements, nous nous intéressons aux stratégies des acteurs. Quels acteurs considérer et comment analyser le processus de planification? Ce chapitre explicite la démarche d'évaluation, afin de montrer d'une part, la cohérence et la logique du travail et de préciser d'autre part, les critères permettant d'interpréter les résultats.

Nous présentons ici de façon assez traditionnelle la méthodologie retenue pour la recherche, en précisant les principes généraux (2.1.), la stratégie appliquée (2.2.) et la façon dont ont été menées la collecte et l'exploitation des données (2.3.). L'approche résulte toutefois d'un processus non linéaire, d'allers et de retours constants entre les dimensions théorique, méthodologique et empirique, qui se sont alimentées l'une, l'autre et qui ont permis de cibler des questions de plus en plus précises.

## **2.1. Les principes généraux de la recherche**

La démarche est qualitative et repose sur une étude de cas. C'est une évaluation *a posteriori* d'une opération d'aménagement. Elle soutient l'importance d'abandonner une relation déterministe simple entre un projet et ses répercussions; entre le réaménagement du Vieux-Port de Montréal et le nouveau dynamisme du sud du centre-ville.

### **2.1.1. Étude de cas et évaluation qualitative**

Comme nous l'avons souligné en avant-propos, c'est l'intérêt porté au réaménagement du Vieux-Port et aux transformations de sa périphérie, qui nous ont amenée à aborder le concept d'effet structurant. Le cas du Vieux-Port comme point d'appui à cette analyse, s'est révélé de plus en plus pertinent tout au long de la recherche, face à l'ensemble des transformations observées à sa périphérie, et par l'opportunité qu'il offre de questionner de manière élargie, les pratiques d'aménagement.

#### *2.1.1.1. Le choix d'une étude de cas*

L'étude de cas est une étude empirique qui s'intéresse à un phénomène contemporain. Les frontières entre le phénomène et le contexte ne sont pas évidentes (Yin, 1994). Et c'est justement l'articulation entre des rythmes différenciés de la ville qui nous intéresse.

L'étude de cas n'est pas un choix méthodologique mais le choix de ce qui va être étudié (Stake, 2000, p.435). Ce n'est pas une simple collecte de données, l'étude de

cas nécessite l'élaboration d'une stratégie de recherche spécifique (Yin, 1994). Elle repose sur de multiples sources qu'il faut organiser dans un cadre méthodologique particulier que nous allons détailler.

Le réaménagement du Vieux-Port, comme point d'appui central à cette recherche, présente l'intérêt de mobiliser un ensemble d'acteurs issus des trois paliers de gouvernement, ayant des intérêts variés et des pratiques contrastées sur le territoire. Ce cas d'étude autorise à questionner le passé, le présent et l'avenir d'un secteur central stratégique de Montréal. Dans la perspective de l'effet structurant, il révèle les atouts et les limites de pratiques d'aménagement.

#### *2.1.1.2. Recherche qualitative*

La stratégie retenue est une évaluation qualitative des changements, elle s'appuie sur un nombre important de données quantitatives qui viennent l'alimenter.

La recherche qualitative renvoie à une méthode de recherche intéressée d'abord par le sens et par l'observation d'un phénomène social en milieu naturel (Van Maanen, cité par Deslauriers, 1991, p.6). Elle privilégie une méthode d'analyse souple, autorisant l'intuition. La recherche qualitative traite de données qui sont souvent difficilement quantifiables. Elle « ne rejette pas les chiffres ni les statistiques mais ne leur accorde tout simplement pas la première place; elle se concentre plutôt sur l'analyse des processus sociaux, sur le sens que les personnes et les collectivités donnent à l'action, sur la vie quotidienne, sur la construction de la réalité sociale » (Deslauriers, 1991, p.6).

Il ne s'agit en effet pas de quantifier l'effet structurant du réaménagement du Vieux-Port uniquement en termes économique et financier par exemple, mais de décrire les changements affectant la dynamique urbaine. Nous privilégions ainsi les conséquences du réaménagement sur le plan de l'urbanité, du mode de vie, des activités et de leur organisation spatiale, en nous appuyant sur des données qualitatives et quantitatives. Ceci plutôt que de privilégier l'évaluation des effets sur le plan de la comptabilité, des emplois, des sommes engagées et effets financiers

résultants. Nous nous attachons d'autre part aux effets durables directs et indirects, lents à se manifester, et non pas aux effets ponctuels et transitoires liés aux travaux.

La place du Vieux-Port parmi les autres facteurs influençant les transformations dans le sud du centre-ville de Montréal n'est pas non plus quantifiée. Certaines méthodes d'analyse des systèmes complexes suggèrent en effet, pour apprécier la sensibilité des systèmes, la pondération de différents facteurs d'influence (Vester, 1988). Or l'identification des effets du réaménagement du Vieux-Port et des facteurs influençant les transformations ne peut pas être faite de manière exhaustive, un poids ne peut pas non plus être affecté de manière sûre aux différents facteurs d'influence. L'idée retenue ici consiste à s'intéresser au changement global observé, pour pouvoir éclairer le principe de l'effet structurant.

#### 2.1.2. Abandon du paradigme déterministe tout en conservant la notion d'effet

Le fondement général de la recherche consiste à écarter une relation déterministe simple entre un projet et ses effets. Nous ne pouvons pas considérer une simple relation de cause à effet entre le réaménagement du Vieux-Port et le nouveau dynamisme du Vieux-Montréal par exemple. Les changements résultent de processus beaucoup plus complexes.

Il ne s'agit pas cependant de s'affranchir totalement de la notion d'effet. Des effets directs, indirects et diffus peuvent et doivent être identifiés, ils apportent une certaine compréhension des changements. Et nous voulons montrer dans cette thèse que le réaménagement du Vieux-Port a un impact particulier sur la dynamique urbaine. L'identification des effets n'est cependant pas suffisante, elle doit être replacée dans un contexte plus global.

La dynamique urbaine est liée à une multiplicité de facteurs qui doivent se conforter pour que l'effet résultant soit significatif. Le point de départ retenu est le modèle de Knight et Trygg (1977, p.7), établi pour mieux comprendre l'effet d'une nouvelle offre de transport sur l'utilisation de l'espace. Comme nous l'avons souligné précédemment ce modèle montre le nombre important de facteurs qui influencent l'utilisation du sol et la place de la nouvelle offre de transport parmi ces facteurs (cf. 1.2.2.1). Il peut être adapté à notre problématique et doit être approfondi; ceci sur le plan des interactions entre différents facteurs d'influence, en donnant une place importante aux stratégies des acteurs et au contexte socio-économique complexe dans lequel s'inscrit le changement que nous voulons observer. Nous situons ainsi la requalification du Vieux-Port comme l'un des éléments jouant un rôle sur le développement du sud du centre-ville (Figure 2.1.1.2-1, ci-dessous).

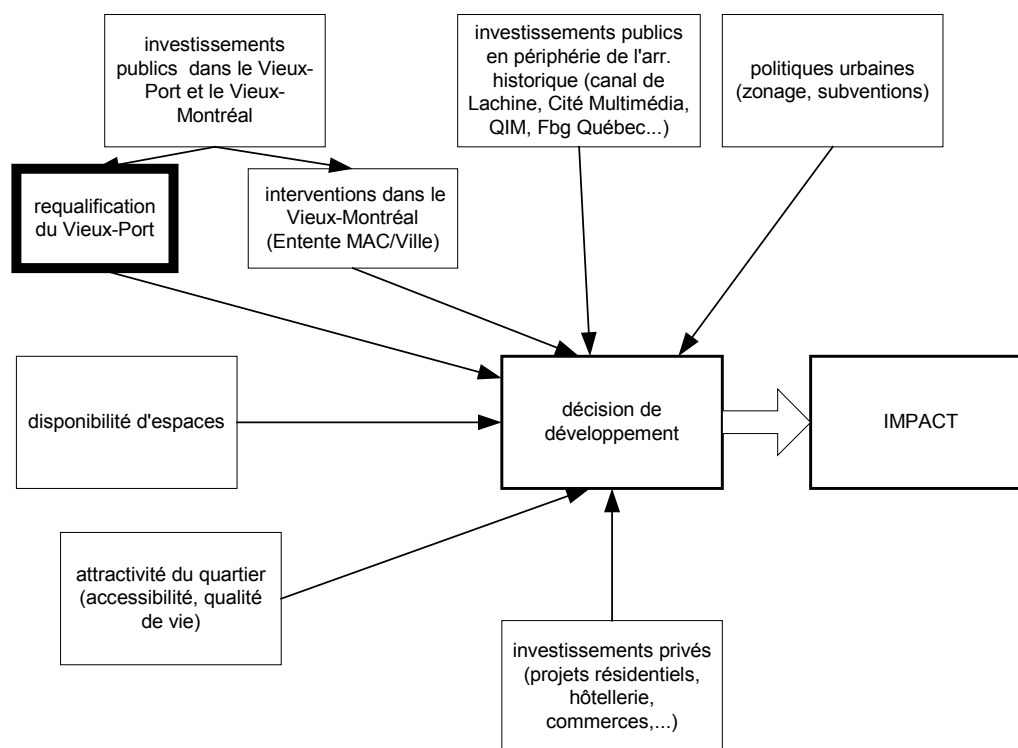


Figure 2.1.1.2-1 Facteurs influençant le développement du sud du centre-ville de Montréal d'après Knight et Trygg (1977, p.7)

Sur la base du principe illustré par ce schéma, plutôt que de tenter d'identifier l'ensemble des effets du réaménagement du Vieux-Port, il s'agit tout d'abord de repérer les transformations qui se manifestent dans la partie sud du centre-ville de Montréal : les décrire et les analyser, caractériser ces changements, en identifiant les actions qui leur ont donné naissance et les facteurs qui les ont influencés. La place qu'occupe le Vieux-Port parmi ces facteurs sera précisée. Dans une seconde étape, l'étude plus particulière des stratégies de mise en valeur du Vieux-Port, du Vieux-Montréal et de ses faubourgs doit permettre d'approfondir et de comprendre la problématique de ces transformations.

Il pourrait sembler plus logique de décrire tout d'abord les stratégies qui ont donné naissance au Vieux-Port, tel qu'il est aujourd'hui, et qui ont permis la mise en valeur du Vieux-Montréal et des faubourgs, puis de détailler les changements. L'attitude rétrospective retenue nous permet de répondre au double enjeu qui consiste à avoir une vision élargie des changements, tout en identifiant des questions précises à approfondir. Elle nous permet d'aborder le processus de planification par rapport à des enjeux particuliers qui auront été ciblés sur la base des transformations observées. La période qui nous intéresse s'étale en effet sur une trentaine d'années et il est nécessaire de savoir assez précisément quels sont les points à approfondir pour aborder les stratégies des acteurs sans se noyer face l'ampleur des informations.

## **2.2. Stratégie de recherche**

Nous venons de définir des principes généraux pour la recherche; il importe maintenant d'explicitier de manière plus précise la démarche d'évaluation, en précisant la logique générale et les critères permettant d'interpréter les résultats. Dans une première étape, dont rend compte la deuxième partie de la thèse, nous témoignons de l'évolution de la dynamique du territoire qui nous intéresse et des facteurs qui contribuent à cette évolution. Par dynamique urbaine nous entendons les transformations de différentes natures et bien souvent inter reliées qui se manifestent sur l'espace urbain. C'est l'évolution dans l'occupation et l'affectation des sols, dans les fonctions déployées ou encore dans la pratique de la ville,...

Dans une seconde étape, dont rend compte la troisième partie de la thèse, une attention précise est portée aux acteurs qui animent ce territoire et à leurs stratégies. Nous précisons la façon dont sont considérées et analysées les stratégies de mise en valeur, ceci pour pouvoir tirer des conclusions sur l'effet structurant du réaménagement du Vieux-Port. Dans une perspective d'élargissement nous expliciterons comment des conclusions peuvent être tirées sur la façon dont un projet urbain peut avoir un effet structurant sur un territoire.

Avant de préciser la démarche retenue pour chaque étape, il est nécessaire d'apporter certaines données de cadrage quant aux échelles considérées et à ce qui est entendu dans cette recherche par « acteur ».

### 2.2.1. Données de cadrage de l'évaluation

L'évaluation porte sur un périmètre spatial particulier et une échelle de temps spécifique, qu'il est nécessaire de préciser et de justifier.

#### 2.2.1.1. *Échelle spatiale*

Nous avons souligné dans le premier chapitre, que l'effet structurant d'un projet urbain se manifeste à diverses échelles spatiales distinctes ; particulièrement l'échelle locale du quartier d'accueil et l'échelle globale de l'agglomération voire même au delà. Ces deux échelles seront prises en compte, avec toutefois une attention approfondie portée à l'échelle locale du sud du centre-ville. C'est en effet à cette échelle que les effets du réaménagement du Vieux-Port de Montréal sont les plus complexes et les plus intéressants à étudier; ils sont à la fois positifs et négatifs, directs, indirects et diffus, ce qui les rend d'autant plus difficiles à appréhender. Les répercussions aux échelles locale et globale doivent toutefois être articulées pour mieux être mises en perspective.

Le périmètre d'étude correspond au sud du centre-ville de Montréal tel qu'indiqué page suivante (Figure 1.1.3.3-1). Il comprend le Vieux-Port et son environnement immédiat; c'est-à-dire les secteurs portuaires à l'ouest (le secteur du quai

Bickerdike), le Canal de Lachine, le Faubourg des Récollets, le Vieux-Montréal, le Faubourg Québec et le parc Jean Drapeau (les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame).



Figure 2.2.1.1-1 Le périmètre d'étude (en vert) : le sud du centre-ville de Montréal

Le Faubourg Saint-Laurent et le Quartier chinois n'ont pas été retenus dans le périmètre d'étude, ils ne jouxtent pas le Vieux-Port et n'ont pas fait l'objet de transformations radicales ces dernières années. Des études et projets ponctuels voient ou ont vu le jour, leur problématique est cependant peu liée au réaménagement du Vieux-Port. Une attention particulière a été portée au Quartier international. Ce secteur n'est pas limitrophe du Vieux-Port, il représente cependant un projet majeur pour Montréal, qui participe d'une dynamique tournée vers le fleuve, qui a et qui aura des répercussions importantes sur le Vieux-Montréal. Le Quartier international (QIM) a donc été inclus dans le périmètre d'étude.



Le périmètre d'étude réunit ce que nous appelons la partie sud du centre-ville de Montréal qui se situe dans l'arrondissement Ville-Marie. Il est d'usage à Montréal de considérer que les principales rues sont organisées selon une trame nord/sud et est/ouest et que les secteurs situés vers le fleuve sont au sud. Le nord géographique est cependant différent de ce nord montréalais et il faudrait plutôt parler à propos de notre secteur d'étude, du sud-est voire même de l'est du centre-ville. Nous avons cependant conservé l'appellation d'usage, plus évocatrice pour les Montréalais.

Une précision de vocabulaire est importante pour clarifier la suite du propos. Par l'appellation « Vieux-Montréal », nous considérons uniquement la Cité historique anciennement fortifiée. Certaines études ou publications touristiques regroupent, sous l'appellation Vieux-Montréal, le Vieux-Port et Vieux-Montréal, c'est-à-dire l'arrondissement historique tel qu'il a été agrandi en 1995, par le ministère de la Culture et des Communications. Nous préférons ici bien marquer la différence entre les deux espaces.

Le périmètre considéré avait été limité initialement au Vieux-Port et au Vieux-Montréal. Il a par la suite été élargi à l'ensemble du sud du centre-ville. Il a été fascinant, en effet, d'observer les multiples projets et transformations dans ce secteur pendant les six années consacrées à cette recherche, amorcée en 1996. Ces transformations ont contribué à faire évoluer le sujet et l'objet de cette recherche. Le Vieux-Montréal occupe toutefois une place centrale dans la thèse. C'est en effet principalement par rapport au quartier historique que la problématique de la reconversion du site portuaire s'est posée initialement. C'est d'autre part pour le Vieux-Montréal que les enjeux sont les plus nombreux et que les effets directs et indirects du réaménagement du Vieux-Port sont les plus complexes à appréhender.

Pour saisir l'importance locale de l'effet du réaménagement du Vieux-Port, les transformations observées à l'échelle du quartier doivent être replacées dans le contexte plus général de la ville et des dynamiques économiques et sociales dans lesquelles viennent s'inscrire les projets. Cela signifie situer les données concernant

l'évolution de la population du Vieux-Montréal par exemple, par rapport à des informations relatives à l'arrondissement Ville-Marie, la ville et la région métropolitaine. Ceci permet de mieux questionner les causes des changements : l'augmentation de la population dans l'arrondissement historique par exemple : est-elle due à une nouvelle attractivité du Vieux-Montréal ou à un retour plus général de la population à Montréal et au centre-ville?

Ainsi l'effet du réaménagement du Vieux-Port est étudié finement sur le périmètre d'étude, tout en étant mis en perspective au sein de l'agglomération montréalaise et des tendances socio-économiques qui l'animent.

#### *2.2.1.2. Échelle de temps*

Sur le plan temporel, l'accent est mis sur les trente dernières années; c'est-à-dire sur l'évolution du secteur d'étude depuis les années soixante-dix jusqu'à aujourd'hui. C'est en effet à partir du milieu des années soixante-dix qu'une réflexion a été amorcée sur l'avenir de la partie centrale du port.

Pour mieux comprendre la problématique actuelle, et souligner l'importance du temps long dans toute action d'aménagement, un rappel historique est nécessaire. Le secteur d'étude correspond à la partie la plus ancienne de Montréal et l'histoire de ce site doit être présentée pour comprendre les enjeux et situer les interrelations qui existent aujourd'hui entre le Vieux-Port, le Vieux-Montréal et ses faubourgs.

Si les premiers débats sur l'avenir du secteur portuaire ancien datent du milieu des années soixante-dix, nous verrons qu'un retour sur les stratégies mises en œuvre dans les années soixante est nécessaire pour comprendre l'esprit qui anime les premières réflexions sur le réaménagement du Vieux-Port. C'est en effet au début des années soixante que les premières mesures de préservation ont été prises pour le Vieux-Montréal, en le reconnaissant comme arrondissement historique. Ces années marquent un changement d'attitude et de perceptions par rapport à ces espaces qui sont devenus « vieux » et auxquels il faut trouver une nouvelle vocation.

*2.2.1.3. La prise en compte des acteurs : cause et manifestation de l'effet structurant*  
 Parler de l'effet structurant d'un projet conduit à s'intéresser particulièrement au comportement des acteurs qui jouent un rôle central. Les acteurs sont à la fois la cause et la manifestation de l'effet structurant : ils sont à l'origine de l'effet, ce sont eux qui ont conçu le réaménagement du Vieux-Port (que ce soient les hommes politiques ayant influencé le processus, les personnes ayant participé aux consultations publiques, ou les professionnels ayant imaginé le projet). Par leur pratique du site, les visiteurs se l'approprient et viennent lui donner vie, éventuellement le modifier (en privilégiant par exemple certains espaces par rapport à d'autres). L'afflux touristique induit provoque des transformations dans le Vieux-Montréal par la mise en œuvre par exemple, de stratégies particulières pour profiter de cette fréquentation (ouverture de commerces sur la rue de la Commune). Les acteurs profitent d'une évolution spatiale pour transformer le territoire.

Le terme « acteur » est considéré ici de façon pluraliste, il s'agit de toutes les personnes ayant la capacité d'agir sur le processus de transformation que nous étudions.

Lemieux (1989) distingue 4 types d'acteurs intervenant dans la réalisation des politiques publiques : les responsables, la population, les groupes d'intérêts, les agents. Nous reprenons ici cette distinction en l'adaptant à notre problématique.

Les responsables sont les «maîtres du jeu» dans la réalisation des politiques publiques, ce sont les «représentants ou les soi-disant représentants de la population» (ibid.). «Ce sont eux qui décident quels problèmes doivent être mis à l'ordre du jour du gouvernement. Ce sont eux également qui ont le dernier mot au moment de l'adoption d'une politique publique, et qui en dirigent la mise en œuvre» (ibid.). Les responsables sont d'une part les élus (des gouvernements fédéral, provincial et municipal), ce sont aussi les directeurs des ministères (ministères des Transports, de la Culture et des Communications), de la Société du Vieux-Port, des services de la Ville et de ses sociétés paramunicipales.

La population, ou plus exactement les populations, se caractérisent par leur absence d'organisation et vont participer grâce à des sondages ou des consultations populaires (ibid.). Ce sont les Montréalais qui ont participé de manière individuelle aux consultations publiques organisées en 1978-1979 et 1985-1986 et qui de ce fait ont montré leur intérêt quant au Vieux-Port. Pour Warin (1995), Offner (1995) ou Monnier (1992) le public participe aussi de manière fondamentale en tant qu'utilisateur de la politique. Ce sont les visiteurs du Vieux-Port qui, par leur pratique du site, donnent un sens aux aménagements et sont à l'origine de certains effets. Ce sont les résidants du Vieux-Montréal qui, par leur présence, montrent l'intérêt que présente le Vieux-Montréal comme quartier résidentiel.

Les groupes d'intérêts peuvent être liés à un territoire qui encadre leurs intérêts (administration scolaire), à une organisation de travail (entreprise, coopérative), à des corps de métiers (professions, corporations), ou encore à des associations volontaires (clubs sociaux, groupes ethniques,...) (Lemieux, 1989). Dans le cadre de notre recherche, ce sont particulièrement les organismes réunis par la Table de concertation du Vieux-Montréal que nous considérons (l'Association des résidants du Vieux-Montréal, le Regroupement des gens d'affaires du Vieux-Montréal, le Regroupement des commerçants du Vieux-Montréal, le Regroupement des organismes culturels du Vieux-Montréal, le Regroupement de l'industrie touristique du Vieux-Montréal). Ce sont aussi d'autres organismes du quartier ou de Montréal qui ont participé aux consultations publiques organisées pour le Vieux-Port, ou qui se préoccupent aujourd'hui de patrimoine par exemple ou d'animation culturelle.

Les agents sont les fonctionnaires, les policiers, les membres des organismes autonomes (société d'État, offices)... Ils sont chargés de l'exécution, ils peuvent être aussi des effecteurs quand ils font l'objet de la politique. A titre d'exécuteurs ils vont pouvoir bloquer la mise en œuvre d'une politique (ibid.). Les agents sont, dans notre cas d'étude, les employés de la Société du Vieux-Port, de la Ville de Montréal, des sociétés paramunicipales et des ministères. En tant qu'agent il faut considérer

aussi les professionnels, architectes et urbanistes notamment, qui ont élaboré les nombreuses propositions d'aménagement soumises à la Société du Vieux-Port et au gouvernement fédéral. Ce sont d'autre part les professionnels qui travaillent aujourd'hui sur des projets dans le Vieux-Montréal et les faubourgs.

Ce sont ces différentes catégories d'acteurs qui nous intéressent et nous considérons dans certains cas des personnes en particulier, dans d'autres cas des organisations. Nous ferons référence aussi aux acteurs privés (promoteurs, propriétaires fonciers, industriels), puisque nous nous situons par rapport à un projet urbain et non strictement par rapport à une politique publique. Nous remarquerons cependant leur rôle limité dans le processus de redéveloppement du secteur, tout du moins dans les décennies soixante-dix et quatre-vingt ainsi qu'au début des années quatre-vingt-dix. Ce rôle s'affirmera par la suite.

Dans l'étude des transformations du sud du centre-ville (deuxième partie), le rôle des acteurs est identifié comme un des facteurs ayant influencé les changements. Dans l'étude des stratégies de mise en valeur du sud du centre-ville (troisième partie), l'accent est mis sur les stratégies des trois paliers de gouvernement en tenant compte aussi par exemple, des réactions des Montréalais aux changements.

### 2.2.2. Critères et indicateurs d'évolution de la dynamique urbaine

Ces données de cadrage étant précisées, il s'agit maintenant d'indiquer comment les transformations qui se manifestent sur le Vieux-Port et son pourtour depuis les trente dernières années vont être repérées et de caractérisées. Un tableau doit tout d'abord être dressé du secteur dans les années soixante et soixante-dix pour ensuite identifier les transformations. Il ne s'agit pas de tenter de décrire de manière exhaustive l'ensemble des changements, ce serait impossible, mais d'identifier des indicateurs pertinents permettant de qualifier et de quantifier cette évolution.

#### 2.2.2.1. *Caractéristiques de la dynamique urbaine*

Chaline (1980) propose un canevas d'évaluation de la dynamique urbaine, basé sur : l'occupation et l'affectation du sol, les aspects morphologiques de l'environnement

urbain (hauteur, volume, état d'entretien,...), la pratique changeante de la ville (création d'une rue piétonne, développement privilégié d'un quartier), la fluctuation du contenu fonctionnel, les densités résidentielles et les données démographiques. Ce canevas permet de saisir différentes facettes d'une évolution d'un quartier et de dresser un tableau cohérent. Il nous guide dans l'évaluation de la dynamique urbaine du sud du centre-ville de Montréal.

Nous allons nous intéresser tout d'abord aux changements qui se sont produits dans le Vieux-Port et donner une description de l'occupation actuelle de l'espace. Il nous faut à la fois rappeler le parti d'aménagement qui a été retenu dans les années quatre-vingt-dix et donner les tendances d'évolution observées aujourd'hui. Nous allons ensuite nous intéresser au Vieux-Montréal et à ses faubourgs en précisant : l'évolution générale des fonctions (usage général du bâti, fonction résidentielle, places d'affaire, activités touristique et culturelle); les changements dans la pratique du quartier (au cœur de la Cité historique et dans le développement des faubourgs); l'évolution de l'image du quartier et des enjeux qui marquent son développement.

#### *2.2.2.2. Indicateurs d'évolution et facteurs de changement*

Les indicateurs privilégiés sont des indicateurs d'évolution (évolution du nombre de résidents, de visiteurs, de bâtiments vacants,...). La fréquentation est un indicateur qui témoigne à la fois de l'attrait et de la notoriété d'un pôle touristique. C'est aussi l'un des rares indicateurs disponibles qui permet certaines comparaisons.

Pour mieux cerner chaque problématique et illustrer plusieurs facettes d'une tendance, plusieurs indicateurs sont recherchés (par exemple : évolution du nombre de chambre d'hôtels dans le quartier et taille des établissements). Les données doivent être contextualisées pour caractériser l'évolution spécifique du Vieux-Montréal et de son environnement par rapport à une tendance plus générale (celle de l'arrondissement Ville-Marie ou de l'agglomération montréalaise) et pour repérer les points de convergence et de divergence entre l'évolution étudiée et le contexte.

À la description des changements dans la dynamique urbaine est liée l'identification des facteurs influençant ces changements, à la fois le contexte social, physique ou économique,... et les initiatives publiques et privées, individuelles ou collectives qui transforment le quartier. Il ne s'agit pas d'avoir une vision exhaustive de ces stratégies, mais d'identifier des exemples particuliers qui témoignent d'une tendance, d'une attitude ou d'un attachement spécifique au quartier.

Parmi les facteurs de changement recensés, le rôle du Vieux-Port réaménagé sera précisé : est-ce un élément majeur ayant influencé le changement identifié? ou s'inscrit-il au contraire parmi de nombreux facteurs d'influence?

### 2.2.3. Étude des stratégies de mise en valeur du sud du centre-ville

Comme nous l'avons déjà souligné, l'évaluation de l'effet structurant d'un projet ne peut se faire sans une analyse détaillée des stratégies des acteurs. Aborder la question dans ce sens nous invite à nous situer dans une perspective d'évaluation de politique publique. Il s'agit de s'intéresser aux stratégies mises en œuvre par les trois paliers de gouvernement dans la mise en valeur du sud du centre-ville.

#### 2.2.3.1. *Stratégies et décisions*

Ce qui nous intéresse dans l'étude des stratégies, c'est de comprendre comment le réaménagement du Vieux-Port a été conduit par le gouvernement fédéral et de questionner simultanément les stratégies de la ville de Montréal et du gouvernement du Québec pour le Vieux-Port, le Vieux-Montréal et ses faubourgs. Il s'agit de considérer la façon dont les acteurs ont fonctionné en coopération ou de manière sectorielle, puisque l'importance des congruences entre acteurs pour favoriser un effet structurant est constitutive de notre hypothèse.

L'analyse des stratégies nous renvoie aux décisions qui ont été prises par les acteurs. Crozier et Friedberg (1977) soulignent qu'il ne faut pas isoler l'acteur de son contexte organisationnel. C'est une réflexion à la fois stratégique et systémique qu'il faut mener, s'interroger sur les motivations des acteurs, leur logique ou leur rationalité en fonction d'une organisation ou d'un champ d'action (ibid.). Ces

auteurs précisent que pour comprendre le choix d'une décision, il ne faut pas chercher à établir la meilleure solution et essayer de comprendre les obstacles mais plutôt définir les options qui s'offraient au décideur et analyser les critères dont il se servait pour décider (ibid.). C'est une rationalité que nous cherchons à dégager *a posteriori* de l'étude du comportement des acteurs.

Il nous faut ainsi préciser le contexte dans lequel s'inscrivent les gestes posés - gestes qui ont orienté le projet dans telle ou telle direction - questionner les enjeux des acteurs par rapport au territoire et leurs représentations dominantes. Ce sont les visions qui ont été développées et les initiatives prises par rapport à ces visions qui nous intéressent. Les avis officiels émis par les différents partenaires et les gestes posés : études réalisées, financements accordés, travaux entrepris, mémoires déposés, articles écrits marquent des volontés spécifiques. Nous considérons les décisions qui ont été prises en questionnant aussi la non décision qui est significative du comportement d'un acteur.

Ce regard doit nous permettre de dégager *a posteriori* des façons de faire spécifiques aux acteurs, une culture particulière. Nous pourrions évaluer quels ont été les comportements des trois paliers de gouvernement pris individuellement; leur rôle dans la mise en valeur du sud du centre-ville et les implications territoriales des décisions prises. Nous verrons d'autre part l'opposition, la tension permanente, entre le principe d'une entente entre gouvernements et les logiques sectorielles de chaque administration.

#### *2.2.3.2. Une perspective diachronique et synchronique*

La lecture et l'analyse des stratégies des acteurs sont faites selon une perspective diachronique et synchronique. La lecture diachronique permet d'identifier des périodes qui marquent une évolution, de caractériser ces différentes époques pour en dégager des logiques dominantes. Le découpage dans le temps respecte les moments forts du processus de réaménagement.



La lecture synchronique témoigne de la simultanéité d'événements et de faits à un moment déterminé. Elle rend compte de la dynamique des changements. La lecture synchronique doit s'appuyer sur un canevas d'observation qui renvoie à des données contextuelles et aux gestes posés par les acteurs, gestes qui témoignent de leurs stratégies. Elle permet de dégager les points de consensus et de désaccord entre acteurs, à différentes étapes du processus de planification.

Ces deux lectures sont complémentaires et indissociables, elles sont cohérentes avec notre hypothèse de recherche. Sans la lecture synchronique, la perspective diachronique donnerait une description mais éclairerait peu la dynamique des changements. Cette double perspective donne un sens à la recherche sur le plan de l'effet structurant, en permettant de mettre en évidence à la fois les évolutions et les points de congruence et de divergence.

La périodisation a été faite sur la base initiale des articles existants traitant du réaménagement du Vieux-Port (particulièrement Gariépy, 1993). Et trois périodes ont été distinguées :

1974 -1984	Amorce des débats – élaboration de projets de développement mixte
1984 - 1992	Vers un espace portuaire public
depuis 1992	Depuis l'inauguration officielle

Figure 2.2.3.2-1 Les trois périodes marquant le processus de réaménagement du Vieux-Port

La première période fait référence à l'amorce des débats sur l'avenir du site portuaire. Dans celle-ci, même si le principe d'un espace public avait été suggéré c'est une vision d'un développement mixte qui domine. Selon Gariépy (ibid.) c'est à partir de décembre 1984 que l'idée d'un espace public s'impose et que la dimension patrimoniale du projet émerge. La seconde période a comme point de départ, ce changement de vision et s'achève à l'inauguration officielle du Vieux-Port. Enfin la troisième période concerne les stratégies observées depuis cette inauguration.

#### 2.2.4. Critères de synthèse et élargissement

La mise en parallèle des transformations et des stratégies permettant de mieux les comprendre, doit permettre de tirer des conclusions sur l'effet structurant du réaménagement du Vieux-Port à partir de certains critères. Il s'agit de montrer certains effets positifs et négatifs du réaménagement du Vieux-Port, en précisant les dimensions concernées (effet symbolique, économique, spatial), les échelles spatiales (quartier ou agglomération), les types de personnes affectées et les mécanismes en jeu (accélération d'une tendance, opportunité créée ou favorisée, participation à un changement). Au delà de cette approche, l'analyse des stratégies des acteurs doit nous permettre d'aller beaucoup plus loin dans la compréhension des changements et de déceler en quoi les trois paliers de gouvernement ont favorisé ou non un effet structurant.

L'étude de cas permet une certaine forme de généralisation qui peut s'exprimer sur le plan théorique (Yin, 1994, p.10). Dans le cadre de notre recherche, une certaine généralisation est aussi possible sur le plan méthodologique. Nous verrons quelles sont les limites de la méthode retenue et dans quelle mesure elle peut être généralisée.

L'applicabilité théorique de notre recherche se situe du point de vue des outils de planification urbaine. Elle émerge d'une compréhension approfondie de la mise en œuvre d'un projet urbain et de ses effets. Notre étude de cas apporte des critères généralisables, quant aux caractéristiques de la manifestation de l'effet structurant et ses conditions d'émergence. Elle apporte des jalons sur la façon dont on peut favoriser, dans une perspective de planification, l'effet structurant d'un projet. Notre recherche participe à la définition du concept de projet urbain comme alternative à la planification traditionnelle.

Sur le plan des relations ville/port, nous avons souligné que la reconversion des sites portuaires anciens est un phénomène qui touche ou a touché la grande majorité des villes-ports à travers le monde. Si les stratégies de reconversion sont différentes

d'une ville à l'autre, il existe cependant certaines similitudes dans les nouvelles relations de concurrence et de complémentarité qui s'établissent entre l'espace portuaire réapproprié à des fins touristiques et le centre historique quand il jouxte celui-ci. Les conclusions que nous allons tirer pour Montréal contribuent à étoffer la réflexion sur les enjeux des nouvelles relations ville/port.

### **2.3. Collecte et sélection des données, analyse et validation**

C'est un matériel empirique varié et multiforme qui est utilisé dans la recherche. La préoccupation de la collecte de données, dans une étude de cas telle que la nôtre, est de diversifier les informations pour confirmer et valider les données obtenues. Les sources sont principalement de trois ordres : exploitation diversifiée de documents, observations et entretiens.

Compte tenu de la durée de la période retenue, de l'étendue du périmètre d'étude, de la complexité du processus de planification du Vieux-Port, du nombre d'acteurs impliqués dans la mise en valeur du Vieux-Port et du Vieux-Montréal et des passions suscitées par ces lieux, la recherche s'est heurtée à la présence d'un nombre considérable d'informations. L'enjeu a consisté à préciser progressivement le sujet de recherche, en identifiant au fur et à mesure des questions clés à approfondir. La recherche n'a pas été menée selon un protocole précis, bien déterminé à l'avance. Elle a fait l'objet d'un ajustement constant afin de bien cibler les informations à recueillir. C'est un processus itératif qui a été mis en œuvre ; l'étude de documents, l'observation et les entretiens ont apporté à la fois des explications aux changements et de nouvelles questions, amenant à rechercher d'autres informations. Les phases de recueil de données et d'analyse ont été menées de manière concomitantes tout au long de la recherche.

Une première lecture des textes existants sur le processus de planification du Vieux-Port et une première série d'entretiens ont permis d'appréhender sujet et objet de recherche de manière générale et de situer des moments clés et des problématiques majeures. Une seconde étape a été menée dans le but d'approfondir des questions

plus spécifiques (l'effet actuel observé du réaménagement du Vieux-Port, les processus de planification, la question d'une entente entre paliers de gouvernement, les éléments qui ont influencé les décisions,...).

### 2.3.1. Exploitation de documents

Notre attention s'est portée sur diverses sources d'informations écrites ainsi que des cartes, plans et photos. Nous avons notamment exploité les ressources des centres de documentation de la Société du Vieux-Port, du Bureau de promotion et de mise en valeur du Vieux-Montréal et du ministère de la Culture et des Communications du Québec.

Les documents exploités sont : les rapports officiels (Plan d'action pour le Vieux-Montréal, Schéma directeur de l'arrondissement Ville-Marie, Plan d'aménagement du Vieux-Port, compte rendu de consultation publique), les rapports d'études (par exemple sur le tourisme dans le Vieux-Montréal, l'activité commerciale, les enquêtes de fréquentation du Vieux-Port et du Vieux-Montréal), toutes les propositions d'aménagement du Vieux-Port élaborées entre 1975 et 1990, les documents administratifs (rapports annuels de la Société du Vieux-Port), les articles de presse (notamment ceux traitant de l'ensemble du processus de réaménagement du Vieux-Port, qui ont été passés en revue de manière assez exhaustive), les revues spécialisées d'aménagement (permettant d'avoir un éclairage sur le contexte général de la reconversion des Vieux-Port), des documents d'archives de la ville de Montréal (photos, guides touristiques), des données statistiques (données du recensement, données statistiques de la ville), des cartes et plans (carte d'occupation des sols).

Nous avons exploité le maximum d'information facilement disponible, sans entrer toutefois dans le détail par exemple, de courriers ou de procès-verbaux de réunion, qui auraient été difficiles à réunir et extrêmement longs à exploiter. Les documents utilisés nous ont fourni suffisamment d'informations permettant de caractériser les changements survenus dans notre périmètre d'étude et témoignant des processus de mise en valeur du sud du centre-ville. Les différentes études réalisées sur le Vieux-

Montréal par exemple, nous ont permis de dresser un état des lieux de la situation à différentes périodes et témoignent d'une certaine perception du Vieux-Port et du Vieux-Montréal, perception qui a évolué dans le temps. Les études sollicitées par les responsables des paliers de gouvernement, les plans d'actions et les travaux réalisés témoignent de gestes posés par les acteurs. Les articles de presse, compte rendu des consultations publiques sont représentatifs de réactions que ces gestes ont suscités.

### 2.3.2. Observation et observation participante

L'observation a pris une part importante dans la recherche. C'est à la fois l'observation du Vieux-Montréal et du Vieux-Port et l'observation d'acteurs clés à travers les réunions de la Table de concertation du Vieux-Montréal.

#### 2.3.2.1. *Observation du secteur d'étude*

Une observation simple et spontanée a contribué à la connaissance approfondie des sites étudiés et des pratiques des personnes les fréquentant : leur comportement, les itinéraires empruntés, leur attitude face à une situation ou un événement. Une observation impliquée a été menée. C'est l'expérience personnelle vécue en tant que visiteur et « consommateur » du Vieux-Port et du Vieux-Montréal. Cette observation a contribué à la connaissance et l'analyse des caractéristiques de l'offre touristique, culturelle et commerciale, mais aussi des problématiques d'accès, de circulation et de stationnement.

#### 2.3.2.2. *Les réunions de la Table de concertation : observation participante*

« L'observation participante est une technique de recherche qualitative par laquelle le chercheur recueille des données de nature surtout descriptive en participant à la vie quotidienne du groupe, de l'organisation, de la personne qu'il veut étudier » (Deslauriers, 1991, p. 46). L'observation participante est une approche méthodologique particulière qui fait appel à l'observation d'une organisation ainsi qu'à d'autres méthodes permettant d'approfondir cette observation (entretiens, analyse de documents).

Nous avons participé pendant presque toute la durée de la recherche (de l'automne 1997 à l'automne 2001) aux réunions régulières de la Table de concertation du

Vieux-Montréal. La Table de concertation du Vieux-Montréal est un regroupement de personnes représentant les différents groupes d'intérêt du quartier (le Regroupement de l'industrie touristique du Vieux-Montréal, le Regroupement des organismes de patrimoine), les organismes communautaires (l'Association des résidents du Vieux-Montréal inc, le Regroupement des commerçants du Vieux-Montréal inc., le Regroupement des gens d'affaires du Vieux-Montréal, le Regroupement des organismes culturels du Vieux-Montréal) et les pouvoirs publics (la Ville de Montréal, le Ministère québécois de la Culture et des Communications, la Société du Vieux-Port).

Cette participation s'est révélée particulièrement importante pour la recherche, la Table de concertation du Vieux-Montréal étant le seul lieu officiel de rencontre régulière entre les représentants du Vieux-Montréal et du Vieux-Port. Ces réunions ont permis une meilleure connaissance et une meilleure compréhension du quartier et de ses enjeux, de ses acteurs, des personnes impliquées et des interactions entre acteurs. Elles ont permis aussi de cerner le rôle de la Table de concertation dans la vie du quartier et dans le processus décisionnel.

Après une période d'observation, nous nous sommes impliquée dans quelques discussions et avons apporté des éléments de réflexion par le biais d'articles ou de présentations orales, contribuant ainsi à l'évolution des réflexions sur le quartier (Courcier, Gariépy et Lessard, 2001; Courcier 2001a et b). Le positionnement est resté extérieur, puisque nous n'avons été impliquée dans aucun des groupes constitutifs de la Table. Toutefois cette participation aux réunions a été l'occasion d'une certaine insertion dans l'action.

### 2.3.3. Les entretiens

Les entrevues ont pris une place majeure dans la collecte d'informations. Elles nous ont éclairée sur les transformations que l'on observe dans le Vieux-Montréal et sa périphérie : elles complètent et nuancent les données statistiques, apportent des éléments qualitatifs sur la transformation de la vie quotidienne dans le quartier et les changements que nous pouvons observer en terme d'image. Les entretiens nous

renseignent d'autre part sur le passé, sur le processus de planification du Vieux-Port et celui de mise en valeur du Vieux-Montréal et de ses faubourgs.

Compte tenu de l'ampleur du sujet, la préparation des entretiens a été faite de manière rigoureuse. Des outils ont été préparés afin de situer les questionnements par rapport au contexte considéré (chronologie des événements, cartes, liste des acteurs présents à l'époque considérée : noms des ministres, des dirigeants de la Société du Vieux-Port notamment). Des documents ont été réunis (revue de presse, documents officiels), afin de questionner les acteurs sur la base d'écrits auxquels ils ont eux-mêmes participé.

Les interviews ont été menées de façon semi-directive pour cadrer le questionnement général, mais laisser à la personne interrogée une certaine liberté d'orienter la discussion. Les entrevues ont été enregistrées puis retranscrites intégralement afin de pouvoir s'y reporter aux différentes étapes de la recherche.

Les personnes interrogées appartiennent aux catégories d'acteurs identifiées précédemment (cf. 2.2.1.3) particulièrement les responsables des trois paliers de gouvernement, les groupes d'intérêt, les agents et les professionnels. L'avis de la population a été pris en compte à travers les résultats des consultations publiques, les articles de presse, les enquêtes et sondages effectués ou encore des rencontres informelles.

Nous n'avons pas tenté de rencontrer de manière exhaustive l'ensemble des acteurs ayant participé à la mise en valeur du Vieux-Port et du Vieux-Montréal (certains étaient d'ailleurs difficilement accessibles). Nous avons recherché des personnes permettant d'approfondir notre compréhension des changements issue des documents écrits et des observations : apportant un éclairage complémentaire qualitatif sur une problématique (par exemple sur la qualité de vie dans le Vieux-Montréal) ; permettant de répondre à une question particulière ou encore de contraster une position par rapport à un enjeu (à propos par exemple des divergences

d'opinion entre la Société du Vieux-Port et la Ville de Montréal au sujet d'une entente sur l'aménagement portuaire). Les entretiens nous ont amenée à ouvrir notre problématique à d'autres perspectives, qu'il nous a fallu approfondir. Une liste de personnes rencontrées, avec leur principales fonctions par rapport à notre recherche, figure en annexe de ce document. Pour les personnes que nous avons rencontrées et citées dans le texte, nous avons mentionné à la suite du nom de la personne la date de la rencontre (ceci pour marquer une différence avec les citations issues de livres ou d'articles).

#### 2.3.4. L'analyse des données : une analyse qualitative de contenu

L'analyse des données « représente les efforts du chercheur pour découvrir les liens à travers les faits accumulés » (Deslauriers, 1991, p.79). La période d'analyse a débuté tôt dans la recherche, après une étape de connaissance générale de l'objet de recherche. Elle a contribué à préciser la question et l'hypothèse de recherche. L'analyse a été menée par la suite de façon plus intensive afin de dégager le sens des informations recueillies par rapport à la notion d'effet structurant.

L'analyse de contenu n'est pas une procédure de recherche rigide, elle permet le traitement d'une diversité de sources d'informations dans une démarche itérative. Plusieurs techniques d'analyse qualitative de contenu complémentaires ont été utilisées particulièrement pour comprendre les stratégies des acteurs.

La lecture de textes et l'analyse d'interviews ont été faites en fonction d'une même question posée à plusieurs acteurs ou ayant guidé la lecture de texte. «Quels sont les éléments qui expliquent qu'il n'y ait pas eu d'entente entre les trois paliers de gouvernement pour l'aménagement du Vieux-Port? » est par exemple une question centrale qui a été posée dans différentes circonstances. Les éléments de réponse ont été analysés afin de déceler les enjeux que cette question pose pour les différents partenaires et ce que cela révèle quant aux stratégies mises en œuvre. Les éléments de réponse ont été confrontés dans une seconde étape pour tenter de comprendre les choix qui ont finalement été retenus pour le Vieux-Port et le Vieux-Montréal.



Deux fichiers ont été élaborés, l'un identifie les différents organismes concernés par le réaménagement du Vieux-Port et précise leur mandat, leurs enjeux face au sud du centre-ville et les acteurs dépendant de ces organismes. Un deuxième fichier réunit les acteurs pris individuellement et précise l'organisme ou les organismes dont ils dépendent, les fonctions occupées et les gestes qui ont été posés en rapport avec notre sujet de recherche pendant la période retenue. Des informations sur le contexte général ont aussi été recueillies notamment sur les grands projets à Montréal aux différentes périodes qui nous intéressent et sur la problématique ville/port canadienne et internationale. Ces documents aident à situer par exemple, à une date particulière, les intervenants concernés et les enjeux plus généraux qui se posent, ou pour chaque intervenant l'évolution de son rôle dans le processus.

Les stratégies des trois paliers de gouvernement ont été étudiées individuellement en référence à leurs compétences et leur territoire de juridiction et afin de déceler des lignes de force, d'identifier une attitude générale et spécifique, une culture particulière. Des chronologies d'évènements ont été constituées afin de situer les gestes qui ont été posés dans le temps, ceci pour le Vieux-Port, le Vieux-Montréal et les faubourgs. Les chronologies d'évènements et les stratégies identifiées ont été mises en parallèle afin de rechercher des recoupements, des congruences (des points d'accord, des points communs, des similitudes dans la façon de présenter des problématiques) ou au contraire des divergences (désaccords, points de vue opposés). C'est l'étude de ces congruences et de ces divergences qui permet d'éclairer l'origine de l'effet du réaménagement du Vieux-Port.

### **2.3.5. Validation des données, de la méthode et des résultats**

La validation des données a été faite de manière classique en diversifiant les sources de données et en les confrontant. Des principes généraux ont été repris tels que le principe de triangulation (validation croisée des informations recueillies) pour obtenir des recoupements et s'assurer de leur fiabilité. La complémentarité des données a été recherchée ; complémentarité des sources sur un point particulier : revues de presse, rapports officiels et interviews ; complémentarité de points de vue sur une même interrogation d'autre part, ceci dans une préoccupation dialectique.

Par exemple la même question des raisons de l'échec d'une entente tripartite a été posée au cours d'entretiens à la fois à des intervenants de la Ville, du ministère de la Culture et Communications et de la Société du Vieux-Port.

Nous nous sommes préoccupée de la validité de la méthode et de sa fiabilité, ceci en confrontant différentes situations et aspects de la recherche, en révisant dans un va et vient continuels les dimensions théoriques, méthodologiques et empiriques, en se questionnant sur la logique de la recherche, des questions et hypothèses posées.

La validation plus spécifique des résultats de la recherche a été menée dans le contexte d'interventions publiques, afin que les résultats soient reconnus comme pertinents par différents groupes d'acteurs. C'est le principe de la validation en situation (Mucchielli, 1994). C'est la réponse des décideurs ou des utilisateurs de l'évaluation qui constitue pour Patton (1990) le test ultime de crédibilité d'un rapport d'évaluation. Quatre conférences ont été données : ceci auprès d'intervenants impliqués quotidiennement dans le quartier dans le cadre d'une réunion de la Table de concertation du Vieux-Montréal (Courcier, 2001a); auprès de décideurs de la Ville de Montréal, du ministère de la Culture et des Communications et de la Société du Vieux-Port (Courcier 2001b); auprès de professeurs et d'étudiants montréalais dans le cadre d'une conférence Chantiers (Courcier, 2000); enfin auprès d'intervenants de villes et de ports représentant plus de 50 pays à travers le monde réunis à Marseille pour la Conférence internationale Villes et Ports (Courcier, Gariépy et Lessard, 2000). Ces interventions, par les questions qu'elles ont suscitées, ont permis de confirmer les résultats et de les affiner. Elles ont permis de sensibiliser les acteurs de la ville, du Vieux-Port et du gouvernement du Québec, ainsi que des acteurs du quartier (organismes culturels, résidents) à des problèmes spécifiques et de contribuer à faire évoluer les perceptions et ainsi le processus de décision.

Le principe de saturation a été retenu, « lorsque les données que l'on recueille ne sont plus nouvelles » (Mucchielli, 1994, p.114), pour arrêter la collecte de données.

## 2.4. Conclusion

L'évaluation de l'effet structurant du réaménagement du Vieux-Port vise à mettre en évidence l'effet particulier de cette opération d'aménagement par rapport à d'autres facteurs de changement. Elle s'inscrit dans la difficulté de s'affranchir d'une vision déterministe simple des changements, sans toutefois écarter totalement la notion d'effet, tel que nous l'avons soulevé dans le premier chapitre puis dans la section 2.1.

Pour résoudre cette difficulté, nous avons choisi comme stratégie de recherche une double lecture des changements, ceci à travers l'évolution de la dynamique urbaine d'une part, et l'étude des stratégies des acteurs d'autre part. C'est ce double regard qui autorise un éclairage sur la notion d'effet structurant. Il permet de dégager des questions et des enjeux, puis de les approfondir dans une seconde étape. Il répond à l'objectif d'avoir une vision globale, tout en s'attachant à des points particuliers. Au cœur de cette double lecture est inscrit le questionnement des congruences et des divergences qui marquent les processus de transformations urbaines.

Ainsi ce n'est pas une évaluation stricte des effets structurants qui est menée dans cette recherche ; de l'évaluation de projet, la réflexion se tourne vers l'évaluation de politique. Ce positionnement nécessite une approche historique et l'analyse approfondie des stratégies des acteurs, ceci au delà de l'étude des projets développés dans les secteurs limitrophes au Vieux-Port. Il justifie l'importance donnée au Vieux-Montréal dans la collecte et l'analyse de données. Ce choix explique aussi l'importance donnée aux acteurs institutionnels, les acteurs privés impliqués étant peu nombreux ou engagés tardivement dans les projets.

Nous avons exposé quelle posture d'évaluation et quelles sources ont été retenues, ainsi que la façon dont les informations recueillies ont été analysées. Ce sont les sources documentaires, l'observation et les entretiens qui dominent notre cueillette de données. C'est un processus constant d'allers et retours qui nous a conduit soit à observer à travers des documents ou au cours d'entretiens certains changements, soit

à chercher des documents ou des personnes à rencontrer permettant de nous aider à caractériser des changements et à les comprendre. L'ampleur des informations disponibles nous a amenée à nous positionner par rapport à la sélection des sources et des informations. Nous avons précisé comment des questions clés ont pu nous guider et nous avons souligné l'importance de la contextualisation des données. La participation aux réunions de la Table de concertation du Vieux-Montréal a été centrale dans la collecte d'information et la compréhension des enjeux du quartier et de ses acteurs. Elle a permis un certain positionnement dans l'action.

C'est une perspective à la fois diachronique et synchronique que nous avons retenue pour l'analyse des stratégies des acteurs, permettant à la fois d'identifier des périodes qui marquent le processus de planification du Vieux-Port et de rendre compte de la dynamique des changements à des moments donnés. Nous verrons dans les pages qui suivent, comment l'inscription dans des tendances générales et l'émergence des particularités montréalaises révèlent la richesse et la spécificité du cas montréalais. Nous nous intéresserons à la façon dont les stratégies s'inscrivent dans une tension entre la volonté d'une approche intégrée et une logique sectorielle.

L'étude de cas soulève le problème de la généralisation des résultats. Celle-ci est questionnée à plusieurs niveaux. D'un point de vue méthodologique, nous verrons de quelle façon la méthode retenue nous éclaire de manière fiable dans la prise en compte des effets structurants et dans quelle mesure elle présente certaines limites liées à la difficulté de séparer les changements, des stratégies qui leur ont donné naissance. L'enseignement théorique se situe sur les plans substantif et procédural. Sur le plan substantif, nous noterons les caractéristiques de répercussions du réaménagement du Vieux-Port et de la nouvelle relation ville/port qui s'est instaurée. Sur le plan procédural, nous éclairerons, par l'étude des stratégies mises en œuvre, la façon de favoriser un effet structurant. Notre recherche participe ainsi à la définition du concept de projet urbain comme alternative à la planification traditionnelle.

## **DEUXIÈME PARTIE : LA REDÉFINITION DU SUD DU CENTRE-VILLE ET LE RÔLE DU RÉAMÉNAGEMENT DU VIEUX-PORT DANS CES CHANGEMENTS**

Nous avons posé, dans la première partie, un certain nombre d'éléments de problématique qui nous ont permis de construire une méthodologie d'évaluation. Nous entrons maintenant, dans cette deuxième partie, dans le cœur du travail d'analyse où nous allons nous intéresser au Vieux-Port, à son environnement et aux transformations qui les marquent.

Le lieu, appelé aujourd'hui « Vieux-Port de Montréal », est un site portuaire récemment réaménagé en vaste espace public à caractère récréo-touristique, culturel et patrimonial. C'est un lieu stratégique dans l'histoire de la ville; c'est en effet par là que tout a commencé. Le Vieux-Port correspond à la partie la plus ancienne du port de Montréal, l'espace qui pendant près de trois siècles a animé la fonction portuaire de la ville. Au début du 20<sup>e</sup> siècle, le port s'est étendu vers l'est et l'ouest, l'espace central étant toujours le lieu d'une intense activité. Il a progressivement été marginalisé pour se transformer en friche dans les années soixante-dix. Après une vingtaine d'années de débats et de projets, le Vieux-Port a trouvé une nouvelle vocation et occupe aujourd'hui une place majeure dans Montréal.

De nombreuses transformations apparaissent en périphérie du Vieux-Port. Nous assistons à une redéfinition complète de ce secteur central de Montréal, que se soit dans le Vieux-Montréal et ses faubourgs, autour du Canal de Lachine ou sur les espaces centraux du port de Montréal. Cette redéfinition s'est amorcée à la fin des années soixante-dix et accélérée dans les toutes dernières années. Nous posons deux questions dans cette recherche. Quel est le lien entre le réaménagement du Vieux-Port et ces changements? Quel est l'effet du réaménagement du Vieux-Port sur son environnement?

Cette seconde partie de la thèse vise à apporter un certain nombre d'éléments de réponse à la question de recherche, ceci en dressant un constat des transformations

qui se manifestent dans la partie sud du centre-ville depuis trente ans. C'est en effet au début des années soixante-dix, que la question de l'avenir de la partie ancienne du port ou port supérieur, devenue le Vieux-Port, a commencé à se poser. Pour tenter d'expliquer les transformations que nous pouvons observer, nous nous attacherons à identifier un certain nombre de facteurs d'influence et à préciser la place du Vieux-Port réaménagé parmi ces facteurs. L'étude des stratégies des acteurs, qui fait l'objet de la troisième partie de la thèse, apportera une autre lecture à ces changements, indispensable à leur compréhension.

Il est nécessaire d'inscrire la réflexion dans le temps long, ceci pour mieux comprendre l'objet de la recherche : ce que représente le Vieux-Port, son importance en soi et dans sa relation avec la ville, ainsi que l'historique de la dynamique urbaine du secteur d'étude. Il est important de situer le rôle du port dans l'histoire de Montréal, de retrouver l'origine des liens qui se sont tissés entre le port et la ville puis qui ont été rompus, sans qu'aujourd'hui ils aient pu être renoués. Le rappel historique, dont fait l'objet le chapitre 3, aboutit à un état des lieux du contexte dans lequel s'inscrivent les premiers débats sur l'avenir de la partie centrale du port. Nous présentons ensuite dans le chapitre 4 les transformations qui touchent le sud du centre-ville, en nous intéressant tout d'abord au Vieux-Port aujourd'hui. Nous détaillons ses spécificités, les principes qui ont guidé son réaménagement, les caractéristiques de son succès et les tendances de son évolution. Le chapitre 5 dresse un portrait des changements qui se manifestent tout autour du Vieux-Port, la façon dont se caractérisent les changements, les facteurs permettant de les expliquer et la place particulière du Vieux-Port réaménagé parmi ces facteurs.

### 3. DE L'ORIGINE DE LA VILLE... AU VIEUX-PORT ET AU VIEUX-MONTRÉAL

Les voies d'eau jouent très souvent un rôle majeur dans l'origine et le développement des villes, ceci à la fois pour les activités qui s'y déroulent (transports, communication, exploitation) et par les processus de valorisation des berges. À Montréal, le Saint-Laurent a été la voie d'accès à la partie nord-est du continent nord-américain.

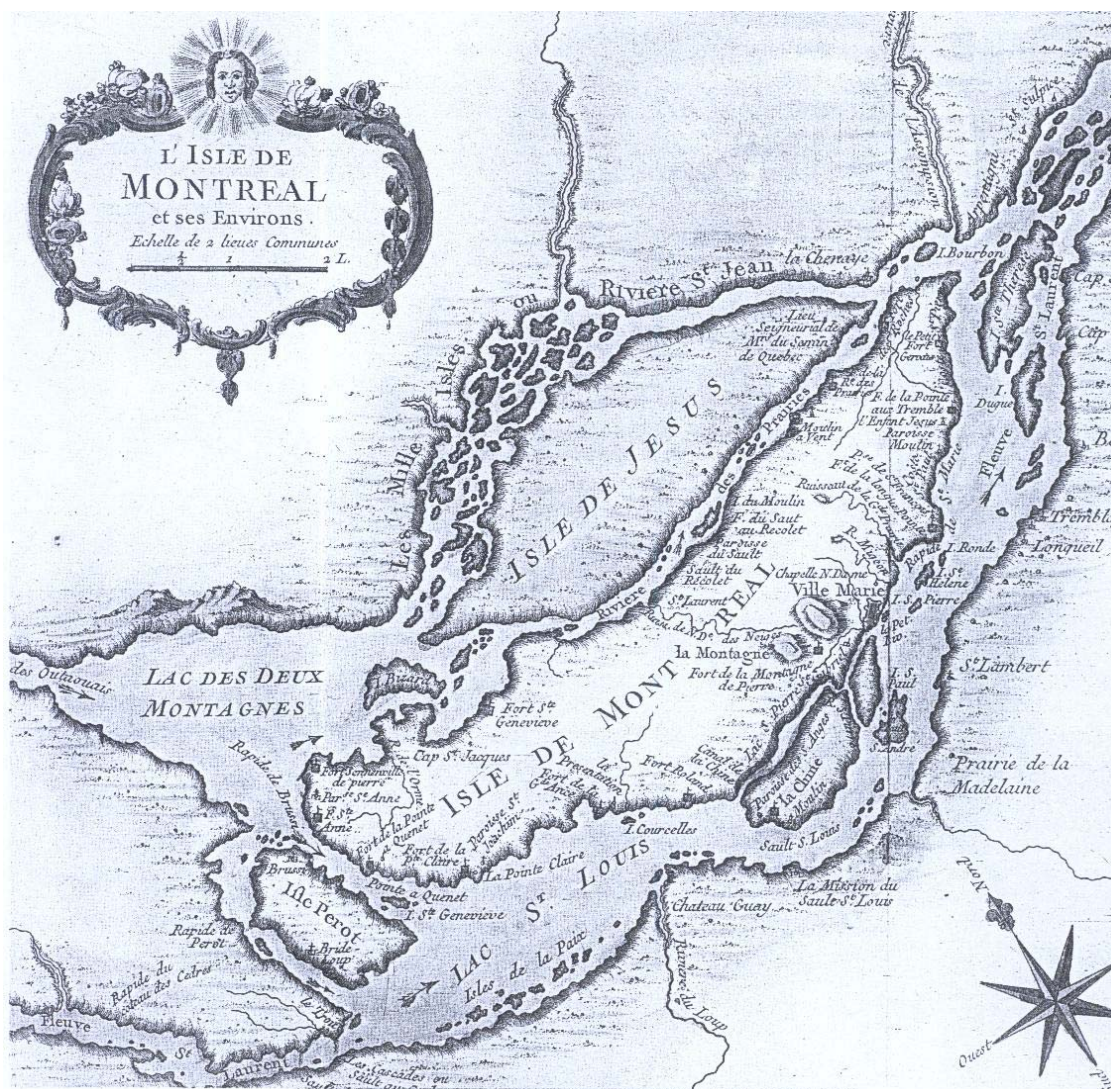


Figure 2.3.2.2-1 Carte de l'île et de la ville de Montréal d'après Jacques-Nicolas Bellin 1764, (Collection Centre canadien d'Architecture, cité par Robert, 1994, planche 15)

La présence de trois seuils majeurs (les rapides de Lachine, ceux du Sault aux Récollets sur la rivière des Prairies et les rapides des Moulins dans la région de

Terrebonne) empêchant les embarcations de poursuivre leur voyage ont fait de Montréal un point obligé de transbordement. Sa situation favorable, au confluent de plusieurs voies fluviales, a augmenté l'attractivité du site et favorisé le développement de la ville. Pendant plusieurs siècles, le port a été le principal moteur de l'économie québécoise.

L'objectif de ce chapitre est de questionner l'évolution des relations entre la ville et son port, ainsi que le bilan qui peut être dressé de la dynamique des espaces centraux dans les années soixante et soixante-dix, ceci pour mieux comprendre le contexte des transformations qui animent aujourd'hui cette partie de la ville. Nous verrons qu'il est nécessaire en effet d'inscrire la réflexion dans le temps long de l'histoire pour mieux comprendre l'origine des changements urbains.

Dans les sections qui suivent, c'est un rappel historique qui est proposé, mettant en parallèle la création et le développement de Montréal et de son port (3.1). Nous allons nous intéresser aux relations qui se sont tissées puis qui ont été rompues entre la ville et le port. La section suivante (3.2) dresse un état de la situation qui caractérise le sud du centre-ville dans les années soixante et soixante-dix, ceci quand un nouveau regard commence à être posé sur cette partie de Montréal.

### **3.1. Le système ville/port : de l'interaction au dysfonctionnement**

Montréal et son port n'ont pas échappé au modèle classique et généralisé d'évolution des relations ville/port, tel que décrit par Chaline (1994, p.34). Les deux espaces se sont tout d'abord développés de façon imbriquée, en étroite synergie. La très forte spécialisation de l'espace portuaire a par la suite entraîné une juxtaposition de la ville et du port et une coupure entre la ville et l'eau, puis une délocalisation des activités portuaires. De nouvelles visions ont entraîné une réappropriation progressive de ces espaces. Si les déterminants technologiques et les modalités du découplage survenu entre la ville et le port historique sont communs à la plupart des villes portuaires, chaque cas présente des particularités et il est important de



spécifier la façon dont Montréal et son port se sont développés ensemble puis se sont progressivement tournés le dos.

### 3.1.1. La fondation de Montréal et son développement initial

C'est en mai 1642 que Paul de Chomedey, sieur de Maisonneuve, fonde Ville-Marie, avec une cinquantaine de colons recrutés par la société de Notre-Dame, ceci pour « la conversion des sauvages de la Nouvelle-France ». Maisonneuve s'installe à l'endroit qui sera appelé plus tard la Pointe-à-Callière. C'est la tête du portage nécessité par les rapides de Lachine. Il y dresse un fort et une habitation. Ce lieu se révèle cependant trop exposé aux crues printanières et le développement de la ville se poursuit par la suite, de l'autre côté de la rivière Saint-Pierre, sur le bord du fleuve tout d'abord, puis sur le coteau qui sera marqué par la rue Notre-Dame. Ville-Marie est alors un avant-poste catholique.

À cette époque, l'emplacement stratégique de Montréal attire des aventuriers venus faire le commerce des fourrures. Graduellement, ce commerce prend de plus en plus de place dans l'économie de la colonie et dès 1667, Montréal supplante Trois-Rivières et Québec. Le port est alors juste un havre naturel, il se résume à une plage boueuse sur laquelle sont tirés barques et canots. L'espace situé au bord du fleuve est alors une commune, lieu public, terrain où la population peut faire paître en commun les animaux. L'usage y trace naturellement un sentier - le chemin de la grande rivière - voie de communication ou chemin de halage. C'est sur cette commune qu'a lieu la foire annuelle des fourrures (Abboud, 1995).

Vers 1680, les attaques iroquoises sont intenses, les habitants et les autorités déplorent l'absence de fortifications. Une simple palissade de bois est érigée tout autour de la ville entre 1685 et 1687. Ces fortifications deviennent des murailles de pierre et sont achevées vers 1741, sous la direction de Chaussegros de Léry. Le territoire fortifié s'étend approximativement de la rue McGill à la rue Saint-Hubert et de la ruelle des fortifications à l'actuelle rue de la Commune (Pinard, 1988a). Le chemin de la grande rivière se retrouve à l'extérieur des murs. Les fortifications offrent quatre portes d'accès : la porte des Récollets à l'ouest, la porte Saint-Laurent

au nord, la porte Saint-Martin connue ensuite sous le nom de porte de Québec à l'est, et la porte du port (ou du marché) au sud, à l'emplacement de l'actuelle place Royale (ibid.). Par la suite, s'ajoutèrent cinq portes du côté du fleuve : la porte de Lachine (au pied de la rue St-Pierre), la porte Sainte-Marie au pied de la rue Saint-Joseph (aujourd'hui rue Saint-Sulpice), la porte du château (au pied du côté ouest de la place Jacques-Cartier), la porte Bonsecours, au pied de la rue du même nom et la porte des casernes, au pied de la rue Berri (ibid.).

Les espaces, qui deviendront les Faubourgs Québec et des Récollets, sont occupés dès les débuts de la colonie. Le fief Nazareth, situé au sud-ouest de la ville connaît un usage agricole dès 1654. À l'Est, une citadelle est érigée vers 1690, à l'extérieur des murs, vis-à-vis de la porte dite de Québec.

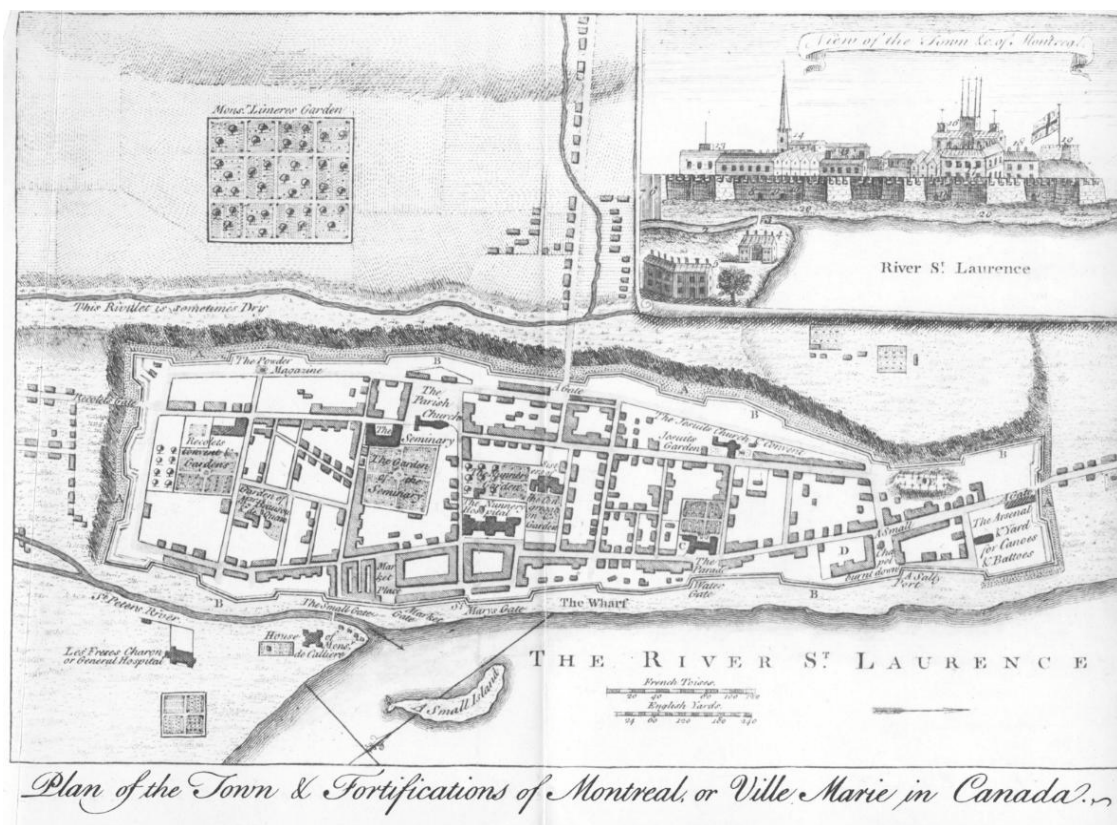


Figure 2.3.2.2-2 La ville de Montréal en 1760

À la fin du régime français, la ville est fermée sur elle-même. Ceci à la fois dans un impératif défensif et par la complémentarité de ses fonctions résidentielle,

commerciale et sociale qui lui donnent une certaine autonomie. Elle s'organise autour de la crête de la rue Notre-Dame, dans la « haute-ville ». C'est là que s'établissent les principales institutions : le monastère des Récollets, le séminaire Saint-Sulpice, l'église Notre-Dame, les couvents de la congrégation de Notre-Dame et des jésuites.

Pour François Dollier de Casson, Seigneur de Montréal, à l'origine du premier plan d'aménagement de la ville en 1672, il s'agit en effet d'accorder la prééminence à la rue Notre-Dame (Robert, 1994). Les marchands et les artisans vivent et travaillent dans la « basse ville », le long de la rue Saint-Paul et des petites rues qui descendent vers le port (Michaud, 1991). Un marché se tient dès 1657 à la place Royale (alors nommée place d'Armes) deux fois par semaine. Initialement ouvert sur le fleuve, cet espace est fermé par les fortifications.

### 3.1.2. L'intensification des activités portuaires et le développement de Montréal

Sous le régime britannique, le commerce des fourrures connaît son âge d'or. Les activités portuaires s'intensifient. Elles se diversifient avec la montée des échanges de produits agricoles de la région, et par la suite, l'importance prise par le commerce du blé, de la potasse et du bois. De profondes transformations se produisent dans la ville et c'est notamment le début de la diversification ethnique et linguistique de Montréal. La population passe de 4 000 habitants en 1754 à 9 000 en 1800, une croissance qui profite surtout aux faubourgs. Le fief Nazareth conserve sa vocation agricole et le Faubourg des Récollets, qui se développe dès le début du 18<sup>e</sup> siècle, a une vocation principalement résidentielle. Le centre-ville est le lieu d'habitation de la bourgeoisie et notamment des marchands importants.

#### 3.1.2.1. La démolition des fortifications

À la fin du 18<sup>e</sup> siècle, et au début du 19<sup>e</sup> siècle, le port se réduit à quelques quais en bois et des rampes d'accès. Les commerçants les plus importants de la ville possèdent chacun leur propre quai. Le développement est anarchique et le grave problème des inondations reste sans solution. Les fortifications entravent les

échanges avec les faubourgs et gênent l'accès au port. Plusieurs mesures majeures vont alors transformer Montréal et son port dans une perspective commune de développement des échanges commerciaux.

C'est en 1801 que Londres décrète la démolition des fortifications « pour pourvoir autrement à la salubrité, commodité et embellissement de la dite cité ». Celle-ci dura 13 ans de 1804 à 1817 (Pinard, 1988a). Elle signale le déclenchement du plan des Commissaires, opération d'urbanisme majeure touchant tout le pourtour de l'ancienne ville fortifiée. Le plan des Commissaires visait à établir une continuité entre la ville et ses faubourgs en prolongeant vers ces secteurs, les rues principales du Vieux-Montréal. Il prévoyait l'ouverture de boulevards autour de l'ancienne Cité (les rues Saint-Antoine - autrefois Craig - et McGill) ainsi que d'un front construit du côté du port afin de doter la ville d'une façade sur le fleuve.

Les faubourgs se développent. Le fief Nazareth est loti, on le nomme Faubourg Sainte-Anne. En 1825, il est parsemé de maisons. Quelques entrepôts et ateliers, dont une fonderie s'y installent, ce sont les premiers signes de l'industrialisation de ce secteur. La citadelle du Faubourg Québec et le monticule qui nuisent à l'expansion de la cité sont rasés. Pour remplacer la citadelle, un poste militaire est établi sur l'île Sainte-Hélène, à l'entrée du port. Un quartier résidentiel se forme dans le Faubourg Québec, accompagné de petits commerces et artisans.

La rue des Commissaires, aujourd'hui rue de la Commune, est ouverte. Elle borde le fleuve à l'emplacement du pâturage public. « Cette rue, partie intégrante des quais, fait alors le lien entre la ville et le fleuve, grâce notamment aux rampes d'accès aux berges » (Labelle, 1993, p.5). Les Montréalais prennent l'habitude de promenades dans le port, attirés par le spectacle de bateaux de toutes provenances (Abboud, 1995). Les terrains libérés par les murailles sont bâtis en fonction de leur rôle commercial, lié au port. La rue prend progressivement l'aspect que nous lui connaissons maintenant. En 1838, la maison de la Douane est édiflée à l'emplacement du vieux marché et vis-à-vis d'un square ouvert sur le fleuve. La

douane comporte deux entrées, l'une au sud et l'autre au nord. « L'égle importance qu'Ostell (l'architecte) accorde aux deux façades principales laisse présumer qu'il conçoit ce bâtiment comme un lieu de passage entre le port et la ville » (Michaud, 1991). Le Saint-Laurent n'est alors qu'à 15 ou 18 mètres de la façade de la Douane et une estampe ancienne montre des vaisseaux ancrés près de l'édifice. Le « marché neuf » est ouvert en 1803, à l'emplacement de la future place Jacques-Cartier et en remplacement du marché de la place Royale alors trop à l'étroit. Cet espace était occupé jusqu'à cette date par le château de Vaudreuil, qu'un incendie va détruire. La place doit son nom au découvreur du Canada et sera nommée ainsi quand elle cédera son rôle commercial au marché Bonsecours. Celui-ci est construit en 1844. Sa spécificité est aussi d'être édifié et ouvert à la fois sur la rue Saint-Paul et sur la rue de la Commune où il fait face au port. Sa vocation initiale est d'accueillir l'hôtel de ville et un marché public. Le rez-de-chaussée de l'édifice comprend des étals de boucher et les boutiques s'installent aussi à l'extérieur autour du bâtiment. La coupole a été conçue pour servir de bibliothèque, de point d'observation public des activités portuaires et de point de repère. Elle est, avec la chapelle Notre-Dame-de-Bonsecours, le principal repère qu'apercevaient les voyageurs quand ils entraient dans le port de Montréal, au milieu du 19<sup>e</sup> siècle. En 1848 on installera sur le chevet de l'église Notre-Dame-de-Bonsecours, surnommée aussi la chapelle des matelots, « une statue en bois de la vierge, tournée vers le fleuve les bras ouverts afin de protéger les marins » (Pinard, 1988b, p.41).

### *3.1.2.2. La création du Canal de Lachine et la fondation du Port de Montréal*

Dans le même temps, sur le plan portuaire, des changements majeurs apparaissent. C'est en 1825, que le Canal de Lachine est ouvert à la navigation après cinq années de travaux. Le Canal permet aux navires de contourner les rapides sur le fleuve Saint-Laurent, il crée ainsi un lien maritime jusqu'aux grands lacs. Il compte cinq écluses sur 13,4 kilomètres, permettant de franchir une dénivellation de 14 mètres. Le Canal a permis à Montréal de jouer un rôle majeur sur le plan économique, en s'imposant comme porte d'entrée du continent nord-américain.

En 1830, le Port est officiellement fondé par la création de la Commission du Havre. Celle-ci a pour tâche d'agrandir et d'améliorer l'équipement du port. C'est le début d'une période de grands aménagements; les premières jetées sur le fleuve sont établies, des quais en pierre sont construits ainsi que des rampes de débarquement et un mur de protection contre les inondations. Par la suite, le dragage du lit du port est amorcé (1840).

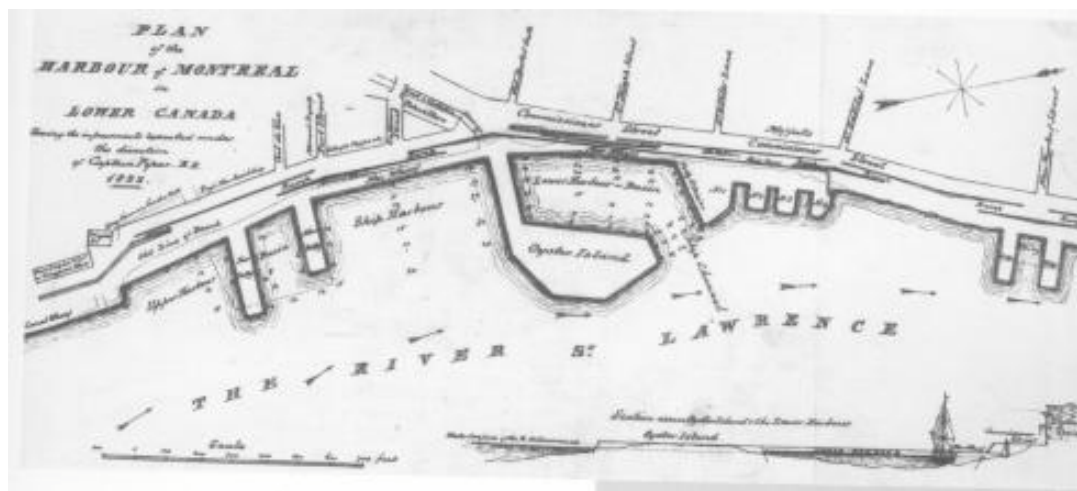


Figure 3.1.2.2-1 Le port en 1833 (Archives nationales du Canada, cité par Robert, 1994, p.97).

Le chemin de fer se développe; en 1836, la première ligne au Canada est construite reliant Laprairie à Saint-Jean et accélérant les communications avec les États-Unis. Le Canal de Lachine est transformé; il est élargi et approfondi en 1836-1837 ainsi qu'en 1843-1848 puis dans les années 1880. Tout un ensemble industriel intégré se constitue autour du Canal de Lachine, avec des entreprises qui profitent de l'énergie hydraulique et des facilités de transport que celui-ci offre. Des milliers d'ouvriers travaillent dans les chantiers navals, les usines métallurgiques ou des manufactures qui ont pris place sur les berges du Canal. Les quartiers ouvriers se développent en périphérie. Le Faubourg des Récollets profite de cette croissance et s'industrialise autour du secteur de la métallurgie, notamment des fonderies. L'ensemble de ce secteur entourant le Canal de Lachine devient le berceau de l'industrialisation manufacturière au Canada.

### *3.1.2.3. Le développement commercial du centre-ville*

Plusieurs magasins entrepôts ainsi que des édifices à bureaux, directement liés au port, vont être bâtis sur la rue des Commissaires et sur l'ensemble du territoire. L'édifice Allan est construit en 1859, il est le siège social d'une compagnie de transport. L'édifice des Commissaires du Havre de Montréal est édifié en 1878, il abrite l'administration du port de 1878 à 1969. Des magasins-entrepôts se développent aussi partout dans la ville et particulièrement dans la partie ouest, dans le Faubourg des Récollets, et en direction de l'emprise du Canal de Lachine. « Les emplacements détenus par les communautés religieuses acquièrent un potentiel commercial considérable. En 1861 et 1867, on démolit successivement l'Hôtel-Dieu, une partie de l'Hôpital général et le monastère des Récollets pour ériger d'immenses entrepôts» (Michaud, 1991, p.39). Les communautés religieuses se relocalisent dans la proche campagne, dans de grands ensembles qui sont toujours présents aujourd'hui. Seuls les prêtres de Saint-Sulpice et les sœurs de la congrégation résisteront à l'envahissement commercial, mais construisent néanmoins dans le Faubourg des Récollets, des magasins entrepôts qui leur permettent de profiter de la croissance des activités. Face à ce développement, la population subit la même pression que les communautés religieuses et est évincée vers les faubourgs. Le commerce de détail va suivre sa clientèle et se déplacer particulièrement sur la rue Sainte-Catherine, seuls restent quelques rares commerces de cuir et de quincaillerie au cœur de la ville (Michaud, 1991).

Le Faubourg Québec, rasé en partie lors du grand feu de 1852, fait place à une vaste cour de triage, à des gares et des activités manufacturières. Le Canadien pacifique installe la gare Dalhousie qui sera utilisée de 1884 à 1896, puis la gare hôtel Viger, de "style" Château Frontenac, plus vaste que la gare précédente et qui a été inaugurée en 1897.

C'est tout un espace fonctionnel, complémentaire et directement rattaché au port qui se constitue dans la ville, et particulièrement à l'interface entre le port et la ville. La rue des Commissaires devient une entité très spécifique, par ses caractéristiques

physiques et son rôle économique. Elle se détache du reste de la ville pour fonctionner avec le port. La faible profondeur des parcelles contenues entre la rue des Commissaires et la rue Saint-Paul permet une ouverture directe sur les deux rues. Le relief place au même niveau le rez-de-chaussée de la rue Saint-Paul et le premier étage de la rue des Commissaires. Ainsi les marchandises diverses rentrent au port, sont élevées par des treuils dans les entrepôts de la rue des Commissaires et commercialisées rue Saint-Paul. La rue Saint-Paul est alors la rue commerçante, il y a toute une mécanique commerciale et sociale qui se joue et une nouvelle organisation du travail qui s'instaure. Enfin la grande homogénéité du bâti, l'architecture simple mais caractérisée renforce la spécificité qu'acquiert cette rue.



Figure 3.1.2.3-1 Le port en 1880 ou 1890 (Archives publiques du Canada, cité par Bumbaru, 1998, pages10 et11)



#### *3.1.2.4. La métropole industrielle*

Au cours du 19<sup>e</sup> siècle, la petite ville commerciale de 9 000 habitants (en 1800) se transforme en métropole industrielle de près de 300 000 habitants (en 1901) (Robert, 1994). Montréal devient une plaque tournante entre l'intérieur nord-américain et l'Europe, une position confirmée par le développement du navire à vapeur et du réseau ferroviaire. L'histoire de la ville de Montréal ne se confond plus avec l'histoire du Vieux-Montréal et les Montréalais commencent à parler de la « vieille ville » qui regroupe les activités financières, administratives, commerciales et portuaires. Elle joue le rôle de centre des affaires et la concentration des activités économiques continue à faire fuir les institutions religieuses et les bourgeois. La rue Saint-Paul qui avait été l'artère privilégiée du commerce de détail devient le centre de commerce en gros et des entrepôts (Marsan, 1994). Le port devient un lieu très différencié. Il joue un rôle à la fois économique et social, comme lieu d'arrivée des marchandises, des visiteurs et des immigrants. C'est aussi un lieu de fête et un espace de loisir, aussi bien l'hiver - des patinoires et des glissoires de glace sont aménagées sur la place Jacques-Cartier - que l'été : déjà au 19<sup>e</sup> siècle se pratique la descente des rapides de Lachine. À l'époque, les commerçants du Vieux-Montréal, qui sont la bourgeoisie marchande du Canada, se reconnaissent dans le spectacle du port, et ils offrent à ceux qui arrivent une monumentalité urbaine qui témoigne de leur statut (Beaudet, 17/4/00).

#### **3.1.3. La cité financière et le port moderne : amorce d'une rupture ville/port**

Le début du 20<sup>e</sup> siècle correspond pour Montréal à une période de consolidation de son statut de métropole du Canada. Son caractère industriel et son rôle de plaque tournante se confirment. Le cœur de la ville reste la place d'Armes; de nombreuses institutions financières ainsi que des bureaux s'implantent place d'Armes et rue Saint-Jacques. Le quartier ancien est le centre administratif et le centre de la finance de Montréal. Les édifices publics sont confortés. De profondes transformations s'annoncent cependant. Cet espace ne suffit pas aux affaires et les entreprises commencent dès les décennies 1920, 1930 à se déplacer vers le nord, la rue Sainte-Catherine, la rue de Bleury et la côte du Beaver Hall.

### 3.1.3.1. La spécialisation du port

Dans le port, la fin du 19<sup>e</sup> siècle et le début du 20<sup>e</sup> siècle marquent une spécialisation et une intensification plus poussées des activités. Le développement de la culture des céréales dans les prairies au 19<sup>e</sup> siècle donne au Canada une position prédominante sur les marchés mondiaux du blé. La spécialisation dans ce secteur entraîne dans le port, la construction de lourdes infrastructures céréalières; les silos à grains « A » et « B » sont construits en bois par le CP (Canadien Pacific) en 1885 et 1887, puis remplacés par des élévateurs à grains en acier en 1904 et 1906 (élévateurs n° 1 et B qui deviendra le silo n°5). Par la suite, ils seront construits en béton en 1912 (élévateur n° 2, Figure 3.1.3.1-1), 1924 (élévateur n° 3), 1958 (élévateur n°5) et 1963 (élévateur n° 4).

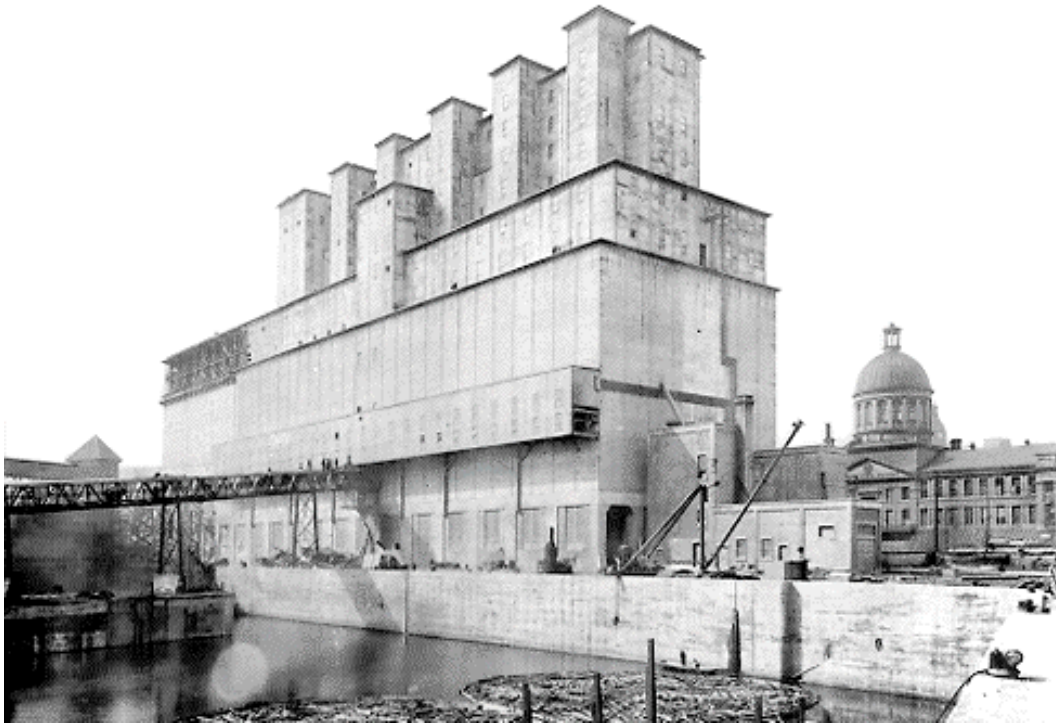


Figure 3.1.3.1-1 Le silo no 2 en 1912, face au marché Bonsecours (Ville Montréal)

Un mur de crue est érigé le long de la rue de la Commune, il est achevé en 1898. Les jetées Alexandra, Jacques Cartier et King Edward sont construites dans les années 1900 puis agrandies. Élevées au dessus du niveau des crues, elles permettent la construction de hangars permanents. En 1921, la tour de l'horloge est édifée en

l'honneur des marins disparus lors de la première guerre mondiale. L'entrepôt frigorifique est inauguré en 1922 dans la partie sud du Faubourg Québec, au bord de l'eau. Il permet l'entreposage et la conservation des produits alimentaires importés et exportés par le Port de Montréal. Le bâtiment est accessible par train, camion et bateau. Le Faubourg Québec devient une vaste gare intermodale.

### 3.1.3.2. *L'apogée du port*

Au début du 20<sup>e</sup> siècle, le port de Montréal devient l'un des ports de mer intérieurs les plus importants au monde. Montréal s'impose sur le plan de la manutention des céréales. C'est dans ces années là, et jusqu'en 1960, que le port connaît son apogée. Il se déploie progressivement vers l'est de l'île de Montréal. Dès la première guerre mondiale en effet, le développement de la partie centrale a atteint sa limite physique. Plusieurs sections à l'aval sont réservées à la manutention, aux chantiers maritimes et aux compagnies pétrolières. Durant les décennies 1930 et 1940, les exportations de grains diminuent et les importations notamment de pétrole, charbon et diverses matières premières dominant. La partie centrale ou ancienne du port est aussi appelée, port supérieur. En 1936, le port qui était jusqu'alors géré par la Ville, passe sous le Conseil des Ports Nationaux, une agence du gouvernement fédéral canadien.

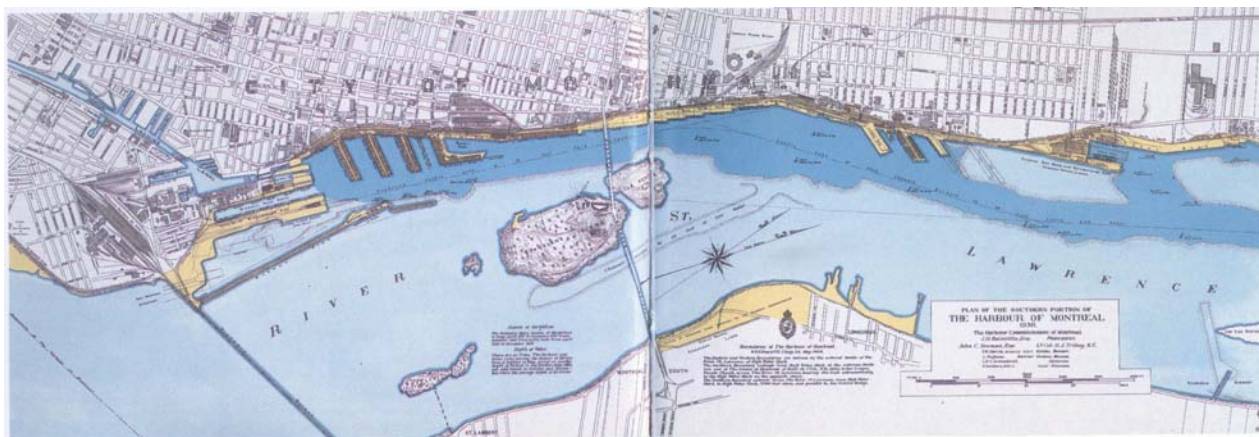


Figure 3.1.3.2-1 Le port en 1930 (Archives du port de Montréal, cité par Robert, 1994, p. 131)

### 3.1.3.3. *Le port et la ville se tournent le dos*

Au tournant du siècle, le développement du commerce des céréales et des équipements associés a introduit une unifonctionnalité dans les activités du port, un

dysfonctionnement entre les activités du port et le centre-ville, ainsi qu'une disproportion physique. C'est à partir de ce moment là qu'une rupture entre la ville et le port s'amorce, rupture des deux entités qui ont formé Montréal. La fonction commerciale, qui était liée aux marchandises générales transitant dans le port, déperit et les magasins entrepôts perdent progressivement leur raison d'être. La population poursuit quant à elle, sa migration vers le nouveau centre-ville et des investissements majeurs se font sur le plateau de la rue Sainte Catherine. Le port et la ville se tournent le dos progressivement, les activités ne sont plus complémentaires et des barrières physiques s'établissent, barrières formées par le chemin de fer et les infrastructures céréalières. Le port est un espace industriel qui se dissocie de la ville. Il y a toujours des entrepôts, commerces ou bureaux liés au port, ainsi que des bars, tavernes ou foyer de marins, mais les activités sont beaucoup plus limitées que par le passé et les liens sont moins directs. Le port est en relation avec l'ouest canadien et non plus avec le centre-ville, l'échelle a changé. Le port devient un maillon sur une chaîne internationale de transport et d'échanges de marchandises.

La crise des années 1930, puis la décroissance des activités industrielles au milieu du 20<sup>e</sup> siècle entraînent le déclin du Faubourg des Récollets. Le Faubourg Québec est lui aussi peu à peu laissé à l'abandon. La gare Dalhousie sert d'entrepôt et de bureaux. L'Hôtel Viger cesse ses activités en 1935 et la gare en 1951, ils étaient devenus trop écartés du centre des affaires. La gare de triage est progressivement abandonnée à partir du milieu du siècle.

### **3.2. Le port et son environnement direct dans les années soixante et soixante-dix**

L'ensemble des changements qui se produit après la seconde guerre mondiale va avoir des effets importants sur le centre ancien de Montréal. C'est un contexte local couplé à des tendances nationale et internationale qui vont fortement influencer la dynamique urbaine. La partie ancienne du port est toujours active, mais le Vieux-Montréal et ses faubourgs sont marginalisés. Quel bilan peut-on dresser dans les années soixante-dix ?

### 3.2.1. Le port est toujours actif dans sa partie centrale mais le Vieux-Montréal et ses faubourgs dépérissent

Nous allons voir dans les paragraphes qui suivent de quelle façon la réorganisation des échanges commerciaux, les progrès technologiques, l'évolution des modes et des lieux de production ou encore le développement des banlieues et de l'automobile vont influencer l'activité portuaire et accélérer le déclin du Vieux-Montréal et de sa périphérie.

#### *3.2.1.1. L'ouverture de la voie maritime et la réorganisation des échanges*

En 1959, l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent permet le passage ininterrompu des navires jusqu'aux grands lacs et entraîne la fermeture du Canal de Lachine. Elle met fin au transbordement obligatoire des marchandises à Montréal, entraînant le déplacement de certaines activités portuaires vers les grands lacs et la diminution du volume de marchandises échangées à Montréal. L'embouchure du Canal de Lachine est comblée avec les déblais de la construction du métro entre 1960 et 1965. En 1970, le Canal est totalement fermé à la navigation maritime. Cette fermeture restreint l'activité portuaire dans le port supérieur. Elle accélère le processus de désindustrialisation de la zone sud-ouest de Montréal, amorcé dès la crise des années trente et amplifié au lendemain de la seconde guerre mondiale. Un nombre important d'industries ferment leurs portes et, en une génération, la région sud-ouest a perdu le tiers de sa population et près de 20 000 emplois dans le secteur manufacturier. Elle affiche aujourd'hui un taux de chômage parmi les plus élevés du pays.

Au delà de l'ouverture de la voie maritime, c'est un ensemble de flux d'échanges qui est réorienté vers le continent nord-américain et non plus vers l'Europe, entraînant la remise en question du rôle central de Montréal, son déclin économique relatif et l'affirmation progressive du rôle majeur de Toronto. Cette dernière va attirer banques et sièges sociaux, au détriment de Montréal.

*3.2.1.2. Les mutations dans la technologie des transports maritimes rendent  
obsolètes les infrastructures traditionnelles*

Les mutations dans la technologie des transports maritimes sont caractérisées par l'accroissement de la taille des navires et l'évolution des techniques de manutention et de stockage. La généralisation du trafic porte-conteneurs ainsi que les impératifs de fluidité et d'efficacité, rendent obsolètes les infrastructures portuaires traditionnelles. Les nouvelles installations de manutention de marchandises nécessitent beaucoup plus d'espace que les anciennes installations. Le rythme de rotation des navires s'intensifie et la fonction de port entrepôt disparaît. L'aménagement de nouveaux terrains appropriés s'impose et confirme à Montréal le développement portuaire en aval. Le premier terminal à conteneurs y est inauguré en 1968, c'est le terminal Manchester. C'est le premier terminal à conteneurs au Canada. Le trafic de conteneurs se développe rapidement et le Conseil des ports nationaux prévoit dans la partie supérieure du port un autre terminal pour répondre à des besoins croissants. L'espace situé entre les quais Jacques-Cartier et de l'Horloge est comblé en 1974 et 1975, par les déblais provenant des travaux d'excavation de l'autoroute Ville-Marie, en vue d'amorcer la construction du terminal.

Le transport passager par paquebots, qui s'amarraient aux quais du port céréalier, voit ses activités diminuer considérablement. Le transport aérien s'impose. En 1959, le port accueille 173 000 passagers, en 1961, 122 000 et aujourd'hui environ 30 000.

Au milieu des années soixante-dix, la partie la plus ancienne du Port de Montréal connaît toujours une certaine activité portuaire, bien que la majeure partie des installations soit désuète. Les élévateurs à grains, la plupart des postes à quais et certains hangars sont toujours utilisés. Les perspectives sont tournées vers une modernisation des installations par la construction du terminal à conteneur. Les barrières physiques s'épaississent entre la ville et le port. Des clôtures sont édifiées pour contrer les problèmes de vol et de vandalisme. Elles viennent s'ajouter aux infrastructures céréalières et aux voies ferrées. Le port, qui était jusque là ouvert à la population n'est plus accessible, il est fermé au public en 1968.

### 3.2.1.3. *Le déclin du Vieux-Montréal et de ses faubourgs*

Le Vieux-Montréal dépérit. Lui, qui avait été le cœur de la métropole jusqu'au début du vingtième siècle, voit ses activités se disperser. Les deux grandes fonctions économiques de la vieille ville, les fonctions financières et portuaires, sont en partie condamnées à partir des années soixante. Certaines activités financières se déplacent à Toronto ou dans le nouveau centre-ville de Montréal. Les industries et les entrepôts sont encore nombreux en 1960; « il semble que la plupart des lieux d'entreposage liés au port sont situés dans le Vieux-Montréal » (Simard, 1960, p.13). Ces entrepôts sont vieux et ils commencent à se vider dans les années soixante-dix. Le quartier ancien n'est plus adapté aux établissements industriels et commerciaux qui recherchent des sites plus vastes et plus appropriés. Les conditions de circulation et de stationnement font fuir bon nombre d'activités. La vieille ville conserve alors uniquement ses fonctions politico-administrative et touristique.

La population ne cesse de chuter. Elle passe de 2 400 habitants en 1956, à 435 vingt ans plus tard. Dans les années cinquante, ce sont des familles modestes qui occupent le quartier ancien (Robert, Carlier et Lavoie, 1975). Les catégories socioprofessionnelles les plus représentées sont les ouvriers, les employés, les travailleurs des transports et des communications. Leur départ n'est pas lié au port, celui-ci est toujours actif. Il est lié aux caractéristiques des bâtiments et à l'évolution du quartier; les logements vieillissent et les coûts de restauration sont très élevés; l'accroissement des superficies consacrées à l'administration, aux bureaux et aux espaces de stationnement entraîne une diminution du nombre de logements et une augmentation des coûts des loyers; la disparition graduelle des équipements et des services de proximité du quartier fait fuir les résidants (le marché Bonsecours perd en 1964 sa vocation de marché public et l'école ferme ses portes en 1968); enfin l'accroissement des revenus de la population ouvrière et l'attrait de la banlieue ou des quartiers plus jeunes motivent le départ des ouvriers (ibid.). En 1976, le nombre de résidants atteint un seuil critique de 435 habitants. Ce sont les membres des communautés religieuses, les personnes âgées d'un foyer d'hébergement et quelques résidants du Faubourg Saint-Louis.

Le quartier a mauvaise réputation. Les Montréalais le qualifient « de louche, quartier de débardeurs, de rats » (Marsan, 1965). « Peu de gens y vivaient. Les bâtiments étaient vacants et mal entretenus, l'éclairage était défectueux ou inexistant et tout ce que l'on entendait, le long de la rue de la Commune, c'étaient les voix des matelots qui traversaient le Vieux-Port pour aller voir l'hôtel de ville ou prendre un verre dans les bistrot des alentours » (Desautels, cité par Gagnon Doré, 1997). À cette époque les propriétaires se mettent à démolir, bien souvent pour réduire leurs taxes et accommoder les automobilistes (McLean, 1964). « Ce quartier est dans un état lamentable qui ne fait qu'empirer. On y démolit des édifices tous les jours et on les remplace par des cours de stationnement » (Simard, 1960, p.8). Seule une certaine animation subsiste encore autour de la place Jacques-Cartier et de la place d'Armes.

Le déclin des faubourgs se poursuit. Dans le Faubourg des Récollets, de nombreux bâtiments sont progressivement abandonnés et ils se dégradent. Les espaces de stationnement se multiplient pour accommoder les travailleurs du centre des affaires ou des administrations du Vieux-Montréal. Les résidants quittent le quartier. En 1976, le Faubourg ne compte plus que 80 habitants. La construction des autoroutes Bonaventure à l'ouest (1965) et Ville-Marie, au nord (annoncée en 1964 et réalisée entre 1970 et 1975) crée une barrière physique autour de l'arrondissement historique et déstructure encore plus les faubourgs. Dans le Faubourg Québec, l'activité économique est de plus en plus limitée. La gare Viger accueille des fonctions institutionnelles et la gare Dalhousie des bureaux et entrepôts. L'entrepôt frigorifique cesse ses activités en 1976. Une bonne partie de l'espace est en friche.

### 3.2.2. Des premiers signes de réappropriation

Les années soixante et la décennie suivante sont marquées par un nouveau regard porté sur le quartier ancien de Montréal. Les premières mesures de préservation du Vieux-Montréal et certaines initiatives de réappropriation sont engagées. Initiatives publiques et privées, ce sont des opérations pionnières qui vont freiner l'abandon total du quartier. Ces premiers signes de changement favorisent un questionnement sur l'avenir du port devant le Vieux-Montréal.



### *3.2.2.1. La création de la Commission Viger et de l'arrondissement historique*

La première mesure de préservation est prise par la Ville de Montréal qui crée en 1962, la Commission Jacques-Viger. Nommée ainsi en l'honneur du premier Maire de Montréal, son mandat est d'étudier toute question ayant trait à la préservation du Vieux-Montréal. Elle a un rôle consultatif et montre que la spécificité du Vieux-Montréal est reconnue. Peu après, en 1964, le Vieux-Montréal est déclaré arrondissement historique par le Gouvernement du Québec. Il s'agit alors particulièrement d'enrayer la tendance à la démolition inconsidérée de bâtiments. Ville et Gouvernement provincial reconnaissent ainsi l'un des ensembles architecturaux les plus remarquables d'Amérique du Nord. Ce sont deux initiatives majeures qui éviteront un déclin irrémédiable du quartier et sur lesquelles nous reviendrons plus en détail lors de l'analyse détaillée des stratégies de mise en valeur du sud du centre-ville (cf. 6.1.2).

### *3.2.2.2. Des interventions ponctuelles et l'Expo 67*

Des interventions ponctuelles sont engagées dans le quartier, dans la perspective de l'Exposition universelle de Montréal de 1967 (restauration du marché Bonsecours, aménagement des places Jacques-Cartier et Vauquelin et d'un tronçon de la rue Saint-Paul). Les interventions sont cependant limitées. L'Expo 67 stimule toutefois le Vieux-Montréal, qui a alors été une attraction importante. Les Montréalais développent un certain penchant pour le quartier qu'ils fuyaient avant pour son côté sale et dangereux (Wilson et McLean, 1976). Durant ces années, marquées par la poussée du nationalisme québécois, le Vieux-Montréal est redécouvert. Et le quartier devient à ce moment là, le lieu de rendez-vous des fêtes de la Saint-Jean. L'Expo 67 marque à la fois une ouverture du Québec vers le monde et un retour sur les racines françaises des Québécois.

Dans le port, dans un même souci d'esthétique que pour le Vieux-Montréal et dans la perspective de l'Expo, une « toilette » des installations est entreprise, les élévateurs à grains et clôtures sont peints, suivant une palette de couleurs suggérée par le service d'urbanisme de la Ville (Marchand, 1985).

L'Exposition universelle entraîne des changements majeurs dans les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame qui accueillent la majorité des événements. Elles vont prendre la configuration qu'on leur connaît aujourd'hui. Des travaux gigantesques sont entrepris pour agrandir l'île Sainte-Hélène en la reliant à l'île Ronde, puis transformer les îlets en amont de l'île Sainte-Hélène en une île, qu'on nomma Notre-Dame. La création des îles préfigure la redécouverte de la valeur environnementale des plans d'eau, même si l'exposition a peu été tournée vers le fleuve (Beudet, 2002). L'Exposition universelle remporte un vif succès avec 50 millions de visiteurs. Transformée en exposition permanente, « Terre des Hommes » elle a cependant rapidement perdu de son attrait et est définitivement fermée en 1981.

L'Exposition marque aussi des interventions importantes à la Cité du Havre. Connue d'abord sous le nom de quai McKay, cette parcelle de terrain servait initialement à empêcher les glaces du printemps de pénétrer dans le bassin portuaire. Le quai MacKay est élargi pour l'Expo. Il sert d'accès principal aux îles, il accueille certains pavillons et l'opération Habitat 67. Conçue par l'architecte Moshe Safdie, cet ensemble de logements est devenu un élément marquant du paysage montréalais. Habitat 67 est construit dans un environnement peu valorisé et isolé. Situé en bordure du Saint-Laurent, il témoigne cependant d'une première tendance de réappropriation d'un espace qui profite d'une perspective étendue sur le fleuve.

### *3.2.2.3. Des pionniers s'intéressent au quartier*

« La découverte du patrimoine urbain et la valorisation de l'héritage victorien ont incité quelques téméraires à tenter l'expérience du Vieux-Montréal, que ce soit pour y résider, y travailler ou y faire commerce » (Beudet, 2000). Des particuliers s'intéressent au quartier, comme Eric McLean qui restaure et emménage en 1961 dans la maison Papineau. Face à certaines destructions de bâtiments anciens, il s'indigne : « c'est alors que nous avons fait la promesse d'acheter des propriétés dans la vieille partie de la ville, de les rénover pour y vivre afin de donner l'exemple à d'autres partisans de la préservation du patrimoine » (McLean, 1993). Madeleine Arbour, designer, s'installe en 1965, rue de la Commune. La partie des écuries d'Youville donnant sur la place d'Youville est restaurée au début des années

soixante par la fondation McConnell; c'est le premier projet privé de restauration d'importance dans le quartier.

Il y a une certaine effervescence dans le quartier. Des boîtes à chansons, bars, discothèques et restaurants ouvrent leurs portes, notamment place Jacques-Cartier. Beaucoup d'artistes et de marginaux fréquentent le quartier et certains s'y établissent profitant de vastes espaces pour des loyers dérisoires. Les peintres commencent à s'installer sur la rue Saint-Amable. Ces initiatives restent cependant limitées. L'attention de la Ville se tourne à cette époque prioritairement vers l'expansion urbaine de l'agglomération et sa modernisation, et le Vieux-Montréal est oublié. Des dossiers majeurs occupent alors les autorités municipales et l'ambition du maire Drapeau est de voir rayonner Montréal sur la scène internationale.

#### *3.2.2.4. Un bilan inquiétant dans les années soixante-dix*

Par la reconnaissance de l'arrondissement historique, une entité a été définie et un périmètre préservé. La destruction irrémédiable du Vieux-Montréal a été évitée. Le développement du centre des affaires, les grands projets de modernisation et l'expansion urbaine ont cependant détourné l'attention du quartier. Ils ont drainé la majorité des investissements, isolé le quartier historique et favorisé le départ des activités économiques et des résidents. D'autres pôles touristiques et commerciaux se développent ou se confortent, tels que les rues Saint-Denis et Sainte-Catherine. Cette tendance a toutefois contribué à conserver une certaine intégrité au quartier historique, en limitant des destructions qui lui auraient nui, à une époque où la préoccupation patrimoniale n'était pas suffisamment forte pour contrer les impératifs de modernisation et de développement.

Malgré certaines initiatives de réappropriation, le déclin du Vieux-Montréal se poursuit. Le quartier historique est isolé de toutes parts, enclavé entre des espaces en friches et des infrastructures de transport. Le Vieux-Montréal est séparé du centre des affaires par une « zone grise »; ce sont les espaces vacants et déstructurés du Faubourg des Récollets, à la jonction entre le Vieux-Montréal et le centre des affaires.

Le départ des activités commerciales et financières de l'arrondissement historique crée un vide qui n'est pas comblé. Le quartier est mal desservi par le transport en commun et il conserve sa mauvaise réputation. Il est mal aimé (Desrosiers, 1978). La trame du bâti est morcelée par les incendies, les démolitions ainsi que les bâtiments vacants qui ne sont pas entretenus. Le bilan est amer; « le Vieux-Montréal est en danger de mourir de vieillesse et de disparaître... (il) glisse imperceptiblement mais continuellement vers la décrépitude totale (Lincourt, 1975, p.24). «Au tournant des années soixante-dix donc, ce quartier qui avait présidé à la naissance et à la gloire de Montréal semblait promis à l'abandon et à l'oubli [...]. Le Vieux-Montréal avait alors presque atteint un point de non retour» (Ville de Montréal, 1995, p.14).

### 3.2.2.5. Questionnement sur la restructuration des espaces portuaires

Alors que le constat de délabrement du Vieux-Montréal est posé par certains, le gouvernement fédéral se questionne sur la restructuration de l'ensemble de ses espaces portuaires. Le ministère d'État aux Affaires urbaines fait réaliser une étude sur l'ensemble du port de Montréal pour déterminer quels seraient les secteurs à réaménager et quel serait l'effet d'une rénovation de ces secteurs sur le port (Slack, 1975).

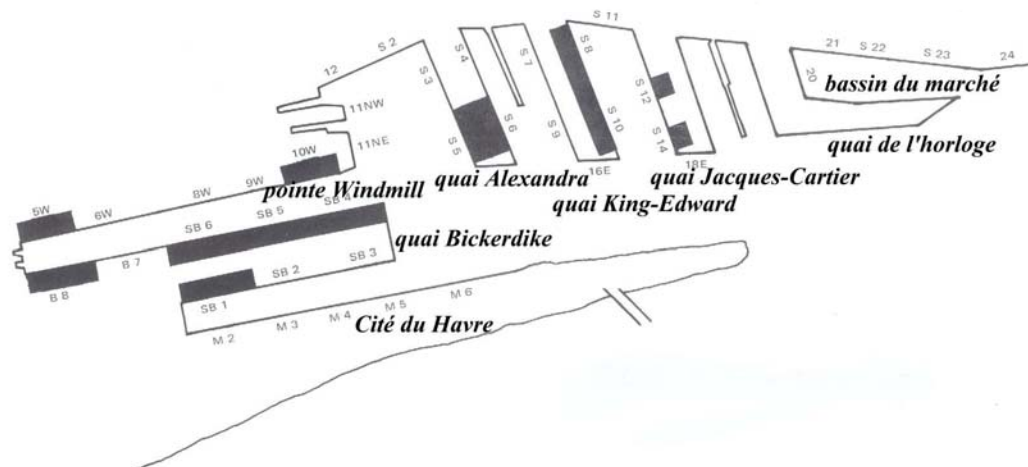


Figure 3.2.2.5-1 Emplacement - indiqué en noir - des postes à quais ayant un bon rendement (Slack, 1975, p.14)

Dans cette étude, c'est une nouvelle préoccupation qui émerge, l'auteur se base à la fois sur l'efficacité du port et l'harmonie de la relation ville/port. Il analyse les caractéristiques des installations portuaires existantes et leur rendement. Il en ressort que certaines installations de la partie supérieure du port sont très utilisées alors que des postes voisins ne le sont pas. L'auteur préconise l'abandon de la fonction portuaire en face du Vieux-Montréal : de l'embouchure du Canal de Lachine (alors comblée) au quai King Edward et autour du bassin de l'Horloge, ainsi qu'à la Cité du Havre, ce qui représente 29 postes à quais. Les équipements sont globalement désuets. De plus l'accès maritime de cette partie du port est difficile à cause du courant et de la géométrie des quais (Beauchemin et al., 1976). La démolition des élévateurs 1 et 2 est suggérée à cause de leur faible rendement et pour une question d'esthétique. Slack (1975, p.15) note la grande importance architecturale et historique du Vieux-Montréal. Il soutient que le port constitue un obstacle majeur à sa revitalisation. Dans cette perspective, l'auteur questionne la viabilité du terminal à conteneurs en construction entre les quais Jacques-Cartier et de l'Horloge, cet équipement serait isolé du reste du port si la majeure partie des activités quittent le port supérieur. C'est d'autre part un projet qui va à l'encontre des principes de mise en valeur du Vieux-Montréal (ibid.). Slack souligne particulièrement que le nouveau terminal prévu est situé sur un espace bordé par le marché Bonsecours et la chapelle Notre-Dame-de-Bon-Secours, ainsi que le Bassin du Marché et la Tour de l'Horloge, des sites historiques et touristiques majeurs à mettre en valeur.

La fermeture de plusieurs sections du port (29 postes à quais) entraîne de grosses pertes et des coûts de restructuration importants pour le port. Ces secteurs, à l'exception de ceux de la Cité du Havre, sont affectés au commerce du grain. La démolition de deux élévateurs se traduit par un déficit d'entreposage de 30% de la capacité totale du port au milieu des années soixante-dix. La fermeture des postes à quais implique l'abandon des hangars et une remise en question du terminal à conteneurs en cours de construction. De telles perspectives laissent présager une lourde perte au départ pour le port mais des avantages à long terme certainement considérables (ibid. p.18). Le dédommagement attendu par les autorités du port pour

la cession des terrains, permettrait la construction de nouveaux équipements et une amélioration de l'efficacité de l'ensemble du port.

Au milieu des années soixante-dix, l'intérêt et la particularité du Vieux-Montréal sont reconnus par certains, mais l'état du quartier est critique. La question du maintien ou non des activités portuaires centrales est posée, ceci en partie sous l'angle de la relation ville/port.

### **3.3. Conclusion**

La ville et le port sont les deux entités qui ont fondé Montréal, et le port a joué un rôle structurant dans la croissance de la ville. Ce sont des tendances générales, relatives à la technologie des transports notamment, couplées à des spécificités locales qui induisent un développement particulier. Le rôle structurant du port doit être replacé d'une part, dans le contexte des changements qui ont affecté à différentes périodes les échanges mondiaux, et d'autre part dans les spécificités montréalaises. Ainsi au 19<sup>e</sup> siècle, c'est associé au développement du réseau ferroviaire, du navire à vapeur et de l'industrialisation, que le port a contribué à ce que Montréal devienne la métropole du Canada, une plaque tournante des échanges entre l'intérieur nord-américain et l'Europe.

#### **3.3.1. La relation ville/port à Montréal : trois périodes distinctes**

Le Vieux-Montréal a joué un rôle différencié selon les époques - accueillant différentes fonctions qui se sont succédées - et trois périodes caractérisent l'évolution des relations ville/port à Montréal. Dans un premier temps, au tout début de la fondation de la colonie, les relations sont peu nombreuses, la ville fortifiée reste fermée sur elle-même. Les activités portuaires sont limitées et l'espace n'est pas aménagé.

Dans un deuxième temps, à partir du début du 19<sup>e</sup> siècle, les relations vont s'intensifier et se diversifier. Des travaux sont engagés dans le port et le Canal de Lachine est ouvert à la navigation. De vastes entrepôts sont édifiés au centre-ville, entraînant le déplacement de certaines fonctions résidentielle et commerciale sur les

flancs du Mont-Royal. Le cœur de la ville se transforme progressivement en un ensemble industriel et commercial, lieu de production, d'entreposage et d'échanges. Le port est aussi un lieu de vie, un espace de sociabilité et de loisirs. Les échanges entre le port et la ville sont nombreux et dépassent ces deux entités. Les faubourgs Québec et des Récollets, le Canal de Lachine et ses abords développent des fonctions complémentaires. C'est tout un système socio-économique et pluri-fonctionnel qui se consolide au 19<sup>e</sup> siècle.

Dans une troisième étape, à partir de la fin du 19<sup>e</sup> siècle et surtout du début du 20<sup>e</sup> siècle, la spécialisation du port dans le transport du grain et la désindustrialisation progressive du Canal de Lachine et des faubourgs entraînent une séparation physique et un dysfonctionnement entre la ville et le port. L'espace portuaire, créé par remplissage au début du 20<sup>e</sup> siècle, est devenu un lieu industriel massif et monumental. Il se détache du cœur de la ville. La séparation est amplifiée par l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent et la réorientation des échanges mondiaux. Le quartier ancien reste le pôle des affaires et de la finance, mais les activités poursuivent leur déplacement vers le plateau de la rue Sainte-Catherine. Contrairement à ce qui s'est passé dans la plupart des autres grandes villes nord-américaines, le centre des affaires de Montréal ne s'est pas bâti à même l'ancien, il s'est déplacé vers le nord-ouest, préservant en partie la vieille ville de la démolition. Les relations entre le port et le quartier ancien sont de plus en plus indirectes et le déclin du Vieux-Montréal s'amorce. C'est à compter du milieu du 20<sup>e</sup> siècle que le quartier est progressivement délaissé de sa population, puis de la majorité de ses activités économiques. Seules restent les fonctions judiciaire, municipale et touristique, mais le Vieux-Montréal est marginalisé, entouré par des infrastructures de transport et des faubourgs délaissés. La situation du Vieux-Montréal, devenu arrondissement historique, est alarmante à la fin des années soixante-dix, son déclin est général.

### 3.3.2. L'Expo 67 marque un changement de perspectives

La création de la Commission Viger puis de l'arrondissement historique et l'organisation de l'Exposition universelle, couplées à des initiatives pionnières de

réappropriation du quartier ancien annoncent un changement de perspectives. L'Expo 67 témoigne à la fois d'une volonté d'ouverture vers le monde extérieur et d'un retour sur les racines françaises des Québécois. Elle se situe à un moment où la particularité du Vieux-Montréal est reconnue officiellement même si certaines mesures prises ne respectent pas le quartier. L'Exposition a laissé des traces importantes sur le territoire par la création des îles et de la Cité du Havre. En se tournant vers le fleuve, elle marque une préfiguration de la hausse des valeurs environnementales associées à l'eau. Elle témoigne de l'amorce d'une nouvelle dynamique urbaine tournée vers le Saint-Laurent, même si dans les années soixante la présence du port industriel devant le Vieux-Montréal n'est pas remise en question. C'est au milieu des années soixante-dix, face au caractère désuet des installations et au nouveau regard porté sur le Vieux-Montréal, que de premières hypothèses sur un départ possible des activités portuaires sont posées.

L'étroite relation ville/port qui s'est instaurée au 19<sup>e</sup> siècle a donné une spécificité au cadre bâti du Vieux-Montréal. Le dynamisme portuaire a entraîné un important développement industriel et commercial du quartier ancien. Il a provoqué le déplacement du centre des affaires sur les flancs du Mont-Royal, délaissant la vieille ville, mais participant aussi à sa préservation à une époque où les préoccupations patrimoniales étaient moins affirmées que maintenant. Et le Vieux-Montréal témoigne aujourd'hui des différentes époques qui ont marqué le développement de la ville. Nous verrons dans les chapitres qui suivent que c'est aussi le nouveau dynamisme du port central, devenu le Vieux-Port, qui contribue à ce que le Vieux-Montréal retrouve un certain élan.



#### **4. LE VIEUX-PORT DE MONTRÉAL AUJOURD'HUI**

Nous venons de souligner qu'au milieu des années soixante-dix, il existe toujours une certaine activité portuaire dans le port supérieur, devant le Vieux-Montréal, bien que les équipements soient désuets et peu utilisés. Si il a été initialement question de moderniser ces installations, en construisant un terminal à conteneurs sur l'espace remblayé situé entre les quais Jacques-Cartier et de l'Horloge, le gouvernement fédéral a finalement décidé en 1977 de privilégier une vocation urbaine pour ces espaces. Et c'est après une quinzaine d'années d'études, de débats et de discussions qu'un parti d'aménagement, privilégiant une vocation publique pour le site, a été retenu en 1990. Ceci, alors que jusqu'au milieu des années quatre-vingts c'est un parti d'aménagement privilégiant une importante composante immobilière qui était recherché par le gouvernement fédéral. Nous reviendrons en détail, dans la troisième partie du présent ouvrage, sur les stratégies qui ont conduit à l'abandon de l'activité portuaire traditionnelle et sur les différentes étapes du processus de planification du réaménagement qui ont abouti au choix d'un espace public dégagé. Ce qui nous préoccupe tout d'abord, c'est de témoigner des changements qui ont eu lieu et de présenter le Vieux-Port tel qu'il a été aménagé et tel qu'il peut être découvert aujourd'hui.

Le Vieux-Port de Montréal aujourd'hui, est un vaste espace récréo-touristique et patrimonial, à vocation entièrement publique, sans logement, complexe commercial majeur ou bureaux. Il couvre 54ha et s'étend sur plus de 2,5 km le long du fleuve Saint-Laurent. Les aménagements réalisés sont sobres et la vocation première du lieu est la promenade. Le réaménagement se démarque de ce fait totalement des autres exemples de reconversion portuaire nord-américains qui ont privilégié une réappropriation mixte avec logements, commerces et bureaux. Chaline (1994) parle d'un modèle nord-américain de redéveloppement des waterfronts, et du contre-exemple que constitue Montréal.



Figure 3.2.2.5-2 Le Vieux-Port de Montréal (photo Sabine Courcier, 2000)

Le Vieux-Port a été réouvert aux visiteurs à partir du début des années quatre-vingts. Des interventions ponctuelles ont permis une réappropriation graduelle du site par la population. Le Vieux-Port connaît aujourd'hui un grand succès et ce particulièrement auprès des Montréalais. Les sections qui suivent vont nous permettre de détailler le parti d'aménagement qui a été retenu en 1990 (4.1) et les caractéristiques du succès de l'espace requalifié (4.2). Nous questionnerons enfin les tendances de l'évolution du site (4.3). Il s'agit de préciser quelle place occupe le Vieux-Port aujourd'hui dans la vie urbaine pour mieux appréhender par la suite les effets du réaménagement.

#### **4.1. Le parti d'aménagement : un lieu public, de détente et de récréation**

Le processus de planification du Vieux-Port a été marqué par deux séries de consultations publiques, tenues en 1978-1979 puis en 1985-1986. Ces étapes importantes, sur lesquelles nous reviendrons en détail dans la troisième partie, ont

abouti à l'affirmation de la vocation principale du Vieux-Port « À la suite de l'évolution qu'a connue le Vieux-Port depuis dix ans, il est maintenant temps d'affirmer de façon non équivoque la vocation de lieu public, de détente et de récréation du Vieux-Port. Ceci exclut la vocation résidentielle de même que toute commercialisation intensive et les activités portuaires industrielles » (Comité consultatif du Vieux-Port, 1986, p. 22).

Les secondes consultations ont particulièrement guidé l'élaboration, en 1990, du plan directeur d'aménagement. L'approche a été basée sur la réutilisation du lieu et sa mise en valeur graduelle, en tenant compte de ses qualités intrinsèques (Comité consultatif du Vieux-Port, 1986). Le plan directeur présente ainsi davantage une vision cohérente de l'ensemble du site plutôt qu'une image définitive des aménagements, des ajustements ont d'ailleurs dû être faits à la suite de nouvelles données et de contraintes techniques révélées lors de travaux (Cardinal, Hardy et associés et al., 1990). Le parti d'aménagement retenu est basé sur l'identité du Vieux-Port et les interventions ont été menées en distinguant trois secteurs, les secteurs est, ouest et centre qui chacun ont une vocation particulière.

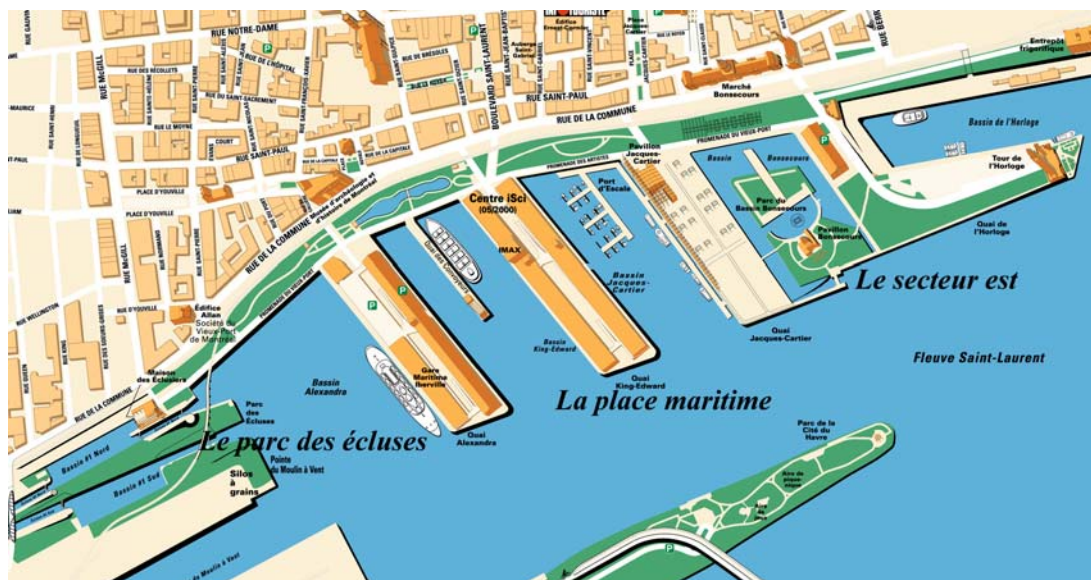


Figure 3.2.2.5-3 Le Vieux-Port de Montréal, les trois secteurs

#### 4.1.1. Les trois thèmes fondant l'identité du Vieux-Port

Reprenant les principes issus de la consultation publique, les consultants chargés de l'élaboration du plan directeur, en collaboration avec la Société du Vieux-Port, présentent l'identité du Vieux-Port autour de trois thèmes : « un lieu d'histoire et d'appartenance, un port, un espace public polyvalent » (Cardinal, Hardy et associés et al., 1990). Ces trois thèmes sont devenus la base du parti d'aménagement et la proposition de design qui y est articulée repose sur deux principales intentions : « Affirmer l'identité portuaire et industrielle du lieu. Transformer la morphologie du territoire de façon à établir une relation nouvelle entre la ville et l'eau, fonder cette intervention sur l'évolution historique du lieu » (ibid. p. 33). Nous allons préciser, dans les paragraphes qui suivent, ce que signifient ces thèmes et ces intentions et comment ils s'inscrivent aujourd'hui dans le Vieux-Port réaménagé.

##### *4.1.1.1. Un lieu d'histoire et d'appartenance*

La problématique patrimoniale du site a émergé et s'est imposée progressivement au cours du processus de planification, permettant d'affirmer que le Vieux-Port est avant tout un témoin majeur du passé de la ville et que l'un des premiers principes du réaménagement consiste à mettre en valeur ce caractère historique. La morphologie des jetées, de même que les installations portuaires existantes et les vestiges archéologiques expriment le passé de Montréal et portent en cela une signification culturelle. La configuration générale du site atteste des activités portuaires et industrielles du début du siècle. Celles-ci sont marquées dans l'espace par le caractère imposant des quais, la présence de l'entrepôt frigorifique et des vestiges de silos à grains dans la partie est, la présence de l'élévateur à grain n° 5 dans la partie ouest. L'embouchure du Canal de Lachine a été déblayée et les écluses ont été remises en état. Plusieurs circuits d'interprétation historique invitent le promeneur à prendre connaissance de l'histoire du port (notamment le long des quais et dans la Tour de l'Horloge) et une balade commentée propose un tour guidé racontant l'histoire du Vieux-Port.

Le territoire offre d'autre part, des vues imprenables sur des éléments marquants du paysage montréalais; le fleuve, le port, le Vieux-Montréal, le centre-ville, le Mont-

Royal, les îles, les ponts Jacques-Cartier, Victoria et Champlain. « On prend conscience en ces lieux, en quelques coups d'œil, de la géographie, l'histoire et l'échelle de notre ville» (Cardinal, Hardy et Associés, et al., 1990, p. 6). Et c'est du Vieux-Port que l'on observe le mieux le Vieux-Montréal et les différentes époques qui marquent son développement. Les aménagements ont cherché à préserver et mettre en valeur ces perspectives (à l'aide de passerelles, de belvédères ou de percées visuelles).

Le territoire du Vieux-Port est considéré dans le plan directeur d'aménagement comme site historique bien qu'il ne bénéficie alors pas de protection légale dans ce sens. Ce statut lui sera donné en 1995, lors de l'agrandissement du périmètre historique du Vieux-Montréal (cf. 8.2.1.1). L'aménagement s'est inspiré des principes de conservation des monuments historiques définis dans les chartes de l'Unesco : le maintien de l'intégrité des lieux, la réversibilité des interventions afin de préserver les installations pouvant éventuellement faire l'objet d'une réutilisation, la conservation de la signification culturelle du lieu, la réutilisation des installations et l'interprétation des vestiges historiques.

#### *4.1.1.2. Un port*

Si aucune marchandise n'est plus transbordée sur le territoire du Vieux-Port, la réalité portuaire est cependant inscrite dans les formes du lieu (quais et présence des équipements portuaires imposant) et il reste des activités portuaires qui jouxtent le Vieux-Port ou le traversent. La jetée Alexandra et la gare maritime d'Iberville (qui se trouvent dans la partie ouest du Vieux-Port, en face du musée de la Pointe-à-Callière), de même que le secteur Bickerdike (à l'ouest du Vieux-Port) sont des propriétés du Port de Montréal et sont le lieu d'activités portuaires que le promeneur peut entendre et observer. La jetée Alexandra accueille des navires de croisière (autour de 30 000 croisiéristes par an) et des bateaux (lacquiers, cargos) pour la période hivernale ou nécessitant des réparations. La présence de ces bateaux, dont on peut apprécier le gigantisme, est un attrait majeur du site. « Ce n'est qu'à cette condition qu'un aspect essentiel du génie du lieu pourra être pleinement ressenti» (Cardinal Hardy et Associés, et al., 1990, p.16). Le site est aussi traversé d'est en

ouest par une voie ferrée toujours en activité. Si celle-ci a souvent été considérée dans le processus de planification comme une contrainte importante, elle rappelle la vocation portuaire passée du lieu mais toujours présente à ses extrémités et procure une certaine animation. Elle est indispensable pour la desserte du secteur Bickerdike et pour relier les réseaux ferrés est et ouest de Montréal.

Certaines activités mises en place par des partenaires de la Société du Vieux-Port sont à caractère nautique. Des excursions et croisières sont proposées à la découverte de Montréal et de ses environs ainsi que vers Sorel et Québec (navire de croisière, bateau mouche, autobus amphibie ou hydroglisseur). Des navettes relient le Vieux-Port au parc Jean Drapeau, situé sur les îles Notre-Dame et Sainte-Hélène, et à Longueuil. Des excursions sont organisées dans les rapides de Lachine. Enfin le port d'escale, situé entre les quais King Edward et Jacques-Cartier, accueille des plaisanciers durant l'été.

Le design architectural retenu contribue à mettre en évidence le caractère maritime du site et à marquer sa spécificité, notamment par le choix des matériaux, le respect des volumes des entrepôts, l'aménagement paysager et le rappel des équipements portuaires (portiques à conteneurs sur le quai Jacques-Cartier par exemple). Le traitement architectural du pavillon Jacques-Cartier (un nouveau bâtiment qui sert de lieu d'accueil, de services et de restauration) évoque le langage industriel des hangars et les mâts des bateaux.

#### *4.1.1.3. Un espace public polyvalent*

Le Vieux-Port est un espace entièrement public, la population a le loisir d'aller et venir librement. Il propose diverses activités; il s'agit avant tout des promenades piétonnes, pistes cyclables et espaces verts, permettant de déambuler sur le site, d'observer le fleuve ou simplement de se reposer sur un banc. Le Vieux-Port propose des activités culturelles et de loisirs permanentes, telles le Centre des sciences de Montréal, le cinéma Imax et les activités du bassin Bonsecours (patinoire réfrigérée ou location de pédalos selon la saison). Des manifestations d'ampleurs diverses sont organisées de manière régulière ou occasionnelle, telles

que la fête du Canada, le Festival Juste pour rire (qui s'est déroulé au quai Jacques-Cartier et au bassin Bonsecours pendant plusieurs années), la présence de bouquinistes, des spectacles de cirque, de danse ou des concerts, ou encore le Mondial de la bière. Beaucoup de ces manifestations sont gratuites. À noter aussi la tenue des Mosaïcultures internationales de Montréal, exposition d'art floral, dans le parc des écluses durant les étés 2000 et 2001. Enfin le site offre divers services d'accompagnement : stationnement, restauration, locations d'équipements (vélos, patins) et quelques commerces. Aucune circulation véhiculaire privée n'est permise sur l'esplanade, seuls sont permis des accès aux stationnements situés sur les jetées.

#### 4.1.2. Trois secteurs d'interventions

Les secteurs est, ouest et centre ont fait l'objet d'interventions selon des principes, des objectifs, des budgets et des échéanciers différenciés.

##### *4.1.2.1. Le secteur est : secteur d'activités récréatives*

Le secteur est comprend la jetée Jacques-Cartier, le quai et le bassin de l'Horloge, le bassin Bonsecours. Il a fait l'objet de travaux de grande envergure; l'esplanade entre la rue de la Commune et les jetées a été abaissée en 1991 et 1992, afin de mettre à jour les fondations du silo à grain démolé. Un bassin a été recréé dans l'espace qui avait été comblé entre les jetées Jacques-Cartier et Victoria. Ce bassin est utilisable en été pour de petites embarcations et sert de patinoire l'hiver. Il présente une île en son centre, facilement isolable pour organiser certaines activités spécifiques. Le bassin est séparé du Saint-Laurent par un aménagement aquatique en terrasse.

Le pavillon Jacques-Cartier, situé à l'entrée du quai du même nom, est le principal lieu d'accueil du Vieux-Port. Il regroupe un café-restaurant, une boutique de souvenirs, un point d'information et une passerelle d'observation. Les pourtours des quais Jacques-Cartier et de l'Horloge sont aménagés en parcours piétonnier. Un port d'escale dans le bassin Jacques-Cartier accueille des bateaux de plaisance durant l'été.



La Tour de L'Horloge propose une exposition sur Montréal et son fleuve et offre de son sommet, une vue étendue sur le fleuve et la région métropolitaine. Construit entre 1919 et 1921, à l'extrémité de la nouvelle jetée Victoria en l'honneur des marins disparus pendant la première guerre mondiale, ce monument a été restauré en 1982. C'est l'une des premières interventions de la Société du Vieux-Port et ce monument est devenu l'emblème du Vieux-Port de Montréal. Au pied de la tour un aménagement paysager permet un parcours piétonnier très proche du fleuve. Une vaste aire de stationnement est aussi aménagée sur le quai.



Figure 4.1.2.1-1 La tour de l'Horloge (photo Société du Vieux-Port)

Le bassin de l'Horloge est le point de départ d'activités de loisirs nautiques (excursions sur les rapides du Saint-Laurent et croisières). Le pourtour du bassin est peu mis en valeur. Il est occupé par des stationnements et des voies d'accès. Ce n'est pas un endroit qui invite à la promenade, bien qu'il permette d'être proche de l'eau



et d'observer des activités nautiques. Un élément patrimonial, comme l'édifice des Commissaires du port de Montréal qui borde le bassin, pourrait être mis en valeur

#### *4.1.2.2. Le secteur centre : la place maritime*

Le secteur centre comprend les jetées King Edward et Alexandra (propriété du Port de Montréal pour cette dernière). Sa vocation telle qu'identifiée dans le plan d'aménagement est muséologique, liée à l'histoire du port. Ce secteur fera, dans les années quatre-vingt-dix, l'objet d'interventions très marginales, visant à conserver sa morphologie et les structures des hangars. Il accueille alors un cinéma IMAX, un stationnement, un espace d'exposition et un marché aux puces. Le quai King-Edward a par la suite été totalement réaménagé pour accueillir le Centre des sciences de Montréal, qui a ouvert ses portes en mai 2000. Ce Centre propose des expositions scientifiques interactives, un cinéma interactif sur écran géant et un cinéma IMAX 3D. Les expositions scientifiques sont articulées autour de trois thèmes : « labo vie », « studio information » et « usine matière ». Elles présentent des activités éducatives, jeux d'adresse, espaces de découverte, zones de documentation. Ce n'est pas un musée des sciences, c'est plus une vitrine technologique. La création du Centre confirme le positionnement du Vieux-Port comme destination privilégiée pour la famille et les jeunes. Le Centre propose aussi des services commerciaux et de restauration, ainsi qu'un vaste stationnement de 500 places. Il a été financé par le gouvernement du Canada et des partenaires privés. L'architecture du bâtiment est de qualité, elle a repris le gabarit des anciens entrepôts. L'aménagement du quai permet un accès public et des perspectives intéressantes sur le fleuve.

#### *4.1.2.3. Le secteur ouest : le Parc des écluses*

Ce territoire se situe à l'ouest de la jetée Alexandra. Il fait le lien entre l'esplanade du Vieux-Port et le Parc du Canal de Lachine. Il est bordé au sud par le gigantesque silo à grain n°5 dont l'activité a cessé récemment (en 1994) et à l'est par la voie ferrée. La principale intervention a consisté à recréer le profil de l'embouchure du Canal de Lachine, tel qu'il se dessinait au moment de l'apogée du port, et à remettre en état certaines écluses, ceci pour le 350<sup>e</sup> anniversaire de Montréal. Cette

orientation a constitué un premier geste en vue de l'ouverture à la navigation de plaisance du Canal. Et ce secteur retrouve aujourd'hui sa vocation d'origine depuis la réouverture, en mai 2002, du Canal à la navigation. Le passage des écluses fait revivre une fonction portuaire et crée une animation sur l'eau.

Des aménagements paysagers simples ont été réalisés, faisant de l'ensemble de cet espace, un parc très agréable. Plusieurs passerelles permettent de traverser le Canal et de voir les écluses. Le remorqueur Mac Allister y est amarré et devrait être aménagé pour recevoir des visiteurs. La maison des éclusiers est un point d'accueil, un restaurant-terrace et un centre d'interprétation. Il n'y a habituellement pas d'animation spécifique autre que le spectacle de l'eau et des bateaux. C'est cependant le lieu où se sont tenues durant les étés 2000 et 2001, les Mosaïcultures internationales de Montréal (cf. 4.3.2).

Le Parc des écluses est l'espace où la réappropriation patrimoniale du site a été la plus importante et la plus réussie. Les équipements portuaires anciens (le silo no5, les quais du Canal et les écluses) ont été conservés et mis en valeur. La présence du silo ferme le Parc et lui donne une échelle intéressante. C'est d'autre part, du Parc des écluses que les perspectives visuelles sur les bateaux de croisière qui s'amarrent au quai Alexandra, sont les plus intéressantes. Ces navires de grande taille sont à l'échelle du port, ceci beaucoup plus que les bateaux de croisière de port d'escale du bassin Jacques-Cartier.

#### 4.1.3. Le Vieux-Port : un site autonome et différencié

Le Vieux-Port est une entité très particulière dans Montréal, il se distingue sur le plan physique, sur le plan de sa gestion et sur le plan des activités proposées.

##### *4.1.3.1. Un espace monumental et bien délimité dans l'espace*

Le Vieux-Port est un espace imposant, les quais sont massifs et les navires amarrés gigantesques par rapport à l'échelle humaine. Le Vieux-Port présente à la fois de grands espaces libres avec de vastes perspectives visuelles sur les quais ou le fleuve et aussi des équipements portuaires imposants, tels que le silo n°5 et les entrepôts, qui marquent le territoire. Il vient s'opposer, par ce caractère monumental, à

l'atmosphère intime du Vieux-Montréal, à ses petites rues, ses bâtiments anciens et peu élevés qui donnent au quartier historique son charme et sa spécificité.

Le Vieux-Port est fermé sur lui-même, délimité par le fleuve au Sud et au Nord par la rue de la Commune et l'esplanade du port : la voie ferrée toujours utilisée, une clôture métallique bordée de végétation et d'une piste cyclable (dans la partie ouest du site) ou un garde fou plus léger (dans la partie est), puis enfin la chaussée de la rue de la Commune. Les visiteurs pénètrent sur le site par l'une des neuf entrées aménagées sur l'esplanade de la rue de la Commune. Si les grilles ou garde fou ont pour fonction d'assurer la sécurité des visiteurs par rapport au transport ferroviaire, ils permettent aussi de délimiter le territoire, d'affirmer l'identité spécifique du Vieux-Port et son indépendance par rapport à la ville.

Les portes d'entrées du Vieux-Port ont été placées dans l'axe des quais et non dans la continuité de la trame urbaine du Vieux-Montréal, le Vieux-Port a effectivement une orientation très différente qu'il a été choisi de marquer. L'aménagement de la rue de la Commune a été conçu comme étant le lieu d'interface entre la ville et le port, la jointure entre ces deux entités différentes. L'accent a été mis sur les liaisons entre les deux sites et le choix a été fait de privilégier les déplacements piétons par rapport à la circulation automobile.

#### *4.1.3.2. Une gestion fédérale*

Le territoire du Vieux-Port est géré par la Société du Vieux-Port de Montréal, une société qui dépend du gouvernement fédéral. Ce territoire est inclus dans le périmètre de la ville de Montréal mais échappe aux juridictions municipale et provinciale du fait de son appartenance au gouvernement fédéral. C'est un enjeu majeur du processus de planification sur lequel nous reviendrons abondamment dans la troisième partie.

#### *4.1.3.3. Une monofonctionnalité touristique et peu de liens ville/port*

L'autonomie du Vieux-Port est marquée aussi du point de vue de ses activités. D'une monofonctionnalité industrielle au début du 20<sup>e</sup> siècle, le Vieux-Port connaît

aujourd'hui une monofonctionnalité touristique. La diversité des activités récréatives proposées et des services présents, permet aux visiteurs de passer plusieurs journées entièrement sur le site.

Le réaménagement du Vieux-Port a été l'occasion de créer des liens avec d'autres secteurs de l'agglomération. Il a permis de compléter le réseau cyclable montréalais en reliant les tronçons est (rue Berri), ouest (Canal de Lachine) et sud (les îles) du réseau existant. Il a autorisé un lien, par navette fluviale, entre le Vieux-Port, l'Île Sainte-Hélène et Longueuil. Peu de liens ont cependant été recréés entre le Vieux-Montréal et son Vieux-Port, il y a peu d'activités communes, d'invitation logique à combiner la visite des deux sites.

Les nouvelles interfaces qui s'élaborent entre la ville et le port sont bien différentes du système socio-économique qui s'était établi et consolidé au 19<sup>e</sup> siècle. Ce sont des relations plus indirectes et beaucoup plus limitées. Elles se situent aujourd'hui sur le plan du paysage et de l'image qu'il offre : la valorisation réciproque des perspectives visuelles entre le Vieux-Port et le Vieux-Montréal. Elles se situent aussi sur le plan des loisirs et de l'échange de services : les résidents du Vieux-Montréal et des faubourgs bénéficient des potentialités ludiques qu'offre le Vieux-Port; les commerces et restaurants, particulièrement ceux de la rue de la Commune, profitent de la venue de visiteurs.

#### **4.2. Le succès du réaménagement du Vieux-Port**

Le Vieux-Port est au premier rang des attractions touristiques de Montréal, il connaît une fréquentation croissante qui a atteint, pour l'année 2001, un record avec plus de 8,3 millions de visiteurs (estimation SODEM, 2002). Les commentaires à propos du réaménagement du Vieux-Port sont élogieux. Marsan (1994) parle de la grande qualité des réalisations, qui sont conformes aux attentes manifestées par la population à l'occasion des consultations publiques. Pour London (1998) c'est un très grand succès populaire. Le Vieux-Port s'est d'ailleurs vu attribuer de nombreux

prix d'excellence mettant en évidence différents facettes de son aménagement et de sa programmation.

- Prix Honneur, catégorie conservation historique et restauration maritime (Waterfront Center, Washington, 1992)
- Prix Orange, catégorie urbanisme et design urbain (Sauvons Montréal, 1992)
- Grand prix du tourisme québécois (Office des congrès et du tourisme du Grand Montréal, 1993)
- Prix d'excellence catégorie design urbain pour le plan d'aménagement (Ordre des architectes du Québec, 1992)
- Lauréat provincial site extérieur (Prix Attractions Canada, 2000)

Figure 4.1.3.3-1 Quelques exemples de prix attribués au Vieux-Port de Montréal

La fréquentation en augmentation continue et les enquêtes de satisfaction permettent de préciser les caractéristiques de ce succès. La fréquentation est un indicateur qui témoigne à la fois de l'attrait et de la notoriété d'un pôle touristique. C'est aussi l'un des rares indicateurs disponibles qui permet certaines comparaisons.

#### 4.2.1. La fréquentation est en augmentation

En 1991, avant l'inauguration officielle du réaménagement, la fréquentation était déjà de 2,2 millions de visiteurs. De 1992 à 2000, le Vieux-Port a accueilli en moyenne un peu plus de 5,5 millions de visiteurs par an. La méthode d'estimation de l'achalandage utilisée par la firme SODEM (2002, p.2), est basée sur deux types de relevés : « d'abord sur des comptages systématiques effectués à la principale porte d'entrée du site du Vieux-Port de Montréal, soit la porte Jacques-Cartier, ensuite sur le chiffre d'affaires des concessions de restauration opérant sur le site, ou encore sur les caractéristiques météorologiques journalières selon environnement Canada ». Des modélisations de l'achalandage ont aussi été effectuées sur la base d'un décompte systématique de toutes les personnes entrant au Vieux-Port par toutes les portes durant une semaine complète (ibid.).

En 1999, la hausse de la fréquentation est manifeste, ce sont sept millions de visiteurs qui se rendent sur le site. Ce taux record doit être replacé dans un contexte très favorable; l'été 1999 a été particulièrement long et ensoleillé et c'est un été qui a été exceptionnel pour l'industrie touristique montréalaise. Dans son bilan, Tourisme Montréal a d'ailleurs indiqué qu'il s'agissait de « la meilleure performance estivale à Montréal depuis 1967 », année de l'Exposition universelle, avec des taux d'occupation hôteliers de plus de 80% et une augmentation de 13% des visiteurs américains. Cette augmentation de la fréquentation s'est toutefois poursuivie pour les années 2000 et 2001 confirmant le succès majeur du Vieux-Port. Elle a été favorisée par l'organisation des Mosaïcultures (concours de sculptures florales) dans le parc des écluses. Et pour l'année 2001 ce sont 8,3 millions de visiteurs qui se rendent sur le site (estimation SODEM).

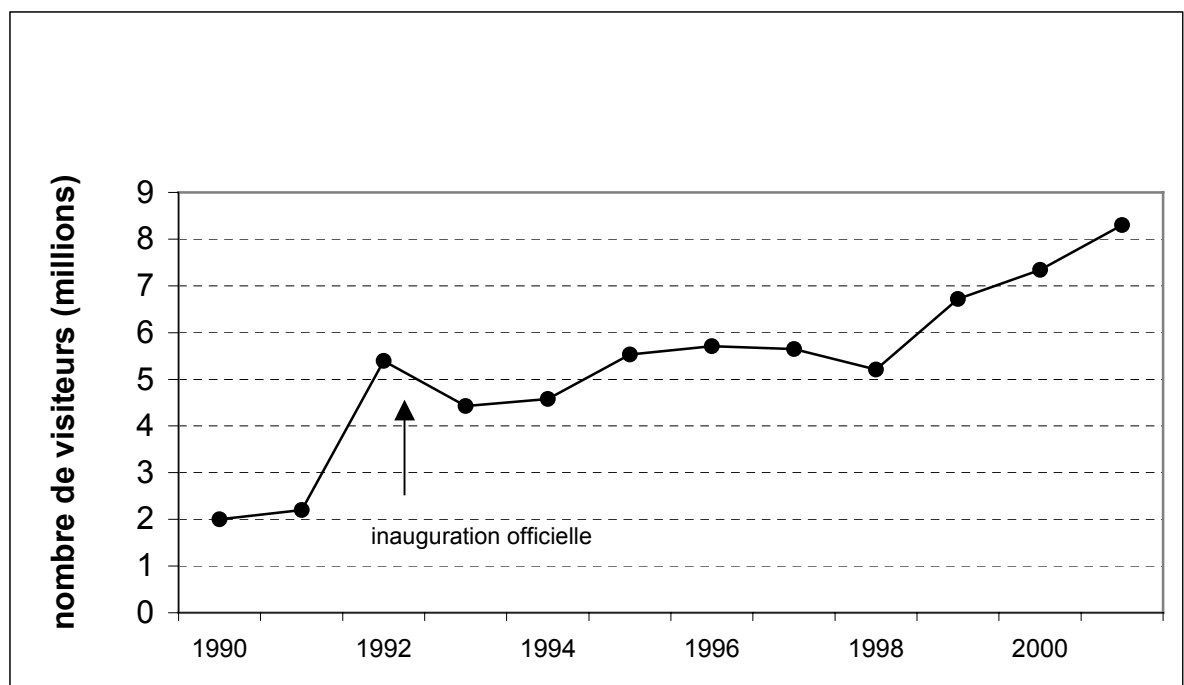


Figure 4.1.3.3-2 Fréquentation du Vieux-Port de Montréal (source : Société du Vieux-Port)

La fréquentation est principalement estivale; la Société du Vieux-Port estime cependant à 500 000 le nombre de visiteurs qui viennent durant la période hivernale. Cette donnée a augmenté depuis l'inauguration du Centre des sciences qui procure une animation durant toute l'année. Il y a des « périodes de pointe », la Fête du

Canada par exemple a attiré 165 500 personnes le 1<sup>er</sup> juillet 1999 (source : Société du Vieux-Port, 2000).

Inégale dans le temps, la fréquentation l'est aussi dans l'espace. Les secteurs centraux (la promenade des artistes, les entrées Jacques-Cartier et Saint-Laurent), sont très achalandées. Le quai de l'Horloge est moins fréquenté. Le parc des écluses va voir son achalandage augmenter du fait de l'ouverture du Canal de Lachine à la navigation. Les visiteurs privilégient d'autre part des déplacements parallèles à la rue de la Commune et non pas perpendiculairement dans l'axe des quais.

Le but premier d'une visite au Vieux-Port est la promenade et pour plus de la moitié des visiteurs c'est la principale activité pratiquée. Néanmoins près de un million de billets ont été achetés en 1999 pour des activités spécifiques; expositions, films, spectacles, excursions (Société du Vieux-Port, 2000). Les visiteurs provenant de la région métropolitaine de Montréal effectuent en moyenne seize visites annuelles sur le site du Vieux-Port (SODEM, 2002). C'est un nombre de visite qui a fortement augmenté, il était estimé à neuf en 1994 (Société du Vieux-Port, 1994). Ce qui témoigne de la grande fidélité de certains visiteurs et notamment de résidents du Vieux-Montréal. La durée de la visite est en moyenne de 2 heures et 15 minutes (SODEM, 2002). La durée de la visite est plus longue pour les touristes et les excursionnistes que pour les visiteurs locaux.

L'importance de la fréquentation témoigne du succès du Vieux-Port, de la popularité des activités organisées et de l'intérêt du lieu de promenade. Il témoigne aussi de l'instinct grégaire des gens qui y viennent pour voir du monde et non pas forcément avant tout pour le caractère du site, d'où l'achalandage encore plus fort (Lambert, 18/11/97). C'est toutefois aussi cela qui correspond aux besoins de la population, les gens veulent se retrouver (ibid.).

#### 4.2.2. Un taux de satisfaction élevé et une réappropriation avant tout montréalaise

Les visiteurs se déclarent en très grande majorité satisfaits de leur visite. Un sondage téléphonique révèle que 53% des personnes ayant visité le Vieux-Port en 1999 se disaient plutôt satisfaites et 38 % très satisfaites de leur visite, soit un taux global de satisfaction de 91% (Société du Vieux-Port, 2000). Le Vieux-Port a acquis en quelques années une grande notoriété. Il est considéré avec le Vieux-Montréal, selon les Québécois et les Montréalais, comme la plus belle attraction touristique de Montréal (d'après un sondage Léger & Léger 1995).

Les visiteurs qui se rendent au Vieux-Port sont avant tout des Montréalais. D'après un sondage mené pour la Société du Vieux-Port, 80% vivent dans la région métropolitaine de Montréal (dont la moitié viennent de la ville de Montréal), 20% proviendraient du reste du Québec et du Canada ainsi que de l'étranger (SODEM, 2002). Le caractère montréalais de la réappropriation du Vieux-Port est une spécificité importante. Elle témoigne du fait que l'aménagement a su respecter avant tout les attentes des Montréalais. D'autres sites portuaires réaménagés tels que « Pier 39 » à San Francisco par exemple, accueillent majoritairement des touristes. La population locale a tendance à s'en désintéresser, délaissant les boutiques, restaurants ou animations touristiques et même l'aquarium.

Au delà des statistiques, ce qui frappe quand on se promène dans le Vieux-Port c'est la diversité qui caractérise les visiteurs; que ce soient les Montréalais habitués du site (venant courir, faire du vélo ou patiner), les familles qui sont particulièrement nombreuses durant les fins de semaines et pour qui ce lieu est particulièrement adapté, les touristes de passage découvrant Vieux-Port et Vieux-Montréal, les travailleurs du Vieux-Montréal venant se détendre lors de la pause de midi, ou encore les itinérants, notamment les habitués des maisons d'accueil du Vieux-Montréal. Cette diversité renforce le caractère public du lieu, confirme sa grande accessibilité et lui donne une valeur supplémentaire.



#### 4.2.3. Le Vieux-Port retrouve une place majeure dans la vie urbaine, le réaménagement a un effet structurant à l'échelle montréalaise

Le Vieux-Port est un pôle d'attraction majeur, il a acquis en quelques années une grande notoriété et une envergure métropolitaine. Il fait aujourd'hui partie de l'identité de Montréal, de l'image que les visiteurs retiennent et qui est diffusée de la métropole.

##### *4.2.3.1. Effet direct : l'impulsion d'une nouvelle dynamique de fréquentation et l'élargissement du centre-ville*

Rappelons que l'espace ancien du port était, dans les années soixante et soixante-dix, totalement inaccessible. Le premier effet du réaménagement a été l'ouverture du site dès le début des années quatre-vingts et le dégagement du front de fleuve de certaines grandes installations portuaires. Cela a créé une attraction avant même que le site soit inauguré et qu'il y ait des animations. La redécouverte du lieu a été progressive, à la fois lente et sûre. Aujourd'hui les Montréalais et les visiteurs ont totalement adopté cette nouvelle destination.

La dynamique de fréquentation qui a été impulsée par le réaménagement du Vieux-Port est un effet direct et durable des interventions sur le site. Cette dynamique déborde le Vieux-Port en lui-même, elle a contribué à relancer le tourisme dans le sud du centre-ville et bénéficie particulièrement au quartier historique (cf.5.4.2). L'année 1992 aura été une année charnière avec l'inauguration du Vieux-Port et les cérémonies du 350<sup>e</sup> anniversaire de la Ville : « tout le monde est descendu dans le Vieux-Montréal et le Vieux-Port, on a tout de suite vu plus de gens dans le quartier » nous expliquera une résidente (Malins, 13/4/2000). Ce sont en effet 5, 4 millions de visiteurs qui sont venus cette année-là dans le Vieux-Port.

Les limites nord-sud du centre-ville, telles que définies par le service de l'urbanisme de la Ville de Montréal dans les années soixante, s'étendent de l'avenue des Pins, au fleuve et au Canal de Lachine (Marsan, 1994). Mais le port et le Vieux-Montréal avaient été marginalisés et le centre-ville limité dans les faits, au centre des affaires.

Maintenant Vieux-Port et Vieux-Montréal retrouvent une place dans la centralité montréalaise.

#### 4.2.3.2. L'un des principaux pôles touristiques de Montréal et du Québec

Vieux-Port et Vieux-Montréal constituent l'un des six pôles touristiques de Montréal, avec le Mont-Royal et l'oratoire St-Joseph, le centre-ville, le pôle des rapides, le parc Jean-Drapeau (ou parc des îles) et le pôle Maisonneuve (Stade Olympique, Biodôme et Jardin botanique).

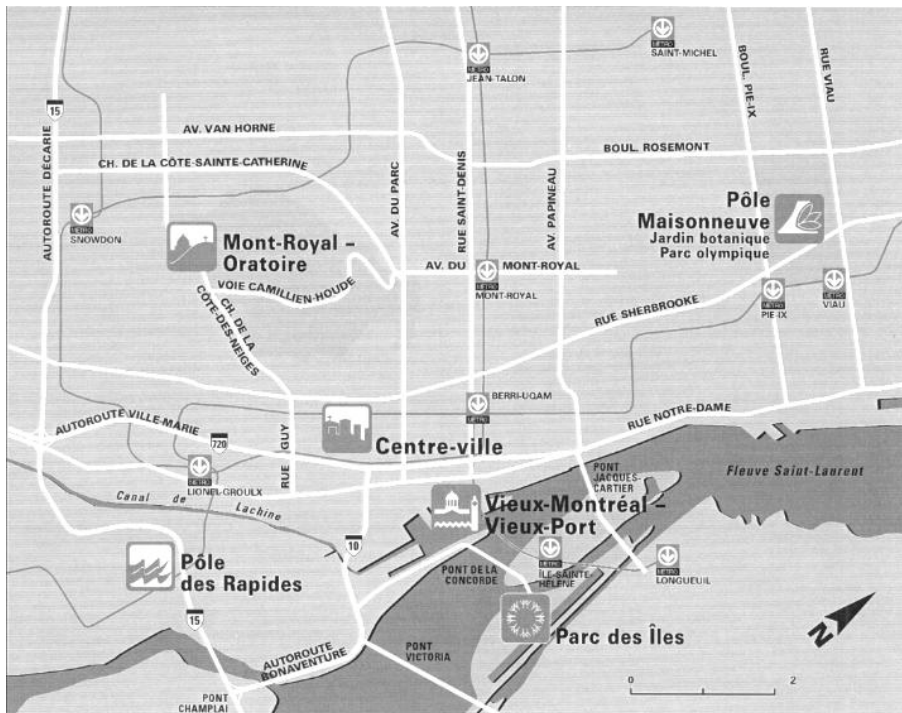


Figure 4.2.3.2-1 Les six pôles touristiques de l'agglomération montréalaise

Le Vieux-Port et le Vieux-Montréal sont devenus, par l'importance de leur fréquentation, l'un des principaux pôles touristiques de Montréal et du Québec. Pour l'année 2001, le Vieux-Port a accueilli 8,3 millions de visiteurs (SODEM) et le pôle Vieux-Port/Vieux-Montréal 11,5 millions en 1998 (Dufresne et al., 1998). Les autres attraits touristiques majeurs de Montréal ont accueilli : le casino de Montréal sur l'île Notre-Dame 6 122 000 visiteurs; le centre Molson au centre-ville 1 598 000; la Ronde sur l'île Sainte-Hélène 1 175 000; l'Hippodrome de Montréal 1 104 000; le jardin botanique et l'insectarium 1 039 000; le Biodôme 851 000 (Tourisme

Montréal, 1999). Le Mont Royal accueille annuellement plus de 3 millions de visiteurs (Benoît, 2001).

La région de Montréal attire globalement plus de touristes que la région de Québec, soit 3,6 millions par an pour Québec en 1999 (Office du Tourisme et des Congrès de la Communauté Urbaine de Québec, 2000) et 6,3 millions pour Montréal en 1998 (Tourisme Montréal, 2000). Le Vieux-Québec accueille 1,9 million de touristes et le Vieux-Montréal, 2,5 millions de touristes. La différence se situe cependant surtout du point de vue du nombre total de visites-personnes. Bien que cette donnée ne soit pas disponible à Québec, différentes visites et rencontres peuvent nous laisser supposer que le nombre de visites-personnes est beaucoup plus élevé pour le Vieux-Port de Montréal que celui de Québec. Ce sont les Montréalais qui fréquentent avant tout le Vieux-Port et le Vieux-Montréal et c'est une différence majeure par rapport au Vieux-Québec qui attire avant tout les touristes.

À l'échelle de l'agglomération montréalaise, le Vieux-Port et le Vieux-Montréal font-ils concurrence aux autres pôles touristiques de la Ville? Si il y a des relations complexes de concurrence et de complémentarité entre le Vieux-Port et le Vieux-Montréal (sur lesquelles nous reviendrons dans le chapitre qui suit), il semblerait plutôt, vis-à-vis des autres sites touristiques de la ville, que les pôles se confortent mutuellement par leurs spécificités. Un des soucis des responsables de la Société du Vieux-Port est, dans le choix des activités, de ne pas faire concurrence aux autres sites touristiques et particulièrement au parc Jean-Drapeau ou au pôle Maisonneuve. D'autre part, comme nous l'avons déjà souligné, le réaménagement du Vieux-Port a favorisé l'instauration de nouveaux liens cyclistes et nautiques avec différents secteurs de l'agglomération : le Canal de Lachine, la Cité du Havre et les îles.

La concurrence se situe plus entre Montréal et les régions. Ces dernières commencent à se plaindre qu'il y a trop d'effervescence à Montréal. La métropole retient les Montréalais, attire les gens de l'extérieur et s'en empare plus longtemps que par le passé (Belrose, 17/10/00). C'est un constat qui s'inscrit dans une tendance

internationale, dans laquelle la place qu'occupent les métropoles dans le monde est de plus en plus importante, que ce soit sur le plan des richesses, du pouvoir économique, des activités touristiques et culturelles ou de la croissance démographique.

#### *4.2.3.3. Des retombées économiques majeures*

D'un point de vue économique, les retombées sont importantes. Selon une étude récente, les retombées économiques du Vieux-Port pour l'année 2000 sont évaluées 71 millions de dollars et le nombre d'emplois directs et indirects créé est estimé à 1272 (DBSF, cité par la Société du Vieux-Port, 2001).

#### *4.2.3.4. Un parti d'aménagement en résonance avec les attentes de la population*

Le succès du Vieux-Port et donc l'importance de ses répercussions, peuvent être éclairés par l'idée que le parti d'aménagement retenu entre en résonance avec un certain nombre de préoccupations de la société, tendances socio-économiques générales et demandes montréalaises spécifiques. La requalification du site portuaire s'inscrit dans un contexte où émergent des valeurs écologiques et patrimoniales, où l'amélioration du cadre et des conditions de vie passe à la fois par un retour à la ville et son animation culturelle, une redécouverte des richesses naturelles et le développement des pratiques de loisirs. Au sein de ces préoccupations l'ouverture sur l'eau occupe une place importante. Elle s'inscrit dans une reconnaissance de la richesse de la ressource aquatique, que ce soit pour son caractère symbolique (l'eau fait rêver et invite au voyage), ses atouts paysagers ou son potentiel ludique.

Il faut souligner aussi que le Vieux-Port qui a été inauguré dans une période de récession, offre un accès et de nombreuses animations gratuits. Son succès a été amplifié à un moment où les gens sont moins partis en vacances et ont privilégié des loisirs peu coûteux.

### **4.3. Les tendances de l'évolution actuelle du site**

Depuis l'inauguration officielle du Vieux-Port en 1992, différents aménagements ont été réalisés et les animations sur le site évoluent, témoignant de tendances plus ou

moins dans la continuité des principes d'aménagement retenus initialement. Face au succès du Vieux-Port, de nombreux promoteurs qui veulent profiter de l'attrait du site, soumettent à la Société du Vieux-Port un nombre incroyable de projets d'activités. En réponse à ces demandes, il faut reconnaître que les dirigeants ont su conserver au lieu son caractère public, son esprit et sa beauté. Il importe cependant de rester vigilant quant à la trajectoire que prend le Vieux-Port actuellement, pour le site en lui-même, et pour les secteurs qui l'entourent.

#### 4.3.1. Un espace festif

Les dimensions portuaire, historique et la vocation d'espace public étaient dans le plan d'aménagement considérées sur un pied d'égalité, toutes les trois indispensables pour fonder l'identité du lieu. Pourtant, le constat actuel est que la dimension ludique et festive est privilégiée aux autres thématiques. Selon Gariépy (1997), on a évité dans le processus de planification le concept de «Festival Market Place», tel qu'exprimé dans de nombreuses propositions d'aménagement du site, et qui correspond au modèle nord-américain de reconversion de sites portuaires, pour privilégier une mise en valeur patrimoniale du site. Ce que l'on observe cependant aujourd'hui, c'est plus un lieu de festivités, un «Festival Place » (ibid.). Diverses activités sont attirées par la disponibilité d'espace et l'achalandage devenu naturel du site, et n'ont que peu à voir avec le caractère historique et portuaire du lieu, « le Vieux-Port est donc devenu un lieu de fête » (ibid. p.306). Les spectacles de cirque, le mondial de la bière, le festival de salsa, de danses japonaises ou brésiliennes ou encore un cinéma en plein air n'ont aucun rapport avec la dimension historique et portuaire du Vieux-Port. D'années en années la programmation estivale est de plus en plus étoffée, mais le volet maritime reste limité aux croisières proposées, au port de plaisance et à quelques visites de navires de passage. Le port et l'histoire ne sont que très peu le support d'animations. Les visiteurs ont une expérience du Vieux-Port de l'ordre du spectacle, de la fête mais bien souvent le lieu et l'eau sont devenus accessoires et le site est ainsi banalisé.

Les dimensions portuaire et patrimoniale semblent considérées par les responsables de la Société du Vieux-Port, comme quelque chose du passé, qui fait partie du site et

de son histoire mais qui sont peu porteuses de dynamisme pour le Vieux-Port aujourd'hui. C'est une approche muséale d'un paysage industriel désaffecté qui domine, attitude qui était déjà ressentie dans le plan d'aménagement de 1990 mais qui n'a fait que s'affirmer. Des interventions récentes ont été menées dans une préoccupation patrimoniale et portuaire : une attention particulière a été portée, sous le regard d'archéologues, aux travaux du Canal de Lachine; le nouvel aménagement de l'entrée Jacques-Cartier a été fait en rappel des voies ferrées présentes à cet endroit; la remise en état amorcée du remorqueur McAllister dans le parc des écluses se situe aussi dans cette perspective. Ce bateau de 32 mètres, construit en 1907, doit devenir un lieu d'interprétation. Ces initiatives sont importantes, mais elle ne suffisent pas à affirmer l'identité du Vieux-Port.

Les responsables de la Société du Vieux-Port présentent une image nostalgique de l'activité portuaire, à travers les panneaux d'interprétation présentant l'histoire du port ou le projet McAllister. Peu de place est laissée pour le port moderne, qui est pourtant à proximité directe du site, et qui présente un caractère innovant et dynamique, une technologie de pointe, que ce soit du point de vue de la logistique, des bateaux, du déchargement... Il est d'ailleurs très étonnant et dommage de noter que le Centre des sciences de Montréal, récemment ouvert sur le quai King Edward, n'offre aucune place à la dimension portuaire et exploite peu la proximité de l'eau. Le Centre propose un thème sur les transports, mais les transports maritimes ne sont pas présentés. Il se peut que par la suite cette dimension soit proposée, mais finalement aujourd'hui seuls les commerces, situés dans des conteneurs, apportent une note portuaire symbolique à l'équipement.

#### 4.3.2. Une maîtrise plus poussée de l'espace

La vocation première du Vieux-Port est, et demeure, la promenade libre sur le site. Les équipements, les activités et les manifestations sont cependant plus nombreux et plus diversifiés et nous observons une tendance à une maîtrise poussée de l'espace. Différents petits équipements (distributeurs de boissons, kiosques, bac à recyclage) surgissent chaque année sur le site, nuisant à son harmonie. L'événement « Mosaïcultures Internationales », l'ouverture du Centre des sciences et le projet

d'aquarium conduisent à une occupation plus importante du lieu et s'inscrivent dans une course à la consommation ludique et culturelle. Le caractère public du Vieux-Port est-il menacé?

L'événement « Mosaïcultures Internationales », exposition d'art floral qui s'est tenue pour la première fois durant l'été 2000 au parc des écluses, a occupé toute la partie ouest du Vieux-Port : le Parc des écluses. Elle a totalement empêché l'accès libre aux promeneurs, particulièrement les résidants et travailleurs du Vieux-Montréal et de la Cité Multimédia. Cette exposition, par les travaux important qu'elle a suscités, a d'autre part bouleversé un milieu écologique fragile que la nature avait graduellement reconquis. Des poissons, hérons ou différentes familles de canards pouvaient y être observés. L'aménagement très simple produisait un effet majeur, mettant en valeur les écluses, le silo à grains, le fleuve et le Canal de Lachine. Cette exposition internationale ne devait avoir lieu qu'une seule fois à Montréal pour être organisée par la suite, tous les 3 ans, dans d'autres villes du monde. Pourtant en 2001 l'exposition a à nouveau été reconduite sur le même site. Le parc des écluses devrait cependant être remis en valeur à la suite de la réouverture du Canal de Lachine.

L'ouverture du Centre des sciences en mai 2000, se situe dans la continuité du plan d'aménagement qui prévoyait à cet emplacement un musée. Il faut se réjouir que ce projet, que Montréal attendait depuis des décennies, ait enfin pu aboutir. Le réaménagement du quai King Edward a d'autre part permis l'ouverture d'une promenade piétonne au bord de l'eau et l'équipement, ouvert toute l'année, offre une animation hivernale importante. L'ouverture du Centre pose cependant des questions par rapport à la présence commerciale qui y est associée. Plusieurs restaurants et commerces (magasins de souvenirs et de vêtements, bijouterie, espace Bell, magasin Formule 1,...) sont associés au centre des sciences. Cette présence est certes limitée, mais est-ce un premier pas vers une intensification de ce genre d'activités qui contreviendrait aux principes d'aménagement initiaux du Vieux-Port?

Enfin un projet d'aquarium est à l'étude dans le secteur est du Vieux-Port. C'est un vaste projet qui pourrait couvrir 100 000 pi<sup>2</sup> et occuper l'emplacement du stationnement du quai de l'Horloge. La construction d'un aquarium viendrait remplir un vaste espace actuellement dégagé. Selon la directrice des communications de la Société du Vieux-Port, un tel projet cadrerait avec la philosophie du site (Cardinal, 2000). Il faut s'interroger sur la pertinence d'un tel équipement, « à la mode » dans les Vieux-Ports à travers le monde. Le rapport entre un aquarium et un site portuaire est indirect, un tel projet peut s'implanter un peu n'importe où, et il ne viendrait, selon nous, en rien conforter l'identité du Vieux-Port de Montréal. Là encore se posent à la fois la question de la maîtrise d'un espace actuellement dégagé et de la course à la consommation ludique. Le Vieux-Port doit-il offrir de plus en plus d'attractions ou privilégier avant tout l'invitation à la promenade?

Cette tendance au développement des activités restreint les espaces véritablement publics, puisque les activités sont payantes. Elle limite les espaces de promenade, inhibe le recours à l'imaginaire et empêche un parcours plus spontané ou une rencontre plus active avec le site. Ce sont des relations marchandes qui sont favorisées et qui priment sur les échanges sociaux. Le Vieux-Port s'inscrit dans la course à la concurrence dans l'offre d'équipements touristiques. À la tendance festive qui l'anime s'ajoute le caractère marchand qui s'impose.

#### **4.4. Conclusion**

L'espace portuaire, qui s'était spécialisé et détaché du cœur de la ville au 20<sup>e</sup> siècle, puis qui avait été marginalisé, a retrouvé une place majeure dans l'agglomération. Vaste espace public, il accueille une grande diversité de visiteurs. Les aménagements réalisés et l'importante réappropriation dont le site fait l'objet, valorisent cet espace dégagé qui borde le fleuve.

##### **4.4.1. Un effet structurant à l'échelle de l'agglomération mais une relation ville/port limitée**

Nous avons souligné que le Vieux-Port connaît un grand succès, auprès des Montréalais comme des touristes. Les commentaires à propos de la requalification



de la friche portuaire sont élogieux et les Montréalais ont totalement adopté cette nouvelle destination. Le réaménagement du Vieux-Port a impulsé une nouvelle dynamique de fréquentation, dans un espace jusqu'alors déserté. Le site portuaire fait de nouveau partie de la vie urbaine et il élargit la centralité montréalaise. Vieux-Port et Vieux-Montréal sont devenus l'un des principaux pôles touristiques de Montréal et du Québec. Le Vieux-Port est maintenant incontournable et participe à l'image qui est véhiculée de Montréal. Il engendre de plus, des retombées économiques importantes. Ces répercussions sont une illustration du rôle structurant que joue le Vieux-Port réaménagé à l'échelle de l'agglomération. Nous ne pouvons cependant en rester là par rapport à notre question de recherche, notre préoccupation va plus loin puisque nous questionnons particulièrement l'effet du Vieux-Port réaménagé sur la dynamique du sud du centre-ville montréalais.

L'espace portuaire, qui avait évolué au début du 20<sup>e</sup> siècle vers une activité industrielle et monofonctionnelle orientée vers le commerce des céréales, connaît maintenant une monofonctionnalité touristique et récréative. Nous avons souligné qu'à l'échelle locale, le Vieux-Port n'est plus fermé sur lui-même; des liens ont été recréés avec le Vieux-Montréal et ses faubourgs, le Canal de Lachine et les îles. Les nouvelles interfaces qui s'élaborent sont toutefois bien différentes du système socio-économique qui s'était établi et consolidé au 19<sup>e</sup> siècle. Le Vieux-Port est un site différencié physiquement et autonome dans son fonctionnement. Les relations ville/port sont plus limitées que par le passé, elles se situent sur le plan de l'environnement et du paysage, des loisirs, des services et de l'image.

#### **4.4.2. Une certaine banalisation du site**

Nous avons décrit les trois secteurs d'intervention et les trois thèmes ayant guidé le réaménagement ainsi que les tendances d'évolution. Il en ressort que la dimension « espace public polyvalent » domine les dimensions « portuaires » et « patrimoniales », pourtant toutes trois constitutives du parti d'aménagement et de l'identité du site. Beaucoup d'activités n'ont rien à voir avec le caractère portuaire et historique du lieu et nous avons souligné l'enjeu de la banalisation du site.

Dans le secteur centre et surtout le secteur est, c'est la dimension festive qui domine, les dimensions portuaires et patrimoniales sont un peu oubliées. Pourtant le Centre des sciences ou le bassin de l'Horloge peuvent être l'occasion de mettre en valeur ces aspects. Nous verrons d'autre part dans le chapitre qui suit que l'affirmation de la dimension festive est à l'origine de nuisances pour le Vieux-Montréal.

Il ressort que c'est dans le Parc des écluses que les trois dimensions sont les mieux exploitées, mettant pleinement en valeur le potentiel du site, ceci surtout depuis la réouverture récente du Canal de Lachine à la navigation. Et nous posons comme hypothèse que le réaménagement du Vieux-Port, en anticipant sur cette réouverture, a favorisé l'opportunité de cette mise en valeur.

## 5. LA RENAISSANCE DU SUD DU CENTRE-VILLE

Le bilan que nous avons dressé dans le chapitre 3, pour le sud du centre-ville de Montréal dans les années soixante-dix, est très préoccupant. Le Vieux-Montréal et ses faubourgs sont alors dans une situation de déclin dramatique, délaissés par leur population et leurs activités économiques. Bien que reconnu arrondissement historique, le Vieux-Montréal est oublié et marginalisé, il est ceinturé d'espaces en friches et d'infrastructures de transport.

En trente ans la tendance s'est totalement inversée et aujourd'hui, le sud du centre-ville connaît une effervescence majeure : c'est toute une partie de Montréal qui change totalement de visage depuis quelques années. Nous avons montré la nouvelle place qu'a prise le Vieux-Port dans la vie urbaine, le Vieux-Montréal et ses faubourgs connaissent eux aussi des transformations importantes.



Figure 4.2.3.4-1 Les pôles en développement à la périphérie du Vieux-Port et du Vieux-Montréal

Le quartier historique renaît; il voit ses fonctions s'intensifier et sa population revenir. La Cité Multimédia a été inaugurée dans le Faubourg des Récollets en 1998. Elle vise à réunir des entreprises spécialisées dans les domaines des technologies de

l'information, des communications et du multimédia et à faire de Montréal une des grandes plate-forme des technologies de l'information. Le Quartier international a été lancé en 1999, il est en phase active d'aménagement. Situé entre le Centre des affaires et le Vieux-Montréal, le Quartier international est un projet d'aménagement urbain d'envergure, visant à mettre en valeur et favoriser le développement de la vocation internationale de Montréal. Il s'appuie sur l'agrandissement du Palais des congrès.

Le Canal de Lachine est réouvert à la navigation de plaisance depuis mai 2002, et ses berges sont en cours de mise en valeur. Des programmes de logements se développent dans le Faubourg Québec. Enfin de nouvelles vocations sont envisagées pour les espaces portuaires traditionnels situés à l'ouest du Vieux-Port. Les questions qui animent ce chapitre 5 sont relatives aux transformations qui marquent le sud du centre-ville : comment se caractérisent-elles? Et quel est leur lien avec le réaménagement du Vieux-Port?

L'objet de ce chapitre consiste à s'intéresser aux changements qui se manifestent dans le sud du centre-ville depuis les trente dernières années, à préciser l'ampleur et les particularités des transformations observées. L'accent est mis sur l'évolution du Vieux-Montréal, tout en portant attention aux changements qui surviennent à proximité du quartier historique et qui entrent en interaction avec son développement. Nous mentionnons dans ce chapitre les acteurs qui sont à l'origine de ces changements, nous reviendrons toutefois de manière approfondie, dans la troisième partie de la thèse, sur les stratégies mises en œuvre par les trois paliers de gouvernement dans la mise en valeur du sud du centre-ville.

Nous allons nous intéresser tout d'abord à l'évolution générale des fonctions et de l'usage du bâti dans le Vieux-Montréal (5.1.), puis nous attacherons à l'évolution des activités du quartier historique et de sa périphérie; l'activité résidentielle (5.2.), économique (5.3.) et touristique (5.4.). Nous allons considérer la pratique changeante du quartier et de ses faubourgs, c'est-à-dire les caractéristiques spatiales

de la dynamique urbaine et l'articulation entre le Vieux-Montréal et son environnement (5.5.). Enfin nous aborderons les changements qui se manifestent en terme d'image et d'enjeux (5.6). Au delà des transformations, une attention particulière sera portée aux facteurs de changements et au rôle spécifique du Vieux-Port réaménagé dans les évolutions.

## **5.1. L'intensification des activités dans le Vieux-Montréal et sa périphérie**

Le Vieux-Montréal renaît, les discours sont unanimes et les chiffres éloquents. L'arrondissement historique qui était à l'abandon dans les années soixante-dix reprend une place importante dans la vie urbaine. Des changements majeurs et positifs caractérisent aujourd'hui le quartier. « Les affiches "à louer" disparaissent» (Charier, 2000), le quartier connaît un nouvel essor (Piché, 1997) et un boom économique (Pratt, 1999), il se repeuple (Paulhiac, 1997). La SDM parle du « coup de jeune » qu'a pris « le Vieux » (SDM, 2001). Comment se caractérise cette renaissance et comment peut-on l'expliquer? C'est à travers l'intensification des fonctions de l'arrondissement historique et la mise en valeur d'espaces et d'édifices publics et privés qui y est associée, que nous pouvons préciser le nouveau dynamisme du Vieux-Montréal. C'est aussi par le développement de sa périphérie, qui rompt l'isolement du quartier et participe aux changements.

### **5.1.1. L'intensification des fonctions dans le Vieux-Montréal**

L'évolution de l'usage du bâti est significative de l'importante et positive mutation urbaine du quartier. Elle permet d'apprécier l'ampleur et certaines caractéristiques des transformations, de dresser un premier tableau général, qui sera approfondi dans la suite de ce chapitre où nous détaillerons l'évolution des fonctions résidentielle, économique et touristique du quartier.

Les bâtiments sous-utilisés ont considérablement diminué sur l'ensemble du Vieux-Montréal (-71% entre 1979 et 1995) au profit des commerces, bureaux et logements. Si en 1979, un bâtiment sur trois était considéré comme vétuste ou vacant, le ratio s'établit en 1995, à un bâtiment sur neuf. Ce sont les bureaux qui occupent toujours

la majeure partie des bâtiments existants. La fonction résidentielle est la fonction qui occupe le moins de superficie, c'est aussi celle qui a eu la croissance la plus importante entre 1979 et 1995, avec une augmentation de 262,5%.

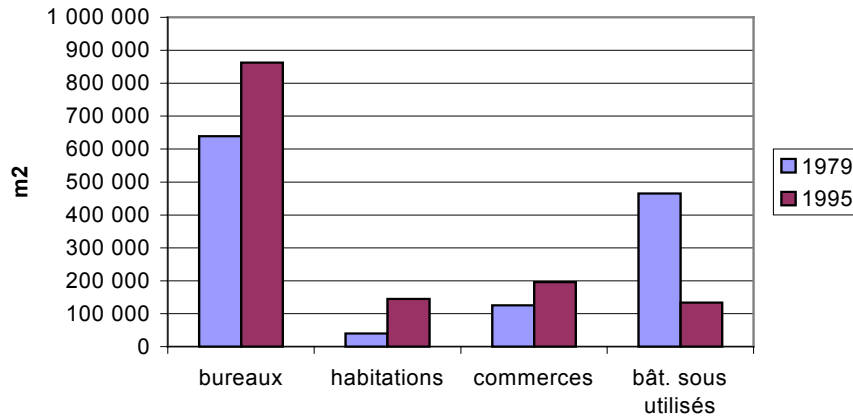


Figure 4.2.3.4-2 Évolution de l'usage du bâti dans le Vieux-Montréal entre 1979 et 1995 (source : Ville de Montréal)

Depuis 1995, la situation s'est encore beaucoup améliorée, le nombre de bâtiments inutilisés ou vétustes a chuté de plus de 50%. Un bâtiment sur dix est considéré aujourd'hui comme vétuste ou vacant. La superficie des terrains vacants ou affectés au stationnement a été réduite de plus de 20%.

Dans la partie ouest du Vieux-Montréal, pour laquelle les données sont plus précises, le bilan est intéressant.

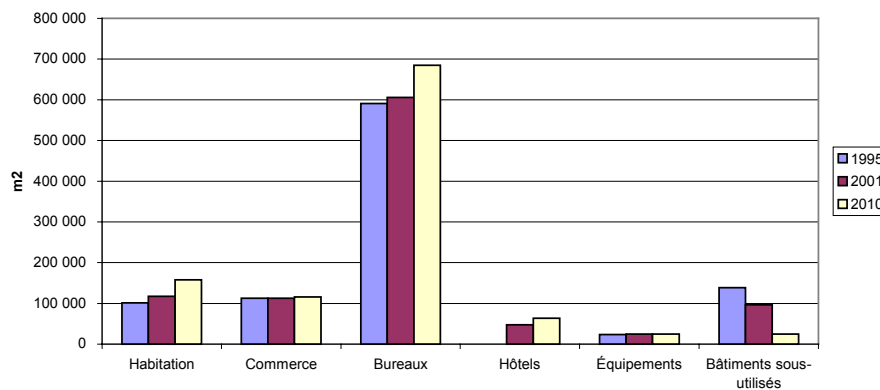


Figure 4.2.3.4-3 Évolution de l'usage du bâti dans la partie ouest du Vieux-Montréal entre 1995 et 2001, perspectives pour 2010 (source : SDM)

Les bâtiments sous-utilisés ont largement été réaffectés et les superficies consacrées aux logements et aux bureaux se sont accrues (respectivement de 16% et 2,5%). Plusieurs hôtels ont été inaugurés. Les perspectives pour 2010 sont très encourageantes, les superficies de bâtiments sous-utilisés devraient être encore réduites de près de 75%.

### 5.1.2. Les principaux facteurs d'influence

La mise en valeur du Vieux-Montréal résulte d'un certain nombre de facteurs et d'initiatives qui interagissent entre eux. Ce sont des interventions dans le quartier et en périphérie, des politiques urbaines spécifiques, le contexte économique général, des opportunités particulières mais aussi des contraintes qui influent sur des décisions de développement. Nous allons donner un aperçu général des facteurs du changement, sur lequel nous reviendrons par la suite plus en détail.

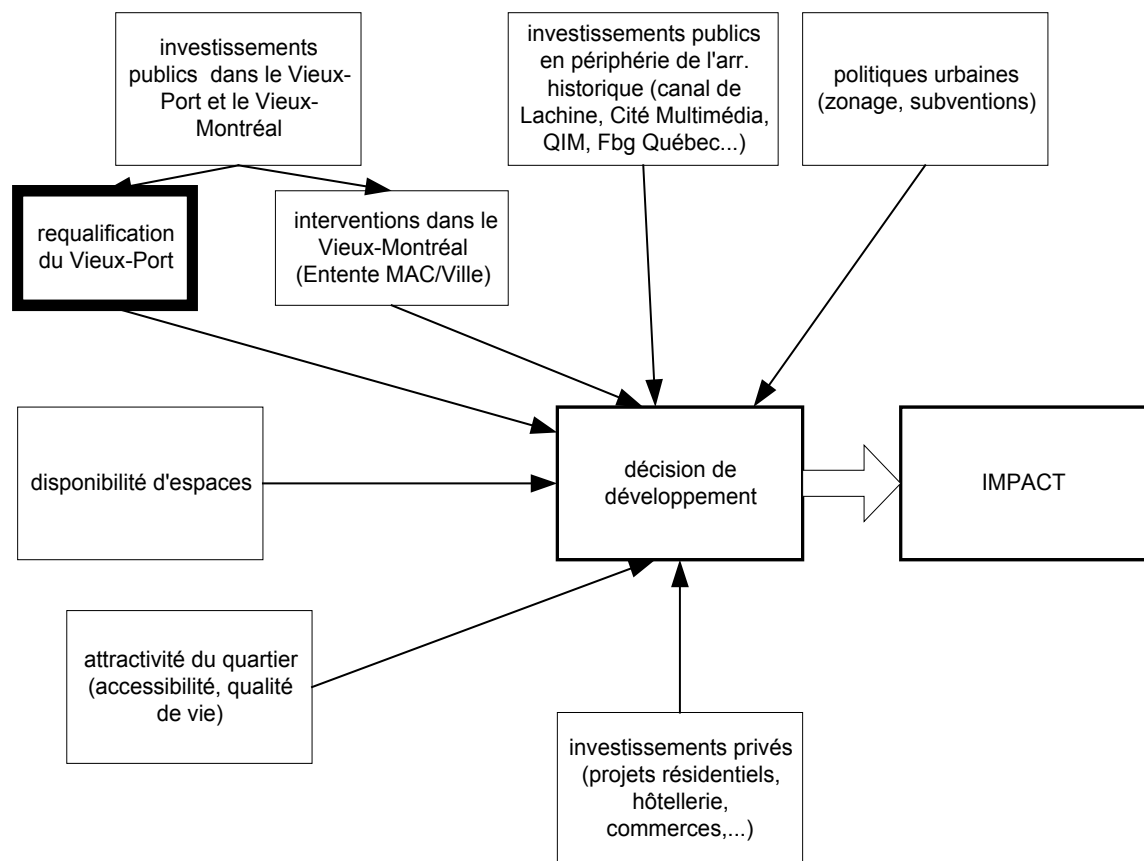


Figure 4.2.3.4-4 Les facteurs influençant le développement du Vieux-Montréal

#### *5.1.2.1. Des initiatives complémentaires*

La réappropriation des espaces bâtis est due à un certain nombre de gestes qui ont permis de contrer le déclin du Vieux-Montréal. Ce sont des particuliers, les trois paliers de gouvernements, des institutions et notamment des communautés religieuses qui vont investir dans le quartier. Des initiatives pionnières sont prises dans les années soixante, puis des gestes plus importants sont initiés à la fin des années soixante-dix et au début des années quatre-vingts. La préoccupation patrimoniale s'affirme alors, les actions défavorables au quartier sont plus limitées, les initiatives publiques et privées sont plus nombreuses et plus ambitieuses.

Des travaux majeurs vont être engagés par le gouvernement provincial et la Ville de Montréal dans le cadre de l' « Entente sur le développement culturel de Montréal ». Cette entente a été signée pour la première fois en 1979. Elle a été renouvelée environ tous les quatre ans depuis et un nombre considérable de travaux ont été engagés, dans le cadre de cette entente, sur l'espace public. Nous apporterons des précisions sur cette étape importante dans la troisième partie de cette thèse : à la fois l'origine, les principes et le bilan de cette Entente. L'Entente a abouti à la création de la SIMPA en 1981, société paramunicipale devenue aujourd'hui SDM, qui a été à l'initiative d'un certain nombre d'opérations de logements et de bureaux. Par les interventions sur l'espace public, l'Entente sur le développement culturel a favorisé la restauration d'édifices privés. Elle a favorisé aussi de manière directe les interventions grâce au programme d'aide financière aux propriétaires du Vieux-Montréal.

#### *5.1.2.2. Contraintes et atouts du quartier*

Intervenir dans le Vieux-Montréal impose certaines contraintes à la fois à cause des spécificités du quartier et de son statut d'arrondissement historique.

Le Vieux-Montréal a une forme particulière liée à sa géographie et son histoire, une forme contraignante mais qui lui apporte aussi sa valeur. La trame ancienne des rues date du 17<sup>e</sup> siècle, du premier plan d'aménagement de la ville proposé en 1672 par François Dollier de Casson. Cette trame urbaine est à peu près intacte. Elle



complique circulation et stationnement mais donne au quartier son intimité et son échelle humaine.

Contrairement à d'autres villes anciennes, le tissu urbain du Vieux-Montréal n'est pas un tissu résidentiel. Même quand le quartier était assez peuplé, dans les années cinquante, le nombre de logements était peu élevé, ce sont les familles qui étaient nombreuses. Le cadre bâti du Vieux-Montréal est marqué par les différents rôles économiques que le quartier a joué et une importante part du bâti a été conçue pour des fonctions industrielle ou d'entrepôt liées au port. La réaffectation de ces immeubles anciens à de nouveaux usages est souvent difficile et coûteuse. Le peu d'espaces de stationnement, particulièrement dans la partie ouest du quartier, et la difficulté d'en créer de nouveaux entravent certains projets de développement. Enfin la présence de grands propriétaires dans le Vieux-Montréal qui ont attendu, dans une attitude spéculative, de meilleures conditions pour mettre en valeur leur patrimoine, a été un frein au développement du quartier.

La réglementation spécifique liée au quartier historique contraint à une certaine qualité dans les restaurations. Elle impose que chaque projet soit examiné par le ministère de la Culture et des Communications, ce qui entraîne un certain délai et éventuellement une révision du projet. Cette réglementation a pu être vue au départ comme une contrainte importante, elle est certainement mieux acceptée maintenant, les investisseurs étant plus préoccupés par des questions patrimoniales. Il y a une reconnaissance générale d'une qualité du cadre bâti du Vieux-Montréal et de la plus value qui y est associée (Dufresne, 18/7/00). L'intervention sur le patrimoine historique engendre donc des coûts et des délais supplémentaires, cependant des subventions sont disponibles pour favoriser les investissements privés.

Malgré certaines contraintes, les forces intrinsèques du quartier sont nombreuses. Le Vieux-Montréal a un attrait patrimonial, historique et culturel. C'est un quartier chaleureux, qui rappelle par ses vieilles pierres et sa trame urbaine l'Europe. Sa localisation est stratégique, proche du quartier des affaires, des cinémas et artères

commerciales, des théâtres et du fleuve. Le Vieux-Montréal a toujours accueilli certaines activités administratives autour de l'hôtel de Ville et du palais de justice ainsi que des activités économiques et artistiques (banques, journaux, petites entreprises de création). Le nombre d'emplois n'a fait que se conforter d'année en année, attirant d'autres activités, notamment dans le domaine des services juridiques et financiers ainsi que des établissements de restauration. Si ces attraits ne sont pas nécessairement évidents dans les années soixante-dix, ils vont s'affirmer progressivement et se conforter mutuellement

### 5.1.2.3. Un dynamisme propre au Vieux-Montréal, puis un contexte économique très favorable

L'étude des valeurs des permis de construction à l'échelle de Montréal et de la région métropolitaine témoigne du contexte économique général dans lequel s'inscrivent les changements.

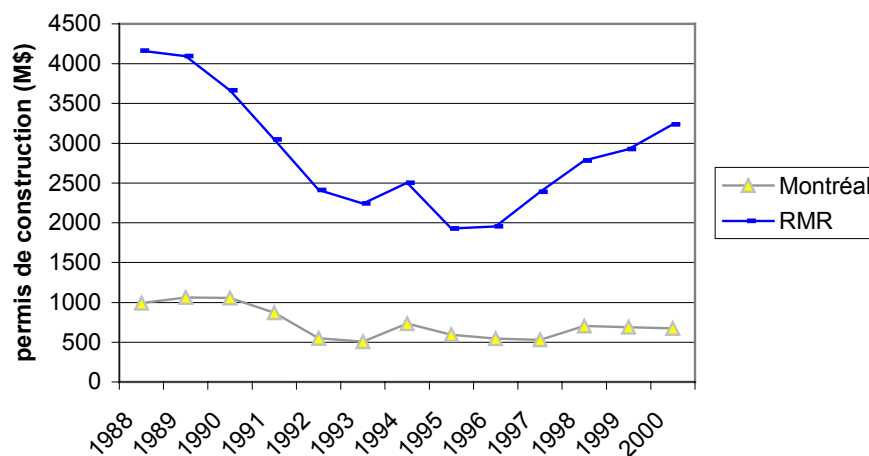


Figure 5.1.2.3-1 Permis de construction à Montréal et dans la région métropolitaine (M\$ courants)- évolution 1988 - 2000 (source : Ville de Montréal)

Elle montre que l'activité de construction dans la région métropolitaine a fortement diminué à partir de 1990, elle est très faible entre 1991 et 1996 et amorce une reprise à partir de 1997. Depuis 1997 et selon Lafortune (2000), le dynamisme économique est remarquable, comparable au milieu des années soixante et au début des années

soixante-dix. Ce sont à la fois les créations d'emplois et l'augmentation de l'activité économique qui le prouvent (ibid.). Il y a longtemps que les perspectives économiques n'avaient pas été aussi favorables que maintenant.

Il est intéressant de noter que contrairement à la tendance qui marque la région métropolitaine dans les années quatre-vingt-dix, un nombre important et croissant de permis de construction a été déposé dans le Vieux-Montréal, montrant le dynamisme spécifique du quartier dans un contexte économique difficile (Figure 5.1.2.3-2).

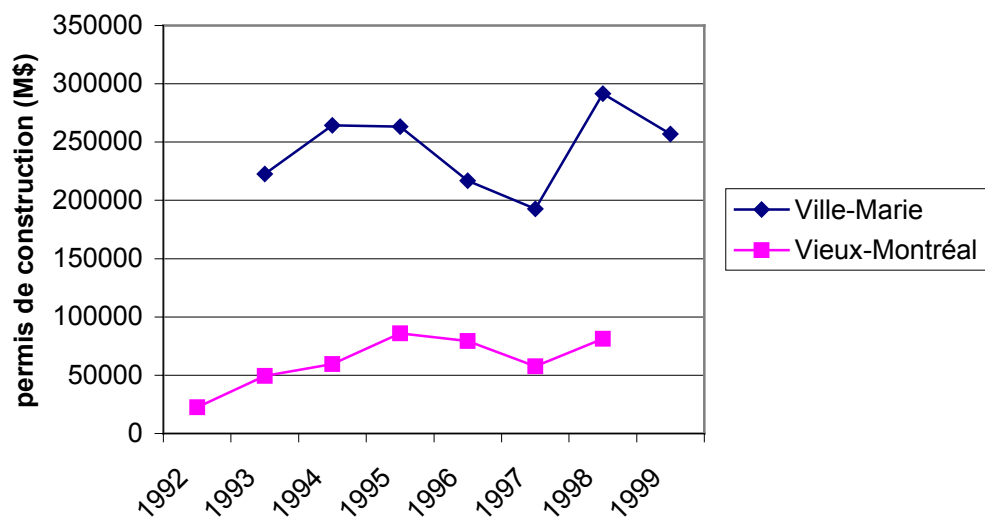


Figure 5.1.2.3-2 Permis de construction dans le Vieux-Montréal et l'arrondissement Ville-Marie (M\$ courants) - évolution 1992 - 1999 (source : ville de Montréal)

Le Vieux-Montréal est effectivement, pendant les décennies quatre-vingts et quatre-vingt-dix, l'un des quartiers de l'agglomération où les investissements publics et privés dans la rénovation du patrimoine et dans l'aménagement du domaine public sont les plus importants (Ville de Montréal, 1998).

Depuis 1997, le dynamisme général profite au quartier historique et à ses faubourgs. Il favorise le développement de la Cité Multimédia créée en 1998, du Quartier international, lancé en 1999, et de Faubourg Québec.

## 5.2. Le développement de la fonction résidentielle

L'évolution de la fonction résidentielle dans le Vieux-Montréal est particulièrement significative de l'importante et positive mutation du quartier. Le Vieux-Montréal est redevenu un quartier habité. Nous allons présenter tout d'abord les caractéristiques de la croissance de la population puis les facteurs permettant de l'expliquer, afin de cerner la place qu'occupe le Vieux-Port réaménagé dans ces changements.

### 5.2.1. Les caractéristiques de la croissance de la population

En 1976, le nombre de résidants du Vieux-Montréal atteint un seuil critique de 435 habitants. Ce sont les membres des communautés religieuses, les personnes âgées d'un foyer d'hébergement et quelques résidants du Faubourg Saint-Louis. La population est en chute libre depuis les années cinquante. La fonction résidentielle va connaître un nouveau souffle à partir de la fin des années soixante-dix.

#### 5.2.1.1. Une augmentation continue de la population depuis vingt-cinq ans

C'est à partir de 1976 que la tendance s'inverse, et jusqu'à maintenant, la population est en augmentation constante. En 1981, ce sont 750 résidants qui sont recensés. Ce nombre reste très limité ; « nous avons vraiment l'impression d'être tout seuls dans le quartier », nous confiera une résidante qui, en 1977, est venue s'installer dans le Vieux-Montréal (Malins, 13/4/00). Entre 1981 et 1986 la population va être multipliée par deux et entre 1991 et 1996 elle augmente de près de 30%.

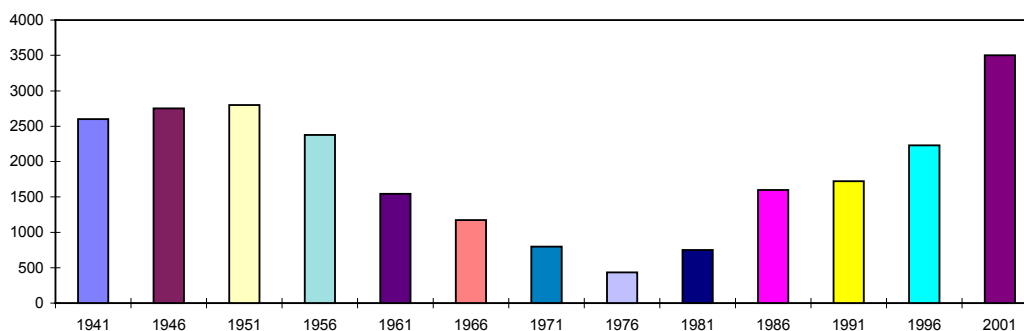


Figure 5.2.1.1-1 Évolution du nombre de résidants dans le Vieux-Montréal (source : Statistique Canada et estimation SDM pour 2001)

Ainsi, en 1996, le Vieux-Montréal compte 2 230 habitants, soit cinq fois plus qu'en 1976. Aujourd'hui, selon la SDM, le Vieux-Montréal compterait près de 3 500 résidants.

L'augmentation de la population est un bon indicateur du nouveau dynamisme et du nouvel attrait du quartier. Le nombre de résidants reste cependant peu élevé; le quartier compte 3 430 hab/km<sup>2</sup> en 1996 (la densité de population de l'arrondissement Ville-Marie est de 4 648 hab/km<sup>2</sup> et celle de Montréal de 5 739 hab/km<sup>2</sup>). Ce nombre limité de résidants ne suffit pas à maintenir un éventail complet de services et de commerces de proximité, il n'y a pas par exemple d'école dans le quartier, et ce manque de services est un frein à l'arrivée de nouveaux résidants.

#### 5.2.1.2. Une croissance spécifique au Vieux-Montréal

Rapportée à l'évolution de la population montréalaise depuis 1971, l'augmentation du nombre de résidants dans le Vieux-Montréal prend un sens encore plus important; elle est beaucoup plus élevée que celle de l'arrondissement Ville-Marie et de la région métropolitaine (qui ont un taux de croissance annuel variant entre 0,5 et 1,5%, comparé au taux de croissance dans le Vieux-Montréal qui varie entre 1,4 et 16,3% selon les périodes), tandis que pour la même période la population de la ville de Montréal stagne ou est en légère baisse (avec un taux de croissance annuel variant entre 0,1 et -3%).

Taux de croissance annuel (%)	71-76	76-81	81-86	86-91	91-96	96-01
Vieux-Montréal	-11,5	11,5	16,3	1,4	5,3	9,43
Arr. Ville-Marie			0,5	0,5	1,1	
Montréal	-2,9	-1,2	-0,1	0,1	-0,03	2,3
Région métropolitaine	0,4	0,4	0,4	1,4	1,2	3

Figure 5.2.1.2-1 Évolution comparée des taux de croissance annuel de population (source : Statistique Canada – compilation S. Courcier)

Ces données chiffrées témoignent de l'attrait spécifique et récent qu'exerce le Vieux-Montréal comme milieu de vie.

### 5.2.1.3. *Une population ciblée et favorisée*

Le Vieux-Montréal accueille une population très ciblée et favorisée. Ce sont de jeunes adultes dont les revenus sont très supérieurs à la moyenne de la ville. En 1996, d'après les données du recensement, le revenu moyen des familles du quartier s'élève à 93 000 \$ contre 63 000 \$ pour les familles de l'arrondissement Ville-Marie et 43 040 \$ pour l'ensemble de la ville. Le taux de propriétaires est très élevé (42 % des ménages contre 14% dans l'arrondissement Ville-Marie et 27 % pour l'ensemble de la ville). Enfin 57 % des résidants sont des personnes seules (la moyenne de l'arrondissement Ville-Marie est de 59 % et la moyenne montréalaise de 41%). Les familles avec enfants sont peu nombreuses, seuls 5,4% des résidants ont moins de 15 ans. C'est toutefois un pourcentage en augmentation; ce taux était de 3% en 1991. Un certain nombre de personnalités montréalaises ont choisi de s'installer dans le Vieux-Montréal, pour certains déjà depuis les années soixante. Ce sont des artistes, des créateurs, par exemple : Vittorino (dessinateur), Claude Montoya (peintre), Madeleine Ardour (designer), Monique Mercure (comédienne), Phyllis Lambert (architecte, directrice du Centre canadien d'architecture),... Il y a aussi des hauts fonctionnaires de la Ville, des architectes, notaires ou avocats,... Ce sont, pour la grande majorité, des gens aisés. Certains passent peu de temps dans le quartier, souvent en voyage à l'étranger, ou dans leur chalet à la campagne.

Une enquête, réalisée en juin 1996 auprès de 129 personnes ayant acheté récemment un logement dans le Vieux-Montréal, montre qu'une part importante des nouveaux résidants vient de la banlieue de Montréal; la proportion atteint 50% des résidants qui ont acquis un logement dans une construction neuve et 27% des résidants qui ont emménagé dans une unité existante dans un bâtiment ancien (Pierre Bélanger Plus, 1996). Ces chiffres témoignent d'un nouvel attrait qu'ont acquis les quartiers centraux par rapport à la banlieue pour certaines catégories de personnes.

### 5.2.2. Les facteurs de changement

L'augmentation de la population du Vieux-Montréal s'inscrit dans une tendance générale de redécouverte des quartiers centraux comme lieu de vie intéressants. Elle a été favorisée par des initiatives spécifiques de la ville de Montréal ou de

particuliers, elle est liée aux spécificités du quartier, de son environnement et des projets qui s'y développent.

#### *5.2.2.1. De nombreuses initiatives publiques et privées*

La décroissance de la population est stoppée à partir de 1976, grâce à plusieurs projets publics et privés. La restauration du cours Le Royer (191 unités) marque un tournant majeur. Le projet est élaboré en 1972. Il est porté par des investisseurs privés et consiste à restaurer d'anciens entrepôts en logements et bureaux. C'est le premier grand projet privé de restauration du patrimoine immobilier dans le quartier. Les travaux commencent en 1976. À l'automne 1977, emménagent les premiers résidents contrant ainsi la chute effrénée de la population. Cette même année, les premiers bureaux ouvrent leurs portes. En 1979, le garage souterrain et le jardin sont complétés avec des subventions de la Ville et du ministère des Affaires Culturelles.

Des interventions publiques sont aussi engagées dans les années soixante-dix avec deux programmes de logements sociaux. En 1977, la ville construit les 71 logements « Dollier-de-Casson » dans la partie est du Vieux-Montréal. L'Office Municipal d'Habitation éprouve cependant de la difficulté à louer ce premier ensemble de logements dans le quartier (Desrosiers, 1978). La Société canadienne d'hypothèques et de logements entreprend quant à elle en 1978 le recyclage d'entrepôts rue Saint-Pierre (137 unités).

Des particuliers s'intéressent au quartier et achètent des bâtiments pour les restaurer. Ils ont une action essentielle. Citons notamment Georges Coulombe qui est devenu un acteur majeur du Vieux-Montréal. Il a acheté en 1977, avec 4 000 dollars, un immeuble de 4 étages au 296 de la rue Saint-Paul Ouest et il y a installé une compagnie d'encadrement. Passionné du Vieux-Montréal il poursuit son action et restaure chaque année plusieurs bâtiments à des fins résidentielles principalement mais aussi pour y aménager des bureaux. Il est propriétaire en 2001 (seul ou avec d'autres partenaires), de 30 immeubles dans le Vieux-Montréal totalisant 1 million de pi<sup>2</sup>.

La Ville de Montréal a, depuis plusieurs décennies, le souci d'arrêter l'exode des résidants vers la banlieue et de conforter la fonction résidentielle dans le Vieux-Montréal et ses faubourgs pour contrer le déclin de l'arrondissement historique. Elle a pris différentes initiatives dans ce sens en prenant en charge des opérations immobilières, par l'intermédiaire de ses sociétés paramunicipales, et en favorisant l'achat de logements par des incitatifs fiscaux. D'importants projets de constructions neuves sont mis en œuvre dans les années quatre-vingt-dix, à l'initiative de la SIMPA puis de la SDM (qui a remplacé la SIMPA), tels que le 1Mc Gill (160 logements), Faubourg Québec (85 logements) et Chaussegros de Léry (133 logements).

#### *5.2.2.2. La redécouverte des quartiers centraux et l'attrait spécifique du Vieux-Montréal*

L'augmentation de la population du Vieux-Montréal s'inscrit dans une tendance nord-américaine de redécouverte des villes centre et des centres-villes comme lieu de vie, de travail et de loisirs intéressants. À l'échelle nord-américaine en effet et depuis quelques années, les centres-villes font l'objet d'un nouveau dynamisme (Blais, 2000). Dans les décennies précédentes, la vitalité de la ville centre avait été surpassée par celle de la banlieue. Beaucoup de résidants du Vieux-Montréal ont d'ailleurs fui le quartier dans les années soixante pour s'installer en banlieue. Aujourd'hui, la ville s'impose par son potentiel culturel, économique et environnemental ainsi que son potentiel touristique (Ashworth, and Tunbridge, 1994, p.174).

Vivre en ville permet d'éviter la congestion des accès, pendant les heures de pointe, depuis la banlieue et particulièrement des ponts menant à l'île de Montréal. L'animation de la ville, la proximité des attraits touristiques et culturels ainsi que des lieux de travail offre une alternative intéressante à la banlieue. Certaines catégories de population sont particulièrement attirées par la vie urbaine ce sont : des jeunes célibataires ou couples sans enfants qui travaillent au centre-ville; des jeunes retraités ou *baby boomers* dont les enfants ont quitté le domicile familial ou encore des personnes divorcées qui redécouvrent l'intérêt d'un logement plus petit dans un



cadre de vie urbain. Le concept de loft, aménagé dans d'anciens bâtiments industriels et très présent dans le Vieux-Montréal, peut convenir à ces catégories de populations. D'autre part le dynamisme économique de ces dernières années permet aussi à certaines personnes de consacrer un budget plus important à leur logement et donc d'investir dans un quartier central.

Les facteurs spécifiques qui ont amené les nouveaux résidents à choisir le Vieux-Montréal sont selon une enquête récente : le caractère historique du quartier et son ambiance particulière, la proximité du centre-ville, la proximité du Vieux-Port, du fleuve et du Canal de Lachine et les caractéristiques mêmes des logements (Pierre Bélanger Plus, 1996). C'est un ensemble de facteurs qui se confortent mutuellement, qui procurent au Vieux-Montréal une qualité de vie recherchée et expliquent l'augmentation plus marquée de la population

#### *5.2.2.3. La place majeure de la requalification du Vieux-Port dans la reconquête résidentielle*

La requalification du Vieux-Port a été déterminante dans la relance de la fonction résidentielle du Vieux-Montréal, elle contribue à lui donner l'image d'un milieu de vie intéressant (Dufresne, 19/7/00). Ce quartier, qui ne comptait pas d'espace vert, jouit aujourd'hui de la proximité de ce vaste espace récréo-touristique et patrimonial. C'est un atout majeur du Vieux-Montréal, que ce soit pour le paysage qu'il offre ou les activités que l'on peut y pratiquer. Bien qu'il soit aussi à l'origine de certaines nuisances, dont nous reparlerons plus loin, le Vieux-Port réaménagé apporte une qualité de vie au quartier et les résidents sont les premiers à souligner qu'ils apprécient s'y promener ou profiter par exemple de la patinoire. Les documents de promotion des nouvelles opérations immobilière du Vieux-Montréal vantent d'ailleurs la proximité du fleuve. Le Vieux-Port occupe, dans l'argumentaire de vente, une place majeure : le 1 Mc Gill est présenté se reflétant dans l'eau du port ; quant au Faubourg Québec, on y montre la vue d'un appartement sur le port et particulièrement la tour de l'Horloge. Ce sont les atouts du Vieux-Port qui sont mis de l'avant par la Ville de Montréal pour vendre des logements dans le Vieux-Montréal, telle que l'illustre la figure de la page suivante.

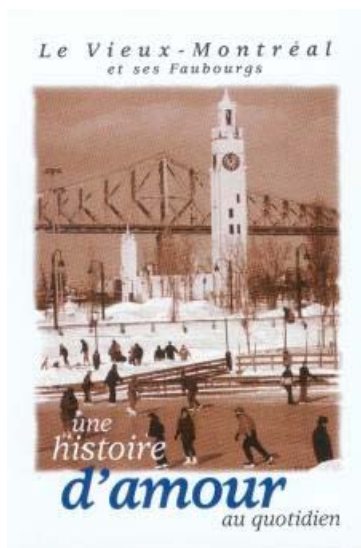


Figure 5.2.2.3-1 Le Vieux-Port : un argument de vente (carte postale de promotion de la SDM)

L'exemple du « 1 McGill » est particulièrement intéressant pour illustrer la notion d'effet structurant. Cet immeuble de logements est situé à l'intersection de la rue de la Commune et de la rue McGill, donc face au Vieux-Port et à l'embouchure du Canal de Lachine. Lancé en pleine récession, il a connu un grand succès avec un rythme de commercialisation particulièrement intense. Le bureau de vente a été ouvert en janvier 1994 et 53 logements (sur les 88 que comptait la première phase du projet) ont été vendus en 6 mois. Le succès a été tel que le projet a été réalisé en une seule étape plutôt qu'en deux phases comme prévu initialement. À titre de comparaison, le projet résidentiel Chaussegros-de-Léry situé rue Notre-Dame, dans la partie nord-est du Vieux-Montréal, a connu un rythme de commercialisation beaucoup moins rapide. Le bureau de vente a ouvert en juillet 1994 et 39 logements ont été vendus en un an. Il est difficile de comparer ces deux projets qui sont très différents et ne visent pas nécessairement la même clientèle. Ce que nous pouvons noter cependant c'est pour chacun d'eux un certain nombre d'atouts et de contraintes. Pour le 1 McGill, il faut souligner à la fois la qualité du bâtiment, ses perspectives visuelles et sa localisation face au Parc des Écluses, à la jonction entre le Vieux-Port et le Canal de Lachine, dans un secteur très bien mis en valeur et qui ne souffre pas de l'affluence de la partie centrale du Vieux-Port. Le projet présentait

cependant un certain nombre de contraintes; il est alors dans un secteur très isolé, bordé par le Faubourg des Récollets dont l'avenir était très incertain et éloigné du métro. L'édifice Chaussegros-de-Léry quant à lui bénéficie de la proximité de la station de métro Champ-de-Mars, de services et des grandes administrations. Il ne jouxte cependant pas le Vieux-Port. Or c'est la vue qui se vend, soutiennent de nombreux intervenants du quartier, et c'est particulièrement de cette façon que le réaménagement du Vieux-Port et la mise en valeur du Canal de Lachine jouent un rôle structurant. Ils ont contribué à lancer des projets dans un contexte économique difficile. Ils ont ainsi accéléré une tendance préexistante de réappropriation du Vieux-Montréal.

#### *5.2.2.4. Les perspectives*

Un certain nombre de projets résidentiels sont en cours de réalisation ou en projet dans le Vieux-Montréal et en périphérie. Nous allons en citer quelques uns, sans prétendre être exhaustive, pour montrer que la croissance de la population devrait se confirmer dans les années qui viennent.

Dans le Vieux-Montréal tout d'abord, différents projets sont en cours de lancement. Le Saint-Honoré est l'un des derniers entrepôts de la rue de la Commune. Le bâtiment est reconverti à des fins résidentielle (56 condominiums) et commerciale. La restauration de ce vaste ensemble immobilier, resté vacant pendant de nombreuses années, témoigne de l'élan qu'a pris le quartier. Le projet Europa, situé entre les rues McGill et des sœurs grises, propose 56 condominiums dans un édifice neuf.

Des opérations majeures sont en cours de réalisation en périphérie du Vieux-Montréal. Le développement du Faubourg Québec prévoit un ensemble de 800 logements, comprenant quatre tours d'habitation, une de 10 étages, deux de 20 étages et une de 14 étages. La présence de ces tours est sujet de controverse, elle brise, selon certains, la perspective linéaire de la rue de la Commune. La Ville de Montréal a cependant accordé le changement de zonage. Ces programmes résidentiels redonnent vie à un secteur en friche, délaissé depuis plusieurs décennies.

Ils vont permettre de conforter la fonction résidentielle dans le Vieux-Montréal et de favoriser le développement de services aux habitants à l'échelle du quartier.

L'entrepôt frigorifique, un bâtiment patrimonial situé à l'extrémité est du Vieux-Port, entre le fleuve et le Faubourg Québec, fait l'objet d'un important projet de rénovation porté par une société privée (Harbourteam). Ce promoteur prévoit 200 logements. Situé directement sur le quai portuaire, il est qualifié de « projet résidentiel prestigieux », « projet le plus en vue de Montréal » (Perrier, 2000). Sa proximité du Vieux-Port, du Vieux-Montréal et du centre-ville est mise de l'avant tout en soulignant sa position périphérique qui lui garantit plus de calme (ibid.).

Enfin le gouvernement fédéral possède un certain nombre de terrains à la Cité du Havre, sur les jetées Bickerdike et de la Pointe du moulin à vent ainsi que sur les berges du Canal de Lachine. Différents projets de logements ont été envisagés sur ces espaces. Le Port ne souhaite cependant pas actuellement céder ses terrains. Il est probable que ces projets resurgissent dans un avenir plus ou moins proche, les terrains ayant une localisation stratégique dans un environnement dynamique et en mutation : au bord du fleuve, à proximité du centre-ville, de l'autoroute, du Canal de Lachine, du Vieux-Port, de la Cité Multimédia et du Vieux-Montréal.

Les projets de la rue de la Commune, du Faubourg Québec et de l'entrepôt frigorifique, ainsi que ceux envisagés dans la partie sud-ouest du port ont la particularité d'être situés en périphérie du Vieux-Port et de profiter avant tout de l'attrait qu'il exerce et des perspectives visuelles qu'il offre. Ils confirment ainsi le rôle particulier du réaménagement du Vieux-Port sur le développement résidentiel du Vieux-Montréal.

### 5.3. Les places d'affaires

Le Vieux-Montréal a toujours été le lieu d'une activité économique importante. Celle-ci a connu plusieurs mutations et s'affirme aujourd'hui dans le domaine des services publics et privés. Plusieurs indicateurs témoignent de l'évolution des activités, du dynamisme et de l'attrait du quartier.

#### 5.3.1. Établissements et emplois : évolution des activités

La base économique du Vieux-Montréal a considérablement évolué en trois décennies, telles qu'en témoignent les superficies occupées par les différents types d'activités, le nombre et les caractéristiques des établissements du quartier.

##### 5.3.1.1. *Un quartier industriel et tertiaire dans les années soixante-dix*

Au milieu des années soixante-dix, la quasi totalité du bâti du Vieux-Montréal est occupée par des entrepôts, des établissements manufacturiers et des bureaux (carte d'occupation du sol, Ville de Montréal, 1975). Rappelons que la fonction résidentielle est alors pratiquement inexistante. Les activités tertiaires sont concentrées sur les axes Notre-Dame et Saint-Jacques. Elles sont aussi localisées dans le marché Bonsecours et la zone située entre les rues Saint-François Xavier et McGill dans la partie ouest du Vieux-Montréal. Ce sont des activités administratives encadrées par l'Hôtel de ville et le palais de justice, des établissements financiers et éditeurs de journaux, ainsi que des services associés à ces activités.

Le port est toujours actif et le Vieux-Montréal a une activité industrielle importante ; la partie sud du Vieux-Montréal est d'ailleurs qualifiée de «prolongement naturel des activités portuaires» (Robert et al., 1975, p.40). L'entreposage et l'industrie constituent les activités majeures de ce secteur. Elles représentent 37,5% des superficies de plancher occupé dans l'arrondissement historique, selon sa délimitation de 1964, qui exclue les rues Saint-Jacques et Notre-Dame (ibid.). Ces dernières commencent cependant à fuir le quartier, en 1979 les superficies de bâtiments sous-utilisées représentent 465 000 m<sup>2</sup> (les espaces de bureaux couvrant une superficie de 639 000 m<sup>2</sup>) et la carte d'occupation des sols de 1983-1984 montre l'importance des bâtiments vacants, répartis sur l'ensemble du Vieux-Montréal.

En 1975, le Faubourg des Récollets est presque exclusivement animé par les activités industrielles et l'entreposage. Le Faubourg Québec est occupé par la cour de triage du CP, mais l'activité diminue, l'entrepôt frigorifique est fermé en 1976.

*5.3.1.2. Les activités industrielles et la fonction d'entreposage sont remplacées par le secteur des services*

Les activités industrielles liées au port, l'entreposage et le commerce de gros ont toutes quitté aujourd'hui le Vieux-Montréal. Le quartier ancien n'est plus du tout adapté aux établissements industriels et commerciaux qui ont privilégié des espaces plus vastes et plus appropriés. Les conditions de circulation et de stationnement ont fait fuir bon nombre d'activités. Les espaces libérés sont restés vacants puis ont été occupés par d'autres fonctions, particulièrement des fonctions tertiaires. Les superficies affectées aux bureaux ont augmenté de 35% entre 1979 et 1995.

Le secteur des transports est resté important, il est représenté aujourd'hui par une centaine d'entreprises et occupe plus de 2 000 employés (RÉEM, Recensement des établissements et de l'emploi de Montréal, 2000). Ce sont principalement des agences de transport maritime et autres intermédiaires en transport de marchandises qui rappellent, avec l'édifice des douanes, que certaines activités du Vieux-Montréal ont conservé un lien étroit avec le port.

Le Vieux-Montréal compte aujourd'hui 1 635 établissements, employant 32 822 employés (RÉEM, Ville de Montréal, 2000). La plupart des employés travaillent dans des activités de services publics et privés. Le gouvernement du Canada, le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal sont les principaux employeurs de l'arrondissement historique, ils emploient plus de 7 000 travailleurs. Plus d'un quart des emplois sont pourvus par des établissements offrant des services professionnels (avocats, informatique, publicité, design, architectes) et le nombre d'établissements et d'emplois dans ce secteur est en augmentation. Ce sont de petites entreprises, la plupart emploient moins de 20 personnes.

En 1992, selon ce même recensement, le nombre de places d'affaires avait été estimé à 1 046 (RÉEM, 1992). La croissance du nombre d'établissements dans le quartier a été de 56% en 8 ans. Dans le même temps, et selon le même recensement, le nombre d'établissements de l'arrondissement Ville-Marie a légèrement diminué (-1%), de même que le nombre d'emplois (-2%), ce qui témoigne là encore du dynamisme spécifique du Vieux-Montréal.

#### *5.3.1.3. L'activité commerciale*

L'activité commerciale s'est amplement confortée ces dernières décennies. Les superficies commerciales se sont accrues de 57% entre 1979 et 1995 et le nombre de commerces est passé de 410 à l'automne 1996 à 539 en 2000 (soit une augmentation de 31%). L'offre commerciale est orientée principalement vers les visiteurs et les travailleurs du quartier; un établissement sur trois (177) appartient au secteur de la restauration et des bars (enquête CIRQ, 2000, source SDM). La trame commerciale est cependant déséquilibrée, il y a à la fois des commerces « haut de gamme » (galeries d'art notamment ou magasins de meubles) et des commerces « bas de gamme », vendeurs de tee-shirts et de souvenirs pour les touristes.

Les secteurs en progression ces quatre dernières années sont les restaurants et bars, les commerces liés aux loisirs (articles de sport, disquaire, jeux,...), les biens pour le foyer (galeries d'art, objets des métiers d'art) et les commerces d'alimentation (ibid.). Cette augmentation s'explique particulièrement par l'augmentation du nombre de résidants et du nombre de touristes dans le quartier (cf. chap. 5.1.4.).

Malgré l'augmentation importante des surfaces commerciales, les services de proximité pour les résidants restent peu développés dans le quartier. Seulement 10% des établissements commerciaux s'adressent en priorité aux résidants (Ville de Montréal, 1998). Il existe plusieurs dépanneurs, quelques cabinets médicaux, coiffeurs, pâtisseries et traiteurs, mais il n'y a pas de grande surface d'alimentation. La Ville a favorisé à deux reprises l'implantation d'un tel commerce dans le marché Bonsecours mais les établissements ne se sont pas maintenus, faute d'un

achalandage suffisant. Ce manque de services de proximité constitue un frein au développement résidentiel du quartier.

### 5.3.2. Taux d'inoccupation des bureaux

Le taux d'inoccupation des espaces de bureaux en location dans le Vieux-Montréal est un indicateur intéressant du dynamisme économique du quartier.

#### 5.3.2.1. Une baisse considérable du taux d'inoccupation depuis 1997

Les taux d'inoccupation des espaces de bureaux, peu élevés à la fin des années quatre-vingts et au début des années quatre-vingt-dix, ont considérablement augmenté entre 1991 et 1997 pour baisser à nouveau à partir de janvier 1997. D'après la firme Desjarlais-Prévost, le taux d'inoccupation des espaces de bureaux se situe en 2001 autour de 10 %, à peu près au même niveau que celui du centre-ville (10,3% pour le Vieux-Montréal et 9,7% pour le centre-ville).

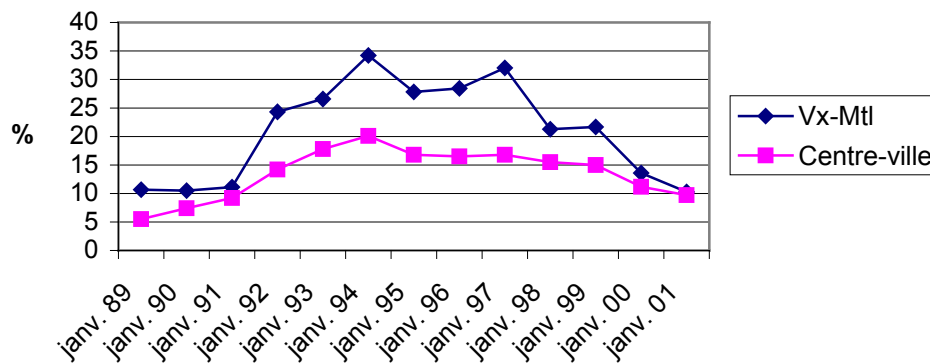


Figure 5.3.2.1-1 Taux d'inoccupation des bureaux en location (source : Desjarlais-Prévost)

#### 5.3.2.2. De grands projets immobiliers réalisés dans le Vieux-Montréal

Les taux d'inoccupation très élevés atteints entre 1994 et 1997 sont à la fois dus à un contexte économique difficile et à une augmentation très importante de la superficie totale des bureaux dans le Vieux-Montréal, avec une croissance de 38 % de l'offre entre 1989 et 1999 (source Desjarlais-Prévost). Plusieurs projets de grande



envergure ont vu le jour depuis le milieu des années quatre-vingts, le complexe Chaussegros-de-Léry (qui accueille des fonctionnaires municipaux), le Centre de commerce mondial (occupé par la Ville de Montréal et des entreprises privées) et la maison Cuvillier-Ostell (occupé par le ministère de la Culture et des Communications du Québec et des entreprises privées). Le Centre de Commerce Mondial, réalisé entre 1988 et 1991, est un vaste projet de développement immobilier qui contribue au développement économique de la rue Saint-Jacques et à sa remise en valeur architecturale et patrimoniale. Il a été porté par la SIMPA et un groupe composé d'agences publiques et d'intérêts privés. À l'époque où il a été envisagé, le secteur était déserté et personne ne croyait à ce projet. Malgré un contexte économique difficile, ce projet pionnier a quand même bien fonctionné, notamment car il a visé une grande variété de locataires (Demers, 27/6/00).

Cette croissance de l'offre en espaces de bureaux est arrivée au moment même où s'amorçait la plus importante crise immobilière en Amérique du nord dans le secteur des bureaux. Dans ce contexte difficile, les taux d'inoccupation ont considérablement augmenté dans le Vieux-Montréal pour atteindre 34 % en 1994. Les taux d'absorption (c'est-à-dire l'évolution des superficies locatives effectivement occupées d'une année sur l'autre) sont toutefois restés la plupart du temps positifs, une performance meilleure que celle du centre des affaires pour la même période, et l'écart s'est progressivement resserré entre le centre-ville et le Vieux-Montréal.

### *5.3.2.3. Le Vieux-Montréal, un pouvoir d'attraction important*

L'augmentation du nombre d'établissements et d'emplois dans le Vieux-Montréal et l'augmentation des superficies disponibles et occupées montre que le Vieux-Montréal exerce un important pouvoir d'attraction auprès d'entreprises cherchant des espaces de bureaux près du centre, à un prix abordable (moins élevé qu'au cœur du quartier des affaires), dans un cadre patrimonial et architectural exceptionnel et un environnement de qualité. C'est une localisation intéressante pour de très petites entreprises ou des travailleurs autonomes. Le Vieux-Montréal, associé au Vieux-Port, est à la mode (nous reviendrons sur ce point dans le chapitre 5.6.1) et attire

certaines catégories d'entreprises qui recherchent un environnement de travail original et de qualité.

### 5.3.3. La Cité Multimédia dans le Faubourg des Récollets

Le dynamisme économique du Vieux-Montréal doit aussi être considéré en lien avec le développement de la Cité Multimédia dans le Faubourg des Récollets. La croissance rapide de ce pôle a des répercussions sur le quartier historique.

#### 5.3.3.1. *Le succès de la Cité Multimédia*

Dans les années soixante-dix, le Faubourg des Récollets est déserté de sa population. Il subsiste un certain nombre de fabriques et d'entrepôts mais les terrains de stationnement occupent le quart de son territoire. La Ville de Montréal va élaborer plusieurs projets de revitalisation de ce quartier, projets qui n'auront pas de suite, ceci jusqu'à ce que l'idée d'un regroupement d'entreprises du secteur du multimédia et des nouvelles technologies de l'information émerge et se concrétise. La Cité Multimédia a été lancée en 1998 par le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal. Elle vise à réunir des entreprises spécialisées dans les domaines des technologies de l'information, des communications et du multimédia et à faire de Montréal une des grandes plate-forme des technologies de l'information.

La Cité Multimédia de Montréal veut créer :

- ◆ une synergie inter-entreprises, favorisant les échanges et la mise en commun des ressources, afin d'optimiser l'innovation et la production ;
- ◆ une vitrine du savoir-faire montréalais et québécois en matière de technologies de l'information et de multimédia, afin d'accroître le rayonnement de Montréal et du Québec sur les marchés internationaux ;
- ◆ un environnement urbain convivial pour permettre aux entreprises, aux employés et aux résidents de la Cité de s'épanouir dans un cadre dynamique ;
- ◆ un projet exemplaire en matière de réhabilitation de quartier ancien, de développement immobilier et d'aménagement urbain pour accueillir des entreprises de haute technologie.

Figure 5.3.3.1-1 Les objectifs de la Cité Multimédia ([www.citemultimedia.com/](http://www.citemultimedia.com/))

La Cité Multimédia s'organise autour du CDTI (Centre de Développement Des Technologies de l'Information), qui est un incubateur d'entreprises. Des subventions et avantages fiscaux importants sont disponibles via un programme créé par le ministère des Finances du Québec. Nous reviendrons dans le chapitre 8 sur les stratégies mises en œuvre pour développer ce projet (cf.8.3.2.1). Actuellement la Cité Multimédia compte une soixantaine d'entreprises employant environ 4 500 salariés (en juin 2002). À la fin de l'année 2002, ce sont une centaine d'entreprises et près de 6 000 employés qui devraient occuper la Cité.

Le succès de la Cité Multimédia témoigne de l'expansion actuelle de l'industrie des technologies de l'information, de la qualité du projet montréalais et particulièrement de l'attrait des incitatifs fiscaux. Le déploiement rapide de la Cité Multimédia est favorisé par l'attrait général qu'exerce Montréal pour des entreprises étrangères, sur le plan de la qualité de vie, du coût de la vie, des services, de la sécurité, et de la disponibilité d'une main d'œuvre qualifiée. Le succès du projet est favorisé aussi par les caractéristiques plus spécifiques du quartier. Le Faubourg des Récollets occupe une position stratégique, à proximité du centre des affaires, du Vieux-Port, du Canal de Lachine et du Vieux-Montréal. Il est assez accessible. La Cité Multimédia offre des possibilités d'occupation nombreuses et diversifiées (bâti neuf ou existant, diverses tailles de locaux). La présence de plusieurs entreprises du multimédia et des technologies de l'information est un facteur d'attractivité, elle crée un milieu intellectuel stimulant et favorise les occasions de partenariat et de fusions.

C'est aussi un environnement patrimonial, récréatif et paysager de qualité qui apporte un milieu de vie et de travail hors du commun et qui répond aux attentes des travailleurs de ce secteur d'activité. « Ce type de professionnels ne souhaite pas vivre au 35<sup>e</sup> étage de la Place Ville-Marie [...]. Ces gens sont des créateurs. Ils ne souhaitent pas la même atmosphère que celle que procurent les bureaux luxueux. Au contraire ils désirent plutôt un contact direct avec le quartier, ils aiment par exemple être à proximité d'une piste cyclable ou pouvoir venir travailler en patins à roulettes » (Cardinal, cité par Leblanc, 2000). Il est significatif de noter d'ailleurs

que la Cité Multimédia est généralement présentée dans la presse montréalaise avant tout comme étant située à proximité du Vieux-Port (Leblanc, 2000) ou dans le Vieux-Montréal (Cousineau, 1999; Désiront, 2000) et non pas au sud du centre des affaires, affirmant ainsi la spécificité du quartier.

Ainsi ce ne sont pas juste les avantages financiers qui ont permis la création et le succès de la Cité Multimédia, même si ceux-ci jouent un rôle de premier plan. Ce sont des éléments propres au quartier et à son environnement de qualité, une importante préoccupation urbanistique et un partenariat affirmé entre acteurs. C'est tout un ensemble de facteurs qui se confortent et auquel le réaménagement du Vieux-Port participe.

Il faut noter cependant que les deux dernières phases de la Cité Multimédia (phases 9 et 10) sont retardées, du fait d'une déprime qui gagne le secteur du multimédia depuis quelques années et de la concurrence d'autres secteurs de Montréal du point de vue des loyers. La Cité du commerce électronique notamment, un autre projet subventionné par le gouvernement du Québec, propose des loyers plus avantageux.

#### *5.3.3.2. Les répercussions de la Cité Multimédia sur le Vieux-Montréal*

Des répercussions positives et importantes liées au développement de la Cité Multimédia se manifestent dans le Vieux-Montréal et particulièrement dans sa partie ouest. La rue McGill a changé de visage, de nombreux bâtiments sont en cours de restauration et des commerces (dépanneurs, bars et restaurants) ont ouvert leurs portes; l'hôtel Saint-Paul (120 chambres) par exemple, a été inauguré au début de l'été 2001. Les effets du développement de la Cité Multimédia dépassent la rue McGill et certains restaurateurs du Vieux-Montréal profitent de cette nouvelle clientèle. La partie ouest du quartier connaît ainsi une nouvelle tendance de développement, ce sont les travailleurs qui sont ciblés d'abord, les touristes ensuite (Morel, 22/01/01).

Il est fort probable aussi que des entreprises de services, dépendant des activités de la Cité, aient été intéressées par des bureaux dans le Vieux-Montréal. Certaines

craintes avaient été formulées initialement quant à la concurrence que pouvait créer la Cité Multimédia sur le marché des bureaux dans le Vieux-Montréal. Compte tenu du dynamisme actuel du marché et des données statistiques encourageantes montrant une diminution des taux de vacances des bâtiments dans l'arrondissement historique, nous pouvons affirmer pour le moment que l'arrivée de la Cité Multimédia n'a pas eu d'impact négatif sur le marché des bureaux (Morel, 22/01/01). C'est plus une complémentarité qui semble s'établir entre le développement de la Cité Multimédia et le Vieux-Montréal.

#### **5.4. Une nouvelle ampleur pour l'activité touristique et culturelle**

L'activité touristique s'est amplement confortée dans le Vieux-Montréal depuis le début des années quatre-vingts : les attraits sont plus nombreux et la fréquentation est plus soutenue. Les changements à la périphérie du quartier historique et particulièrement dans le Vieux-Port participent à cette évolution.

##### **5.4.1. Un produit touristique qui s'est considérablement conforté**

Le centre ancien connaît déjà au 19<sup>e</sup> siècle une certaine activité touristique, activité qui va se maintenir quand le quartier est délaissé dans les années soixante et soixante-dix et qui connaît une nouvelle ampleur aujourd'hui. Celle-ci s'inscrit dans un développement généralisé des pratiques de loisirs et un dynamisme propre au Vieux-Port et au Vieux-Montréal.

##### *5.4.1.1. La place Jacques-Cartier, principal lieu d'animation*

Les guides touristiques présentant Montréal au milieu des années soixante-dix proposent des itinéraires de découverte du Vieux-Montréal, mettant en évidence les places, monuments et bâtiments intéressants (Guide de Montréal en jeans, 1976 ; Dupont, 1978). Les principaux attraits se résument alors à : la basilique Notre-Dame, la place Jacques-Cartier, le château Ramesay, la chapelle Notre-Dame-de-Bonsecours et son musée, la maison du Calvet (qui abrite alors une exposition de meubles anciens), et la rue Saint-Paul. Un bureau touristique, situé rue Notre-Dame, propose des informations.

Les autres attraits touristiques du sud du centre-ville sont la piste cyclable du Canal de Lachine, dont l'aménagement a été amorcé en 1978, et les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame. Celles-ci ont été aménagées pour l'Exposition universelle de 1967, qui a par la suite été transformée en exposition permanente appelée « Terre des Hommes ». Cette exposition a cependant rapidement perdu de son attrait et fut définitivement fermée en 1981.

#### *5.4.1.2. La diversité des attraits actuels*

Durant les vingt-cinq dernières années le produit touristique Vieux-Montréal s'est amplement conforté. De multiples initiatives et investissements renforcent son attrait. De nombreux édifices ont été restaurés et mis en valeur : notamment la Chapelle Notre-Dame-de-Bon-Secours, le marché Bonsecours, la Basilique Notre-Dame, l'édifice des douanes, le Château-Ramezay avec l'ouverture du jardin du Gouverneur. Différents travaux ont été entrepris sur le domaine public : le réaménagement du Champ-de-mars, des places Jacques-Cartier, d'Youville, de la Dauversière, ainsi que la réfection de différentes rues et notamment la rue de la Commune. Plusieurs musées ont ouvert leurs portes : le Centre d'histoire de Montréal (ouvert en 1983, réaménagé en 1991 et 2001), le lieu historique National Sir-Georges-Étienne-Cartier (1985), le musée d'archéologie et d'histoire de la Pointe-à-Callière (1992, qui a été agrandi en 1999 avec l'ouverture en musée de la station de pompage d'Youville), le musée Marc-Aurèle Fortin, et le musée Marguerite Bourgeois sous la nef de la chapelle Notre-Dame-de-Bon-Secours (par les sœurs de la congrégation Notre-Dame). Le marché Bonsecours propose des expositions de photos. Enfin un centre d'information touristique a ouvert place Jacques-Cartier (1989). À ces interventions, s'ajoutent des restaurations majeures sur le patrimoine privé qui transforment les rues du quartier, les rendant beaucoup plus attrayantes pour les promeneurs. Enfin le Vieux-Port réaménagé, ses attraits et notamment l'ouverture du Centre des sciences confortent ce tableau. L'ensemble Vieux-Port/Vieux-Montréal offre une multitude d'activités possibles en toutes saisons.



Figure 5.4.1.2-1 Les attraits et points de repères du Vieux-Port et du Vieux-Montréal

#### Les attraits et points de repères du Vieux - Montréal et du Vieux-Port

- |   |  |
|---|--|
| 1. Tour de l'Horloge  | 24. Édifice Ernest-Cormier                               |
| 2. Bassin Bonsecours  | 25. Place d'Armes  |
| 3. Croisières, excursions et navettes                                 | 26. Basilique Notre-Dame                                 |
| 4. Pavillon Jacques-Cartier   | 27. Édifice Aldred                                       |
| 5. Port d'escale  | 28. Édifice New-York Life Insurance                      |
| 6. Centre Le Centre des sciences de Montréal                          | 29. Banque de Montréal                                   |
| 7. Gare maritime Iberville  | 30. 500, place d'Armes                                   |
| 8. Maison des éclusiers   | 31. Banque Royale  |
| 9. Lieu historique national Sir-George-Étienne-Cartier                | 32. Théâtre Centaur                                      |
| 10. Ancienne Gare-Hôtel Viger   | 33. Palais des congrès                                   |
| 11. Ancienne Gare Dalhousie   | 34. Place Royale   |
| 12. Entrepôt frigorifique   | 35. Vieille Douane                                       |
| 13. Chapelle Notre-Dame de Bon-Secours et musée Marguerite Bourgeoise | 36. Pointe à Callière, musée d'histoire et d'archéologie |
| 14. Marché Bonsecours   | 37. Place d'Youville                                     |
| 15. Château Ramesay   | 38. Centre d'histoire de Montréal                        |
| 16. Place Jacques-Cartier   | 39. Musée Marc Aurèle Fortin                             |
| 17. Place Vauquelin   | 40. Édifice des douanes                                  |
| 18. Place de la Dauversière   | 41. Édifice Allan, Société du Vieux-Port                 |
| 19. Champ de Mars   | 42. Hôpital général des sœurs grises                     |
| 20. Hôtel de Ville  | 43. Écuries d'Youville                                   |
| 21. Vieux Palais de justice   | 44. Édifice des commissaires                             |
| 22. Palais de justice   | 45. Silo no5   |
| 23. Cour le Royer   | 46. Centre de commerce mondial                           |

Les activités commerciales du quartier sont très complémentaires à ces équipements. Les boutiques (commerces de création, de design), galeries d'arts, bars et restaurants constituent un facteur d'attraction très important. C'est l'un des attraits ayant la plus forte notoriété auprès des visiteurs québécois. Certains restaurants, bars ou boîtes à chansons sont d'ailleurs réputés et l'offre en services de restauration s'est confortée ces dernières années (cf.5.3.1.3). Enfin l'ouverture du Palais des congrès en 1983 et son agrandissement en 2001-2002, favorisent le développement du tourisme d'affaires.

De nombreuses manifestations sont organisées annuellement, telles que par exemple : la fête de l'histoire (organisée depuis 1994 par le musée de la Pointe-à-Callière autour du marché public recréé sur la place Royale et dans l'ambiance du 18<sup>e</sup> siècle), les symphonies portuaires depuis 1995 (compositions musicales utilisant principalement les sirènes des lacquiers amarrés pour l'hiver dans le Vieux-Port, les cloches de la Basilique Notre-Dame et les sifflets des locomotives), le festival Montréal en lumières (pendant l'hiver), ronde de nuit (circuit historique et animations dans le quartier durant une soirée), des animations sur le champ de mars (manœuvres militaires), le bal du 31 décembre sur la place Jacques-Cartier (organisé par l'association des commerçants depuis 1999). À ces manifestations s'ajoutent les activités du Vieux-Port et notamment les fêtes du Canada. Plusieurs circuits de découverte du Vieux-Montréal sont proposés depuis quelques années, visites guidées et parcours nocturnes. Ces activités attirent un nombre croissant de visiteurs.

Des animations de rue sont aussi offertes aux visiteurs pendant l'été : jongleurs, clowns, musiciens, particulièrement sur la place Jacques-Cartier.

#### *5.4.1.3. Une croissance généralisée des pratiques de loisirs*

Le produit touristique Vieux-Montréal s'est totalement transformé en 25 ans. La basilique Notre-Dame et la place Jacques-Cartier restent les lieux les plus connus et fréquentés, ils sont maintenant entourés de nombreux autres attraits et le Vieux-Montréal connaît des périodes d'intense activité lors de manifestations particulières. Le développement des équipements et la mise en valeur des espaces ne sont pas



exclusifs au Vieux-Montréal, il se sont faits à l'échelle de la ville répondant à une croissance généralisée des pratiques de loisirs et à une demande en équipements culturels. En ce qui concerne les musées, « Montréal a participé, au même titre que de nombreuses villes occidentales, au « museum boom » des années 1970-90 » (Marsan, 1994 p.423). Le musée d'Art contemporain a ouvert en 1984, le musée Mac Cord et le musée des Beaux arts ont été agrandis dans les années quatre-vingt-dix, enfin le Centre canadien d'Architecture a ouvert ses portes en 1989.

Le développement des attraits du quartier résulte d'initiatives privées et publiques et certaines animations sont organisées par les musées. De nombreuses interventions ont été menées dans le cadre de l'Entente sur le développement culturel. Il faut souligner aussi l'investissement personnel particulièrement important de certains acteurs du quartier (notamment de certains résidents ou commerçants) qui donnent du temps bénévolement pour organiser ou participer à des animations.

#### 5.4.2. La fréquentation touristique est en augmentation

La fréquentation touristique a augmenté ces dernières années, ceci en liaison directe avec le développement des attraits du Vieux-Montréal et du Vieux-Port ainsi que des tendances socio-économiques.

##### 5.4.2.1. *Les visiteurs sont plus nombreux à Montréal et dans le quartier historique*

D'après différentes enquêtes et estimations, la tendance serait à l'augmentation du nombre de visiteurs dans le Vieux-Montréal. Il y aurait eu 3 millions de visiteurs en 1991 (Ville de Montréal, 1996), 4,3 millions de visiteurs pour l'année 1994 (estimation DBSF, 1996, p.49). Ce chiffre serait passé à 5 millions pour l'été 1995 (source : SDM) et 7,2 millions pour l'année 1998 (Dufresne, Dumas, Mizoguchi et associés, 1998). Par visiteur il faut comprendre le nombre de visite/personne, puisque les Montréalais notamment viennent plusieurs fois par an dans le quartier. La comptabilisation du nombre de visiteurs dans le Vieux-Montréal est toutefois très difficile à faire de manière sûre. La dernière enquête mentionnée présente les résultats d'un sondage téléphonique pour la population québécoise et d'une estimation pour les visiteurs hors Québec. Dans celle-ci, il est précisé que le Vieux-

Port et le Vieux-Montréal reçoivent 11,5 millions de visiteurs par année. De ce total, 3,9 millions visitent exclusivement le Vieux-Montréal, 4,2 millions visitent exclusivement le Vieux-Port et 3,3 millions combinent la visite des deux sites. Il faut souligner que ces chiffres semblent surestimés si ils sont comparés aux données de fréquentation de la Société du Vieux-Port. Pour la Société du Vieux-Port, la fréquentation du Vieux-Port aurait été de 5,2 millions de visiteurs en 1998. D'après le sondage Dufresne et al., la fréquentation est estimée à 7,5 millions pour le Vieux-Port cette même année. Or la méthode de comptage retenue par la Société du Vieux-Port nous semble plus fiable (cf. 4.2.1).

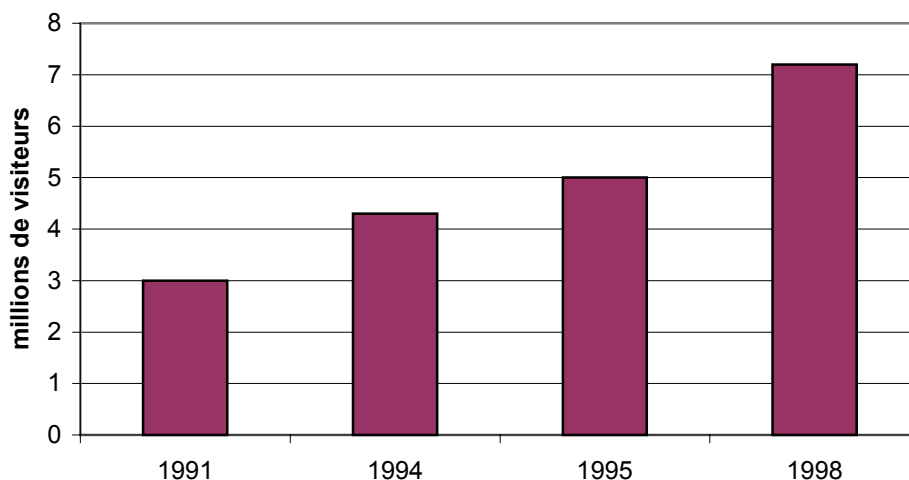


Figure 5.4.2.1-1 Évolution de la fréquentation du Vieux-Montréal (sources diverses)

De cet achalandage total (Vieux-Port et Vieux-Montréal), la majorité des visiteurs (80%) proviennent du Québec, dont 59% de l'agglomération montréalaise. Les derniers sondages réalisés pour le Vieux-Port recensent une proportion de 80% de visiteurs montréalais, montrant l'attrait plus spécifique que le Vieux-Port exerce sur la population locale et l'intérêt plus marqué des touristes pour l'arrondissement historique.

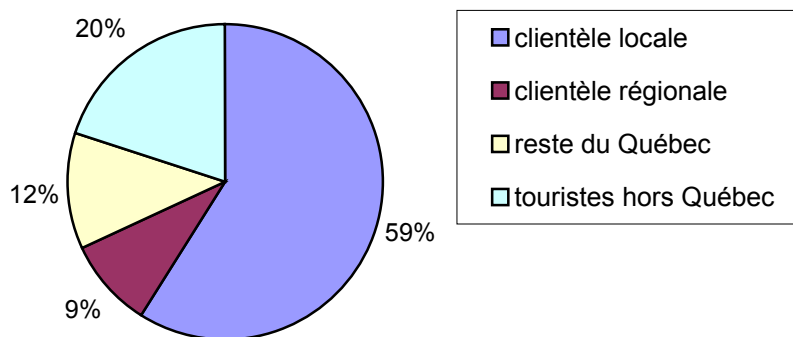


Figure 5.4.2.1-2 Origine des visiteurs du Vieux-Port et du Vieux-Montréal (source Dufresne et al. 1998)

La fréquentation du Vieux-Montréal est surtout estivale et elle est assez très tributaire des conditions météorologiques. D'après le sondage Dufresne et al. (1998), Vieux-Port et Vieux-Montréal accueillent quand même en hiver près de 2 millions de visiteurs (soit 17 % du nombre total annuel de visiteurs). Cette fréquentation hivernale semble en augmentation, d'après certains commerçants (Rouillé, 2000). Les visiteurs sont attirés par les musées, les expositions, les commerces et restaurants du Vieux-Montréal, la patinoire, le cinéma Imax et depuis peu par le Centre des sciences du Vieux-Port. L'achalandage reste cependant faible et ne permet pas à beaucoup de commerces touristiques de vivre pendant la saison hivernale. De nombreuses boutiques de souvenirs et certains restaurants ferment leurs portes d'octobre à mai, environ 35 à 40% des commerces selon le président du regroupement des commerçants (Luxemberg, 24/9/01), ce qui donne l'impression d'un manque de dynamisme, d'un quartier "mort" et qui n'incite pas à la découverte. Pour bon nombre de résidents cependant, le Vieux-Montréal retrouve en hiver son caractère intime et son calme.

L'augmentation de la fréquentation du Vieux-Montréal s'inscrit conjointement dans une attractivité affirmée du quartier, un développement des pratiques de loisirs et

une augmentation du nombre de touristes à Montréal. Les Montréalais consacrent plus de temps à la pratique de loisirs, qu'ils soient culturels ou d'une autre nature et les touristes viennent plus nombreux à Montréal. Entre 1975 et 1998 l'Office des Congrès et du Tourisme du Grand Montréal note une augmentation de 30% du nombre de touristes (séjour de 24h et plus) dans la région métropolitaine. Cette augmentation s'est confirmée ces dernières années dans le Vieux-Montréal et peut être illustrée par l'ouverture de six bureaux de change qui n'existaient pas en 1999 dans le quartier.

#### *5.4.2.2. Le réaménagement du Vieux-Port a impulsé une dynamique de fréquentation*

L'augmentation de la fréquentation du Vieux-Montréal est étroitement liée au réaménagement du Vieux-Port. Ce nouveau pôle récréo-touristique a impulsé une dynamique de fréquentation dans un secteur alors déserté. En 1992, lors de l'inauguration du réaménagement du Vieux-Port et des cérémonies marquant le 350<sup>e</sup> anniversaire de Montréal, ce sont plus de 5 millions de visiteurs qui ont fréquenté le Vieux-Port. Cette année 1992 a marqué un changement majeur, nous dira une résidante du quartier (Malins, 13/4/00), les Montréalais sont tous venus dans le Vieux-Port et le Vieux-Montréal. Et c'est depuis cette année là que le Vieux-Montréal connaît une fréquentation estivale soutenue. À la suite de l'inauguration du réaménagement du Vieux-Port, l'attrait de ce nouveau pôle récréatif a cependant focalisé l'attention, ceci au détriment du Vieux-Montréal. Les visiteurs ont exploré le Vieux-Port, le quartier historique n'étant qu'un point de passage obligé. Dans une seconde étape, l'achalandage du Vieux-Port a plus profité au Vieux-Montréal. Les visiteurs ont pris conscience qu'il y avait là quelque chose d'intéressant et certains ont pris l'habitude de se rendre dans le quartier. Couplé à différentes stratégies de mise en valeur et à des animations qui se sont développées à partir du milieu des années quatre-vingt-dix, le Vieux-Montréal est progressivement redevenu une destination et la concurrence du Vieux-Port semble moins forte. La relation Vieux-Port/Vieux-Montréal reste cependant un enjeu que nous questionnons dans la section 5.6.

### 5.4.3. Développement majeur de l'offre hôtelière

L'évolution du nombre d'hôtels est un indicateur très intéressant du dynamisme touristique du Vieux-Montréal. En 10 ans, le quartier a renoué avec sa vocation de lieu d'hébergement.

#### *5.4.3.1. D'une offre inexistante, ... à plus de 1 000 chambres d'hôtel en 2002*

Dans les années soixante-dix, les grands hôtels du Vieux-Montréal ont disparu et l'offre de chambres est très restreinte. L'hôtel Rasco (rue Saint-Paul) érigé en 1836 pouvait accueillir 150 clients, celui-ci a été abandonné en 1960. L'hôtel St-Gabriel a été démoli en 1963 pour construire le palais de justice. En 1976, un guide touristique indique deux hôtels place Jacques-Cartier : l'hôtel Nelson (65 chambres) et l'hôtel Iroquois (Guide de Montréal en jeans, 1976). En 1978, ce dernier n'est plus mentionné, toutefois l'hôtel Le relais, rue Berri, offre 33 chambres (Dupont, 1978). Jusqu'à la fin des années quatre-vingts, l'arrondissement historique ne compte qu'un hôtel.

Depuis 1989, l'offre s'est confortée. Entre 1989 et 1991, ce sont près de 400 nouvelles chambres qui sont offertes avec principalement l'ouverture de l'hôtel Intercontinental, en 1991 dans le centre de commerce mondial (357 chambres). Depuis 1996 de nombreux projets voient le jour. L'arrondissement historique compte en septembre 2001, 18 hôtels totalisant 850 chambres (605 chambres dans trois hôtels comptant plus de 100 chambres et 245 chambres dans des hôtels de petite taille). Quatre hôtels de moyenne taille sont en cours de restauration ou de construction, ils apportent environ 300 nouvelles chambres. À cela il faut ajouter plusieurs opérations en projet.

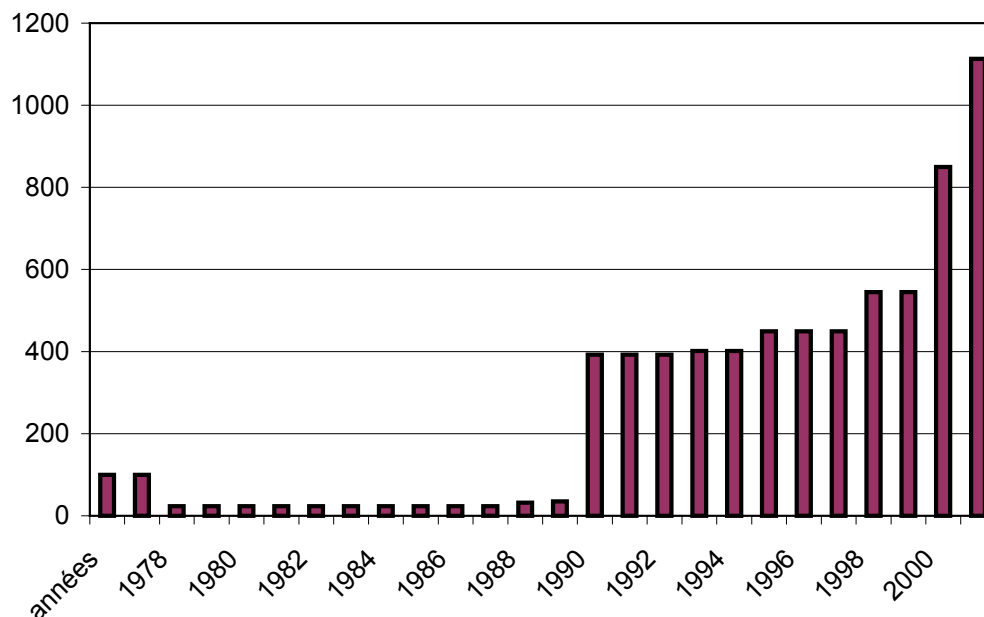


Figure 5.4.3.1-1 Évolution du nombre de chambres d'hôtel dans le Vieux-Montréal (source : enquête de terrain)

Les nouveaux hôtels et ceux en projet se répartissent à peu près sur l'ensemble du quartier. Ils profitent, pour certains, des développements périphériques; l'hôtel Saint-Paul est à deux pas de la Cité Multimédia, l'hôtel Place d'Armes est situé en face du palais des congrès. Deux hôtels rue Saint-Jacques anticipent en partie sur la dynamique impulsée par le Quartier international.

#### 5.4.3.2. Une réappropriation du quartier par le tourisme international

L'augmentation du nombre de chambres témoigne d'une réappropriation du quartier par l'activité touristique et particulièrement par le tourisme international. D'ailleurs ce qu'il faut souligner dans certains projets récents c'est le caractère international des investissements qui sont faits; le Saint-Sulpice (125 rue Saint-Paul Ouest) est un projet de condo hôtel de la chaîne internationale Resort One qui intervient en partenariat avec le groupe européen Concorde Hôtels, celui-ci possédant quelques uns des plus prestigieux hôtels dans le monde. L'hôtel Saint-Paul (355 Mc Gill) est

financé par un consortium espagnol. L'hôtel de la rue Saint-Jean Baptiste, qui a ouvert en juillet 2001, est un hôtel de la chaîne internationale Marriott.

L'offre hôtelière reste faible si on la compare à l'offre importante qu'apportent les grands hôtels du centre-ville de Montréal ou de la région métropolitaine. Les hôtels du Vieux-Montréal se distinguent cependant des hôtels conventionnels par leur petite taille, leur caractère spécifique et l'attention portée au design, aux aménagements intérieurs et au mobilier. Certains offrent des services très individualisés.

Certains projets ont été ou sont favorisés par l'existence d'un programme d'aide à la création d'hôtels dans des immeubles patrimoniaux du Vieux-Montréal. Ce programme est soutenu par le ministère des Affaires municipales et de la métropole et le ministère du Tourisme du Québec. Il s'applique aux bâtiments vacants de 50 chambres au maximum.

#### 5.4.4. La mise en valeur du Canal de Lachine et du sud-ouest du Port dans la foulée du succès du Vieux-Port

L'activité touristique du sud du centre-ville est confortée par la réouverture du Canal de Lachine à la navigation de plaisance depuis mai 2002. Profitant de cette dynamique, d'autres projets sont aussi élaborés à la jonction entre le Vieux-Port et le Canal de Lachine.

##### *5.4.4.1. La réouverture du Canal de Lachine à la navigation de plaisance*

Depuis la réouverture du Canal de Lachine, les bateaux de plaisance peuvent circuler du lac Saint-Louis au Vieux-Port et bénéficient de quais et autres équipements nautiques prêts à les accueillir. Le Canal devient une destination touristique d'envergure internationale et doit accueillir annuellement plus de 1,5 million de visiteurs (Ville de Montréal, 2001). La Ville de Montréal et Parcs Canada améliorent le réseau actuel de promenades et de pistes cyclables en bordure du Canal en établissant de nouveaux liens donnant accès aux quartiers avoisinants (ibid.).

D'importants travaux sont engagés par la Ville de Montréal pour la mise en valeur du pôle Peel, qui se situe dans le prolongement direct du Parc des écluses du Vieux-Port. Cette mise en valeur a permis le déblaiement d'anciens bassins afin de recréer un vaste plan d'eau. Un développement immobilier de type marina et une mise en valeur d'espaces verts sont prévus autour des bassins dégagés. Le projet a permis l'ouverture d'une voie de circulation entre les rues Peel et de la Commune autorisant la création d'un lien majeur entre le centre-ville, le Vieux-Montréal, le Vieux-Port et le Canal de Lachine. Ce nouvel axe va contribuer à réduire la circulation de transit dans le Vieux-Montréal.

L'ouverture du Canal de Lachine, puis son industrialisation aux 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> siècles se sont faits dans le prolongement du port, afin de développer et de conforter les activités portuaires et industrielles montréalaises. Le réaménagement actuel du Canal et de ses abords se situe aussi aujourd'hui dans la continuité du développement des activités ludiques et touristiques du Vieux-Port. La réouverture du Canal à la navigation de plaisance a été rendue possible entre autres par le dégagement et la mise en valeur de son embouchure, réalisée sur le territoire du Vieux-Port dans le parc des Écluses, en vue de son inauguration en 1992.

#### *5.4.4.2. Des pressions sur le secteur sud-ouest du port*

L'attrait du Vieux-Port et la mise en valeur du Canal de Lachine accroissent la pression qui s'exerce sur les espaces portuaires situés à la jonction entre ces deux pôles et notamment le quai Bickerdike.

Nous avons déjà parlé de projets de logements sur ces espaces (cf.5.2.2.4), c'est aussi un énorme complexe de loisirs qui a été envisagé sur le secteur Bickerdike. Le projet de « Technodôme », porté par les frères Reichman, a fait l'objet de débats pendant l'année 2000. Ce vaste équipement ludique, d'une valeur de 900 millions \$ est une sorte de « Disneyland » du nord (Ouimet, 2000). Il est supposé accueillir 6 millions de visiteurs payants par an. Il aurait chassé l'activité portuaire traditionnelle. Face à ce projet, le Port de Montréal a engagé une réflexion sur les implications d'une délocalisation de ses activités. Il a finalement décidé de ne pas



céder ses terrains, nous reviendrons sur les stratégies qui ont conduit le Port à refuser l'offre proposée (cf. 8.4.2). Les promoteurs ont abandonné leur projet à Montréal, ils ont en effet déclaré que c'était le seul site qui les intéressait dans l'agglomération. L'abandon du projet montre bien l'importance particulière de ce secteur à la fois par sa situation géographique et l'afflux touristique existant. Il nous semble clair que beaucoup de porteurs de projets veulent « capitaliser » sur les 8 millions de visiteurs qui se rendent annuellement au Vieux-Port.

Enfin l'agrandissement ou le déplacement du casino de Montréal est envisagé sur ces espaces portuaires ou dans le silo no5. Le casino est actuellement sur l'île Notre-Dame, mais le bâtiment, qui est l'ancien pavillon de la France de l'Expo 67, a besoin de restaurations majeures, voire d'un nouvel édifice. Compte tenu du refus de l'administration portuaire de céder ses propriétés, le projet de casino sur le quai Bickerdike est écarté. Il est fort probable que de tels projets resurgissent dans un avenir plus ou moins proche, compte tenu de l'attrait que présentent ces espaces portuaires pour l'industrie touristique.

## **5.5. L'évolution de la pratique du quartier et de la dynamique des faubourgs**

L'intensification des fonctions dans le Vieux-Montréal et les investissements effectués en périphérie ont entraîné une importante évolution de la pratique du quartier et des relations entre le quartier historique et son environnement direct.

**5.5.1. Les flux de fréquentation se diversifient, le Vieux-Montréal est agrandi**  
 Dans les années soixante-dix, la rue Saint-Paul est considérée comme « la frontière sud du Vieux-Montréal » (Dupont, 1978). Au delà, se trouvent des clôtures, les voies ferrées puis le port et ses équipements industriels. Le port est fermé au public et la rue de la Commune avec ses entrepôts est une voie de service du port. Le Vieux-Montréal s'arrête à la rue Saint-Paul. Le port constitue une barrière, la logique de développement du quartier est surtout parallèle au fleuve, ce sont les artères et les déplacements est-ouest qui sont valorisés.

#### *5.5.1.1. Le Vieux-Montréal s'étend maintenant jusqu'au fleuve*

Aujourd'hui, et depuis la réouverture du Vieux-Port au public, le Vieux-Montréal s'étend jusqu'au fleuve. Vieux-Port et Vieux-Montréal forment un même quartier, ils constituent un même pôle touristique et sont généralement associés dans les guides et documents de promotion. Ils font d'autre part partie ensemble de l'arrondissement historique depuis 1995. Pour beaucoup de Montréalais, aller dans le Vieux-Montréal peut signifier se promener dans le Vieux-Port.

Le dynamisme du Vieux-Port induit une évolution majeure des itinéraires, ceci au profit du Vieux-Port et de la rue de la Commune. Les axes nord/sud sont beaucoup plus empruntés et certains sont valorisés. La perspective de la rue Saint-Sulpice vers les bateaux du port est particulièrement intéressante, d'autant que la vue était bouchée jusqu'à ce que l'élévateur à grain n° 1 soit détruit.

La mise en valeur de la rue de la Commune a créé une certaine forme de concurrence entre la rue de la Commune et la rue Saint-Paul au détriment de cette dernière. Avant le réaménagement du Vieux-Port, la rue Saint-Paul était la principale artère de déplacement piéton du Vieux-Montréal. L'aménagement de la rue de la Commune a favorisé les déplacements piétons instaurant une certaine compétition entre les deux artères. Maintenant que la fréquentation du Vieux-Port profite plus au Vieux-Montréal, un certain équilibre et une complémentarité semblent s'établir.

#### *5.5.1.2. Le nouveau dynamisme de la partie ouest du Vieux-Montréal*

La fréquentation touristique dans le Vieux-Montréal a, jusqu'à ces dernières années, été concentrée principalement autour des attraits majeurs du quartier, c'est-à-dire de la place Jacques-Cartier, la basilique Notre-Dame et la rue Saint-Paul. Les visiteurs privilégient toujours la visite de ces lieux, mais beaucoup plus nombreux que par le passé, ils ont tendance à parcourir d'autres secteurs du Vieux-Montréal. La partie ouest du quartier, notamment les abords de la place d'Youville, s'est particulièrement développée ces dernières années. C'est tout un nouveau dynamisme équilibré qui anime l'ouest du Vieux-Montréal : les attraits touristiques, les bureaux

et les logements sont plus nombreux; les espaces privés et publics mieux mis en valeur. Ce secteur attire davantage de résidents et d'activités économiques. Un nombre considérable d'édifices vacants a trouvé une nouvelle vocation.

Les activités à la périphérie du quartier ont des effets sur le développement de l'ouest du Vieux-Montréal. De nombreux commerces et restaurants y ont été ouverts depuis l'inauguration de la Cité Multimédia en 1998, particulièrement sur la rue McGill, redonnant vie à cette artère importante. Ces établissements attirent les travailleurs de la Cité. D'autre part l'organisation de l'événement « Mosaïcultures Internationales », pendant les étés 2000 et 2001 dans le parc des écluses du Vieux-Port, a aussi eu des retombées positives sur la fréquentation des commerces et restaurants de l'ouest du quartier. Il a contribué à la redécouverte de ce secteur.

#### *5.5.1.3. Le Quartier international : la création de liens et une dynamique tournée vers le fleuve*

Le projet, en cours de réalisation, de Quartier international devrait aussi avoir un impact important sur la pratique du quartier et les flux de fréquentation. Ce projet a pour ambition de recréer des liens entre le centre des affaires, le Vieux-Montréal, la Cité Multimédia et le quartier chinois, ceci en restructurant l'ensemble de la zone urbaine; en faisant disparaître l'autoroute et en réaménageant les rues University, De Bleury et Saint-Antoine ainsi que le square Victoria. Les espaces publics sont mis en valeur, les déplacements piétonniers favorisés et l'offre en places de stationnement réorganisée. Le Quartier international permettra de créer un lien est-ouest et de raccorder ainsi les deux tronçons nord-sud du réseau piétonnier protégé existant de la ville souterraine : les tronçons Bonaventure/centre-ville et Place-des-Arts/Palais des Congrès (Ville de Montréal et QIM, 1999). Le Quartier international apporte, selon ses promoteurs, le chaînon manquant entre différents pôles stratégiques du centre-ville, actuellement isolés les uns des autres. Par ces interventions physiques, les promoteurs du projet veulent en faire un pôle stratégique de croissance pour Montréal, un symbole de relance de la ville tourné vers le fleuve. Ils veulent maximiser les retombées économiques reliées à l'agrandissement du Palais des Congrès, favoriser la réalisation de projets immobiliers de prestige et susciter

l'implantation d'organisations internationales à Montréal (ibid.). Pour le Vieux-Montréal, ce projet permet de recréer une continuité de la trame urbaine, de réduire la fracture liée à l'autoroute et de mettre en valeur certains accès au quartier historique : le square Victoria et l'entrée de la rue McGill, l'accès à la rue Saint-Pierre et l'accès depuis le métro Place d'Armes et le Palais des congrès.



Figure 5.5.1.3-1 Le Quartier international : une dynamique tournée vers le fleuve (source QIM)

Selon le directeur de la Société du quartier international, deux critères importants devraient favoriser des investissements internationaux; il s'agit de l'offre en espaces prestigieux bien aménagés et d'un rapprochement en direction du bord de l'eau (Normandeau, cité par Cardinal, 1999). Le Quartier international témoigne de l'affirmation de l'importance d'un cadre urbain de qualité, auquel l'espace portuaire réaménagé participe.

### 5.5.2. La rue de la Commune a totalement changé de visage et d'usage

La rue de la Commune est, dans les années soixante-dix, une rue commerciale et industrielle qui fonctionne avec le port. Aujourd'hui, la rue de la Commune a totalement changé d'usage et de visage. Elle est devenue un espace de promenade, une artère commerciale, résidentielle et culturelle. Ce n'est plus l'arrière de la rue Saint-Paul, mais le front fluvial de Montréal. Elle a retrouvé son ancienne vocation de lieu de promenade devant le Vieux-Port.

#### *5.5.2.1. La mise en valeur de l'espace public*

Dans les années soixante-dix, la rue de la Commune est une voie de desserte du port pour un trafic lourd de camions. Beaucoup d'édifices bordant la rue sont des entrepôts qui possèdent des quais de déchargement. Il y a quelques commerces, des grossistes et plusieurs bâtiments vacants, les espaces libres sont occupés par des stationnements (Ville de Montréal, 1979). La rue de la Commune sert aussi d'artère de transit est-ouest pour les camions qui ne peuvent, pour des questions de hauteur, utiliser le tunnel de la rue Wellington et qui empruntent les rues Mill et de la Commune pour se rendre au delà de la rue Berri.

L'espace public de la rue de la Commune, dont la partie nord appartient à la Ville de Montréal et la partie sud à la Société du Vieux-Port, a été réaménagé dans le cadre de la requalification du Vieux-Port. L'aménagement a été conduit dans l'idée de mettre en valeur l'interface entre la ville et le port, de redonner une convivialité à la rue et de favoriser les déplacements piétons. La largeur de la rue a été réduite et les trottoirs élargis pour que les piétons aient l'ascendance sur l'automobile (Knight, 12/5/00). Les grilles ont été remplacées par des garde fous plus légers et la végétation déplacée pour favoriser les percées visuelles. Le réaménagement n'est pas encore complété dans la partie ouest du site, il est en projet. Nous reviendrons plus précisément sur les stratégies mises en œuvre pour le réaménagement de cet espace frontière entre la ville et le port (cf.7.4.2.1).

La disparition des activités portuaires, puis des activités industrielles et d'entreposage dans le Vieux-Montréal ainsi que l'achèvement de l'autoroute Ville-Marie au milieu des années quatre-vingts et l'ouverture du Pont Wellington en 1995 ont permis que le trafic de transit et le trafic lourd de camions évitent la rue. L'espace libéré a été reconquis par les promeneurs.

#### *5.5.2.2. La restauration du front bâti*

Cette mise en valeur de l'espace public s'est accompagnée de nombreux changements dans l'affectation du bâti; le commerce de gros et l'entreposage ainsi

que les espaces libres ont été remplacés par des logements, des bureaux, des commerces de détails, des hôtels, bars et restaurants ainsi que des espaces culturels.

Le marché Bonsecours est l'un des édifices les plus remarquables du Vieux-Montréal. Conçu par William Footner et érigé entre 1844 et 1847, il a accueilli un marché public jusqu'en 1963 et des services municipaux. Le marché Bonsecours a été réouvert au public dans un premier temps en 1992, pour marquer les célébrations du 350<sup>e</sup> anniversaire de la fondation de Montréal; la Ville aménage un hall d'entrée et des salles d'expositions temporaires. Quatre ans plus tard des travaux majeurs ont été entrepris pour aménager une galerie marchande, composée de boutiques et de restaurants aux niveaux des rues de la Commune et Saint-Paul, avec des bureaux et des salles de conférence et d'exposition aux étages supérieurs. Les travaux ont été complétés en 1997, rendant l'édifice accessible au public tout au long de l'année.

Le musée de la Pointe-à-Callière est le musée d'archéologie et d'histoire de Montréal. Il a été construit par la Ville de Montréal et inauguré en 1992. Il a été édifié sur un espace vacant rétrocédé par la Société du Vieux-Port à la Ville de Montréal, sur les lieux mêmes de la fondation de Montréal. Il est relié par voie souterraine à l'ancien édifice de la Douane, place Royale. Le musée connaît un grand succès, il accueille environ 200 000 visiteurs par an. Le nouveau bâtiment, conçu par Dan S. Hanganu et Provencher Roy architectes, est d'un style très contemporain, tout en s'inscrivant dans le contexte du Vieux-Port et du Vieux-Montréal. Il reprend les proportions de l'édifice de la Royal Insurance Company construit en 1862 (endommagé par un incendie en 1847 puis détruit en 1951) et il évoque les silos à grains. L'édifice principal du musée : l'Éperon, « donne de la vigueur à la rue de la Commune et continue sa magnifique façade minérale face au Vieux-Port » (Marsan, 1994, p.424). Il a reçu de nombreux prix et constitue un point de repère dans le paysage montréalais (Adamczyk, 2001).

La Société du Vieux-Port a d'autre part restauré l'édifice Allan en 1983, pour en faire son siège social. C'est un édifice qui a été construit en 1858 et qui a servi de

bureau à trois importantes compagnies du secteur des transports et des communications.

Un autre projet majeur est la restauration de l'édifice des Commissaires par la fondation Daniel Langlois de Softimage, pour en faire un club privé pour artistes et chefs d'entreprises. Ravagé par le feu, cet édifice vient de faire l'objet d'une restauration de très grande qualité. Cet édifice rénové conforte la rue de la Commune et accentue sa mise en valeur. Il témoigne du prestige que la rue de la Commune a acquis.

Plusieurs immeubles résidentiels ont été restaurés ou construits rue de la Commune, ceci dans le Vieux-Montréal (1 McGill, projet Saint-Honoré) et les faubourgs (Faubourg Québec, Quai de la Commune). Nous avons déjà souligné que les projets résidentiels exploitent particulièrement les perspectives visuelles sur le Vieux-Port et le fleuve et vendent cet atout.

#### *5.5.2.3. Le rôle majeur du réaménagement du Vieux-Port*

Le réaménagement du Vieux-Port a eu des effets positifs, directs et indirects sur la mise en valeur de la rue de la Commune. Et nous verrons dans la troisième partie quelles sont les stratégies qui en sont à l'origine. L'aménagement a entraîné la revalorisation de l'espace public, a favorisé des restaurations de bâtiments et le développement d'activités complémentaires au site récréo-touristique (location de patins et de vélos, hôtel, bars et restaurants). De nouvelles relations se tissent entre le Vieux-Port et le front urbain. Certaines restaurations ont été entreprises avant l'inauguration officielle du Vieux-Port, notamment des initiatives ponctuelles de particuliers ou des opérations plus importantes comme « Les Jardins d'Youville », dont la restauration en bureaux et habitations a été menée entre 1988 à 1990. Des projets majeurs ont été mis en œuvre en vue du 351<sup>e</sup> anniversaire de la fondation de Montréal (Marché Bonsecours et musée Pointe à Callière), et des transformations importantes ont été entreprises depuis 1992 (1Mc Gill, 1994; Faubourg Québec, 1994; cours du Vieux-Montréal, 1997; auberge du Vieux-Port, 1996; Saint-Honoré, 2001). Le réaménagement du Vieux-Port a accéléré un changement et ce sont les

qualités des bâtiments de la rue de la Commune (esthétique, architecturale, patrimoniale) et leur localisation, qui, couplées à celles du Vieux-Port (paysage, environnement, qualité de vie) se sont confortées mutuellement favorisant la réappropriation de cet espace frontière. Nous pouvons parler d'une adaptation et d'une valorisation réciproque entre le réaménagement du Vieux-Port et la mise en valeur de la rue de la Commune. Les édifices de la rue de la Commune profitent des perspectives visuelles étendues sur le Vieux-Port, le fleuve et les îles. Tandis que du Vieux-Port, les visiteurs peuvent admirer ce magnifique front urbain. Il y a une reconnaissance générale de la valeur de cette frontière urbaine et fluviale. Son image est d'ailleurs largement utilisée dans la promotion de Montréal à l'étranger (Larouche et Morel, 2000).

### 5.5.3. L'articulation entre le Vieux-Montréal et sa périphérie

L'enclavement du Vieux-Montréal entre différentes infrastructures de transport puis des espaces en friches a toujours été dénoncé par la Ville comme étant un frein majeur au développement du quartier. Aujourd'hui le Vieux-Port et les faubourgs retrouvent une place dans la vie urbaine et l'isolement du quartier est rompu. Comment s'articulent cependant ces développements ? De nouvelles questions et de nouveaux enjeux semblent émerger pour l'arrondissement historique.

#### *5.5.3.1. Inversion de logique entre le bourg et ses faubourgs et banalisation du Vieux-Montréal*

Le développement de la Cité Multimédia, du Quartier international, du Faubourg Québec, la mise en valeur du Vieux-Port et du Canal de Lachine remplacent des espaces en friche et participent à la renaissance du Vieux-Montréal. Tous ces projets se développent cependant de façon assez autonome autour du Vieux-Montréal. C'est un peu une juxtaposition de pôles différenciés sans relations fortes entre eux et avec le quartier historique. Ils permettent la création de liens physiques et contribuent au développement de certaines activités économiques dans le Vieux-Montréal (bureaux, hôtels, restaurants, commerces), toutefois la logique de développement bourg/faubourg semble s'être inversée.



Le déploiement de la Cité Multimédia notamment, pose certaines questions par rapport au Vieux-Montréal. Le Faubourg des Récollets s'est développé jusqu'à présent en réponse à un besoin précis de la ville portuaire; avec la fonction résidentielle tout d'abord, c'est Montréal qui s'étend au delà des fortifications au 18<sup>e</sup> siècle. Les activités industrielles puis l'entreposage qui succèdent au quartier résidentiel sont liées à la croissance des activités économiques du Canal de Lachine et du port de Montréal. Enfin le déclin du Faubourg est amplifié au milieu du siècle dernier par la disparition graduelle des activités portuaires au centre-ville. Les fonctions qui se sont déployées successivement ont été des fonctions de soutien au cœur de la ville, ainsi qu'au port et au Canal de Lachine. Aujourd'hui, la logique s'est inversée, c'est le Vieux-Montréal qui développe des fonctions de soutien à la Cité Multimédia, avec ses nouveaux hôtels, restaurants, logements ou autres activités de services.

Nous pouvons faire un constat semblable pour le Quartier international, dont le développement stimule la rue Saint-Jacques, mais là encore c'est le Vieux-Montréal qui apporte des fonctions d'appui au tourisme de congrès. En ce qui concerne le Vieux-Port, nous avons déjà souligné que les liens et les relations Vieux-Port/Vieux-Montréal sont limités et c'est dans l'arrondissement historique que se développent certaines activités de soutien au Vieux-Port (location de vélos par exemple).

Si le Vieux-Montréal voit, de ce fait, les taux de vacance de ses bâtiments chuter, il faut cependant se questionner sur la perte d'identité du Vieux-Montréal. L'arrondissement historique a tendance à se laisser entraîner par son pourtour au détriment de ses spécificités propres. Si il faut se réjouir de voir des espaces en friche retrouver vie, les projets qui se développent en périphérie de l'arrondissement historique profitent plus de l'atmosphère du quartier historique, qu'ils ne lui apportent de dynamisme durable. Ils nous amènent à questionner les stratégies de la Ville et du gouvernement du Québec pour la mise en valeur du Vieux-Montréal et des faubourgs, ce que nous allons faire dans la troisième partie de cette thèse, pour mieux comprendre les objectifs avancés, en regard des résultats observés.

### *5.5.3.2. Le désenclavement physique du Vieux-Montréal*

Une des caractéristiques du Vieux-Montréal est d'avoir toujours été une entité bien délimitée et perceptible, un lieu bien circonscrit dans l'espace. Le relief, marqué par le coteau de la rue Notre-Dame et les éléments naturels, tels que la rivière Saint-Martin et la rivière Saint-Pierre, ainsi que la présence des fortifications ont déterminé un ensemble urbain spécifique. À la suite de l'arasement des fortifications au début du 19<sup>e</sup> siècle, le plan des Commissaires visait à établir une continuité entre la ville et ses faubourgs en tirant profit des terrains libérés par la démolition des murs (Ville de Montréal, 1996, p.7). Il prévoyait l'ouverture de boulevards autour de l'ancienne Cité (les rues Craig, devenue Saint-Antoine et McGill), le prolongement des rues principales du Vieux-Montréal, l'aménagement de places et un nouveau front construit du côté du port (soit la rue de la Commune, autrefois rue des Commissaires), afin de doter la ville d'une façade sur le fleuve. Le Plan comprenait aussi l'assainissement des ruisseaux qui entouraient la ville fortifiée (ibid. p.8). Le plan des Commissaires, réalisé dans ses grandes lignes, a favorisé l'urbanisation des faubourgs. La Cité ancienne est toutefois restée bien délimitée physiquement par son relief et les boulevards qui ont été ouverts, ainsi que par le fleuve et le lit de la rivière Saint-Martin. Elle a conservé son identité en affirmant son rôle de centre des affaires, concentrant les fonctions administratives, commerciales et financières de Montréal.

L'idée récurrente qu'il faut désenclaver le Vieux-Montréal pour le dynamiser doit être questionnée; si il est effectivement important que les faubourgs reprennent vie et que des liens soient rétablis avec le reste de la ville, il ne faut pas non plus gommer la spécificité du Vieux-Montréal, nier son relief et les particularités de l'ancienne ville fortifiée. L'unité du Vieux-Montréal doit être préservée et c'est le cœur du quartier qui doit drainer un changement. Il faut éviter que les pourtours du Vieux-Montréal ne se détachent attirés par les développements périphériques. La rue de la Commune est tournée vers le Vieux-Port. Elle a tendance à se séparer du Vieux-Montréal comme l'avait fait la rue des Commissaires au 19<sup>e</sup> siècle. La rue Saint-

Jacques se tourne vers le Quartier international et la rue McGill, vers la Cité Multimédia.

Si il faut d'autre part, améliorer l'accès au quartier, dans quelle mesure doit-on le faciliter? Augmenter les flux de visiteurs qui s'y rendent? Les projets qui se développent autour de l'arrondissement historique peuvent finir par étouffer un quartier qui souffre déjà de difficultés de circulation et de stationnement.

## **5.6. Image et Enjeux**

L'ensemble des transformations dont nous venons de parler s'accompagne de changements majeurs en terme d'image et d'enjeux pour le sud du centre-ville et le Vieux-Montréal en particulier.

### **5.6.1. Le couple Vieux-Port/Vieux-Montréal est « à la mode »**

La perception du Vieux-Montréal et de ses abords a totalement changé, et ce de manière positive. Mais ce succès s'accompagne toutefois d'une gentrification de quartiers anciennement industriels et ouvriers.

#### *5.6.1.1. Un quartier plus ouvert*

Dans les années soixante et soixante-dix, le Vieux-Montréal est mal aimé (Desrosiers, 1978), il a mauvaise réputation. Les Montréalais le qualifient « de louche, quartier de débardeurs, de rats » (Marsan, 1965). C'est à la fois un lieu de travail pour les fonctionnaires qui s'y trouvent, un quartier portuaire dans lequel les marins viennent « boire un coup », et un site touristique limité à la place Jacques-Cartier, à l'ouest de la rue Saint-Paul et à la basilique Notre-Dame. Les travailleurs fuient le Vieux-Montréal dès la sortie des bureaux, car ils s'y sentent en insécurité.

L'image et la réalité quotidienne du Vieux-Montréal se sont considérablement transformées au cours des dernières décennies. Aujourd'hui l'image du quartier a fondamentalement changé, le quartier est « à la mode », c'est un quartier qualifié de « hot » ou « branché » par certains agents immobiliers (Morel, 12/01/01). C'est plus précisément le couple Vieux-Port/Vieux-Montréal qui est aujourd'hui devenu « à la

mode ». Le Vieux-Port a contribué à changer l'image du Vieux-Montréal. Tous deux se complètent et s'inscrivent dans des préoccupations semblables, en terme de qualité de vie, de mise en valeur patrimoniale, de redécouverte des espaces centraux de la ville.

C'est sur le plan de l'ouverture du quartier vers l'avenir et de sa réconciliation avec son passé qu'un photographe du Centre canadien d'Architecture, ancien résidant du Vieux-Montréal, décrit les changements : « tout est plus ouvert. Le ciel, le sol, le fleuve, la rue pavée ou non, tout est plus présent. Les aménagements des dernières années ont fait revivre l'espace initial. À certains endroits dans le Vieux-Port, on retrouve la même impression que dans des lieux naturels ouverts. Les bâtiments et les lieux nouveaux semblent s'inscrire dans un ensemble plus vaste plus doux, plus convivial, tout en conservant le caractère spécifique de la vieille ville. Les projets situés pour la plupart aux frontières actuelles du Vieux-Montréal (fleuve, gare Dalhousie, fin du Canal de Lachine, autoroutes Bonaventure et Ville-Marie) semblent s'élancer à la reconquête de Montréal, qui s'était coupée de son origine, de sa source. Ils deviennent les portes des fortifications disparues, ouvertes vers le reste de l'île. C'est l'impression qui m'est restée; des projets qui redéfinissent le développement pour l'avenir en l'ancrant mieux dans les strates de l'histoire et des lieux, en prenant en compte l'individu, la population, la nécessité d'une meilleure qualité de vie » (Laforest, 2001).

Le Vieux-Montréal perd en partie son image de « quartier à touristes ». Les Montréalais le fréquentent à nouveau. La clientèle locale et régionale représente 68% des visiteurs du quartier, soit une large majorité (source : Dufresne et al. 1998). Une intervenante dans le domaine touristique souligne d'ailleurs que les touristes étrangers apprécient de voir que le quartier attire avant tout des Montréalais (Malins, 13/4/00).

#### *5.6.1.2. La gentrification du sud du centre-ville et des abords du Canal de Lachine*

La réappropriation résidentielle du Vieux-Montréal s'est accompagnée d'une augmentation de la valeur des édifices.

L'exercice de l'étude de l'évolution des valeurs foncières et immobilières dans le Vieux-Montréal n'a pas été mené, en l'absence de compilation des données existantes. Selon des agents d'immeubles consultés, le prix des logements connaît toutefois une augmentation d'environ 30% entre 1996 et 2001 (Morel, 12/01/01).

La population ouvrière, qui habitait dans le quartier dans les années cinquante, a été remplacée par des catégories de population plus aisées. Les populations ouvrières n'ont pas vraiment été chassées, elles ont recherché des logements en banlieue qui correspondaient mieux à leurs attentes. Certains artistes, qui louaient dans le Vieux-Montréal d'immenses entrepôts pour des prix dérisoires dans les années soixante et soixante-dix, ont dû fuir le quartier quand les prix ont commencé à augmenter, tandis que d'autres sont restés, ayant changé de statut social et ayant investi dans le Vieux-Montréal.

Les problèmes issus de la gentrification des quartiers se posent pour le Faubourg des Récollets et particulièrement pour les abords du Canal de Lachine. Le développement de la Cité Multimédia ne fait pas que des heureux. Certains locataires se plaignent des répercussions du projet sur les loyers. Plusieurs dizaines d'artistes installés dans le quartier depuis des années sont obligés de le quitter et il ne reste que deux immeubles occupés par des sculpteurs, peintres, photographes, etc. sur six auparavant, s'est plainte l'Agence du Faubourg des Récollets (Berger, 2000). Consciente du problème vécu par les groupes d'artistes et leurs ateliers, la Société de développement de Montréal, a offert à certains d'entre eux de les relocaliser à l'ouest du projet, rue Ottawa (ibid.). Quartier éphémère, installé initialement rue Prince, occupe maintenant des bureaux dans le Griffintown, rue Peel.

En ce qui concerne le Canal de Lachine, sa remise en valeur récréo-touristique entraîne une évolution des fonctions qui l'entourent. L'idée de départ était de maintenir les fonctions industrielles et de les conforter sur les abords du Canal, dans un secteur où le taux de chômage est l'un des plus élevés de l'agglomération. Par la

suite, des objectifs de mixité ont été affichés par la Ville et différents projets résidentiels ont vu le jour au détriment d'autres vocations. Dans le secteur Saint-Ambroise, au nord du Canal (quartier Gadbois), des promoteurs ont approché l'administration municipale pour réaliser des projets de développement résidentiel dérogeant au zonage industriel du secteur et impliquant la relocalisation des activités industrielles contraignantes. La reconversion de l'édifice de la Redpath témoigne aussi d'une certaine dérive dans les objectifs. C'est une ancienne sucrerie, l'une des toutes premières installations industrielles, située sur la rive sud du Canal. Conjointement avec la réouverture du Canal à la navigation, le recyclage de ce bâtiment a tout d'abord été envisagé en centre d'interprétation, ceci avec l'appui des gouvernements canadiens et québécois. Par la suite, le ministère canadien du patrimoine s'est retiré du projet, prétextant que les coûts étaient trop élevés et la Ville a privilégié le recyclage du bâtiment à des fins résidentielles. Cette tendance au développement résidentiel inquiète fortement des organismes communautaires du quartier.

#### 5.6.2. Des enjeux majeurs en terme de qualité de vie

Jusqu'au milieu des années quatre-vingt-dix, l'enjeu principal était de faire revenir des résidants dans le Vieux-Montréal pour que celui-ci redevienne un lieu de vie, qu'il soit animé nuit et jour et à longueur d'année. Cet enjeu est toujours d'actualité, puisqu'une masse critique de résidants n'est pas encore atteinte pour que les services de proximité soient suffisants. D'autres enjeux émergent particulièrement depuis une dizaine d'années, ils sont liés à l'articulation des différentes fonctions du quartier. Le Vieux-Montréal retrouve une place dans le centre-ville et dans l'agglomération, mais ce changement d'échelle pose problème, compte tenu des caractéristiques du quartier. L'augmentation de l'attrait et de l'achalandage du Vieux-Port et du Vieux-Montréal sont à l'origine de nuisances diverses particulièrement pour certains résidants et gens d'affaires. La fréquentation élevée et en augmentation vient nuire à la vie quotidienne particulièrement pendant la période estivale. Elle a tendance à atteindre un seuil critique où la qualité de vie d'un quartier est compromise. Les nuisances sont d'ordre fonctionnelle, sonore et visuelle et nous verrons que certaines sont plus particulièrement liées au réaménagement du Vieux-Port.

### *5.6.2.1. Accès, circulation et stationnement*

Le problème de l'accessibilité et des transports dans le Vieux-Montréal est régulièrement évoqué et ce, depuis de nombreuses années. La trame urbaine, issue du 17<sup>e</sup> siècle, est à peu près intacte. Elle donne au quartier son caractère et son intimité, mais complique circulation et stationnement. L'étude des architectes Van Ginckle en 1963, dont les conclusions sont reprises dans l'étude préparatoire au plan de sauvegarde et de mise en valeur du Vieux-Montréal de 1975, pose le problème sur le plan du trafic de camions, du stationnement et du transport public qui sont à réorganiser (Robert et al., 1975). Ces études se situent dans la perspective du maintien et même de l'accroissement des activités portuaires du fait de la construction projetée d'un terminus à conteneurs entre les quais Jacques-Cartier et de l'Horloge. Elles soulignent le besoin d'activer le débit de circulation sur la rue de la Commune en raccordant cette dernière, de façon plus directe, à l'autoroute Bonaventure (ibid. p.53).

Depuis vingt ans certains enjeux ont changé, compte tenu de la nouvelle vocation du site portuaire et de l'évolution des activités dans le quartier. Le problème se pose toujours sur le plan de la disponibilité en places de stationnement et du transport en commun, les trois stations de métro desservant le quartier étant éloignées du cœur de l'arrondissement. Le trafic de transit évite maintenant le quartier, profitant des autoroutes et de l'ouverture du pont Wellington. Enfin l'abandon de la fonction portuaire traditionnelle sur le territoire du Vieux-Port et le départ des activités industrielles et de l'entreposage du Vieux-Montréal suppriment presque totalement le trafic de camions dans le quartier.

L'enjeu principal aujourd'hui se situe sur le plan de l'importante fréquentation touristique du Vieux-Port et du Vieux-Montréal, particulièrement durant les fins de semaines ensoleillées l'été ou lors de la tenue de manifestations particulières (qui sont de plus en plus fréquentes). Les pics de fréquentation génèrent des volumes de circulation et de stationnement qui excèdent largement les capacités du quartier. Les voies d'accès au Vieux-Montréal (Mc Gill, De Bleury, Saint-Urbain, Saint-Laurent,

Bonsecours, Berri) et les axes transversaux (Saint-Antoine, Saint-Jacques, Notre-Dame, Saint-Paul et de La Commune) sont alors très encombrés. La circulation est extrêmement ralentie, le stationnement devient très difficile et les espaces réservés aux résidants ne sont souvent pas respectés.

Un nombre important de gestes précis ont été posés dans le but d'améliorer l'accès, la circulation et le stationnement dans le quartier. Une attention a été portée aux déplacements piétonniers dans le but de les rendre plus agréables et de les favoriser (rue de la Commune par exemple, rue Gosford ainsi que les accès depuis les métros). De grands réservoirs de stationnement ont été créés (Centre de commerce mondial, Chaussegros-de-Léry, Vieux-Port). Des zones de stationnement sur rues ont été réservées pour les résidants et des efforts de communication ont été faits pour informer les visiteurs des stationnements disponibles. Certaines mesures ont été prises ces dernières années par la Ville pour pallier aux inconvénients de certaines manifestations et des rues ont été fermées à la circulation lors de périodes de pointes de fréquentation (seuls les résidants ont dans ce cas la possibilité d'utiliser leur véhicule). Ces gestes sont importants, ils ne répondent toutefois qu'en partie aux besoins exprimés. Il y a globalement un déficit en espaces de stationnement qui risque de s'amplifier.



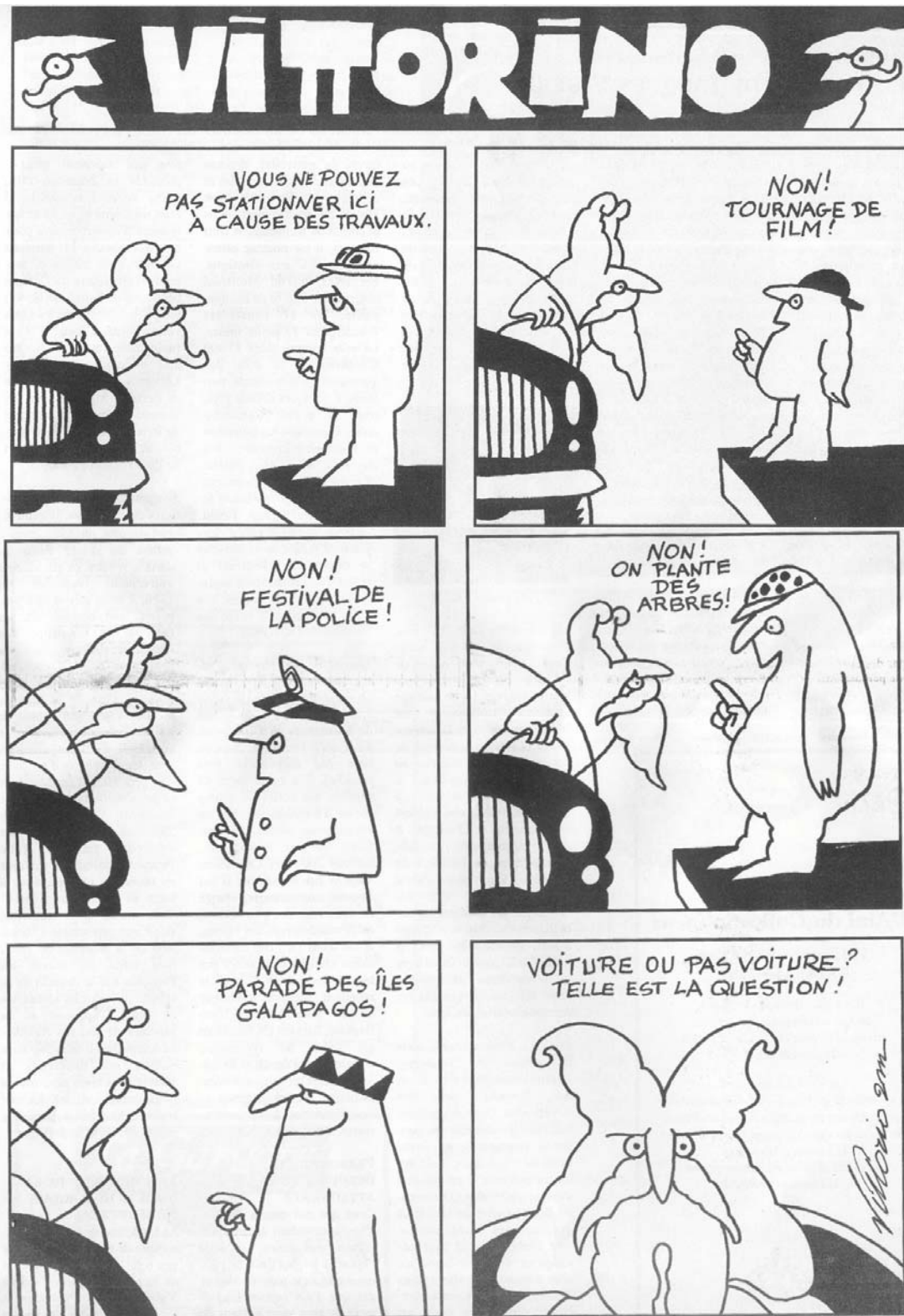


Figure 5.6.2.1-1 Vittorino et le stationnement dans le Vieux-Montréal (Le Vieux-Montréal, volume 2 numéro 8, avril-mai 2001 p.7)

Le développement des activités de la Cité Multimédia et du Quartier international vont indéniablement augmenter le trafic dans le secteur et la demande en places de stationnement. Certains carrefours stratégiques doivent être réaménagés dans le Faubourg des Récollets pour faciliter le trafic. L'ouverture du lien Peel/ de la Commune favorise l'accès à la Cité Multimédia, au Canal de Lachine et au Vieux-Port sans augmenter la circulation dans le Vieux-Montréal. En ce qui concerne le stationnement, de nouvelles places hors rue sont prévues dans les différents projets de développement de la Cité Multimédia (780 places supplémentaires). Il est prévu au total 1 200 places de stationnement. Un chiffre cependant faible comparé aux 10 000 travailleurs attendus. Selon l'étude de circulation présentée dans le plan de développement de la Cité Multimédia, l'offre restreinte en places et l'augmentation attendue des coûts du stationnement doit favoriser l'utilisation des transports en commun.

Le développement du Quartier international se traduira par la disparition de nombreux stationnements de surface. Le projet prévoit la construction de 1 100 places de stationnement souterrain, ce qui est faible compte tenu de l'offre actuelle et des perspectives de développement. La ville de Montréal souhaite toutefois promouvoir là aussi l'utilisation du transport en commun.

#### *5.6.2.2. L'éternelle question du transport en commun*

La question du transport en commun dans le Vieux-Montréal n'est toujours pas résolue, malgré la multitude de projets qui ont pu être envisagés (bus, train léger, métro, navettes,...ou même téléphérique depuis le Mont-Royal !). Trois stations de métro desservent le quartier (Square Victoria, Place d'Armes et Champ-de-Mars), elles sont cependant un peu éloignées du cœur et de la partie sud du Vieux-Montréal. Il faut compter une dizaine de minutes pour se rendre à pied d'une station de métro à la rue de la Commune. Les stations de métro sont situées au nord de l'autoroute Ville-Marie et le franchissement de l'autoroute est peu agréable pour les stations Champ-de-Mars et Place d'Armes, malgré les améliorations qui ont été portées. La station Place d'Armes devrait cependant offrir un espace plus convivial et mieux

connecté au réseau piétonnier dans le cadre de l'aménagement du Quartier international.

Le développement d'un moyen de transport collectif complémentaire au métro est difficile à mettre en place, à la fois à cause du caractère saisonnier de la fréquentation touristique et des caractéristiques de la trame des rues. Des navettes touristiques ont été envisagées mais il n'y a pas un achalandage suffisant et la question du financement d'un tel projet se pose. Une ligne de bus devrait pouvoir se mettre en place sur le boulevard Saint-Laurent, mais l'intersection Saint-Laurent/Notre-Dame est difficile à gérer au niveau de la circulation, ce qui freine le projet.

Plusieurs hypothèses de transport en commun en site propre sont envisagées pour relier la rive sud du Saint-Laurent et le centre-ville, l'avenue du Parc et le Vieux-Montréal, puis les Îles. Différents tracés sont esquissés, dont un qui ferait une boucle autour du Vieux-Montréal et emprunterait la voie ferrée existante. Un tracé permettrait de relier le casino et l'île Sainte-Hélène et un autre tracé se dirigerait vers Longueuil, sur la rive sud du Saint-Laurent en utilisant l'estacade du pont Champlain. Ce dernier tronçon doit faciliter les déplacements entre la banlieue et le centre-ville et diminuer la congestion sur le Pont Champlain.

Une station de métro est aussi envisagée régulièrement, depuis le début des études sur le réaménagement du Vieux-Port, sur la ligne jaune du métro qui relie Longueuil à la station Berri UQAM. La station « Vieux-Port » pourrait être aménagée dans la partie est du Vieux-Port, dans l'ancien poste de police des Commissaires du port. Elle bénéficierait au Faubourg Québec. Les contraintes de coût sont importantes, la ligne jaune étant très profonde et là encore l'achalandage ne semble pas suffisant pour justifier une telle station.

La problématique particulière du transport en commun soulève plusieurs questions : quelle est la volonté derrière les différents projets? Est-ce de construire un

équipement phare comme le monorail ou de résoudre des problèmes? Pour qui veut-on proposer un transport en commun? Et dans quel but? Souhaite-t-on faire venir plus de visiteurs dans le Vieux-Montréal et le Vieux-Port? Plus de résidants? Plus d'entreprises? Est-ce que cela va vraiment résoudre les problèmes de circulation et de stationnement du Vieux-Montréal? Est-ce que cela va avoir un effet structurant ou déstructurant sur le quartier? Si un accès plus aisé est proposé vers le Vieux-Port, dans quelle mesure est-ce que cela ne va pas pousser les visiteurs à traverser encore plus vite le quartier et renforcer la dichotomie Vieux-Port/Vieux-Montréal?

### *5.6.2.3. Nuisances sonores et visuelles*

Les résidants se plaignent de diverses nuisances sonores liées à l'attractivité touristique du quartier, aux activités et animations du Vieux-Port et du Vieux-Montréal. Les résidants sont gênés par les fêtards qui sortent, souvent bruyamment, des bars au milieu de la nuit. Ils déplorent aussi les musiciens et chanteurs de rue qui jouent tout au long de l'été, heure après heure, jour après jour, mois après mois les trois même rengaines à l'aide d'un amplificateur (Lasserre, 1998). La présence de hauts-parleurs et d'amplificateurs est interdite par la réglementation de la Ville. Cette réglementation est respectée depuis peu dans le Vieux-Montréal, au grand soulagement des résidants, mais le problème demeure dans le Vieux-Port. Suite aux plaintes des résidants et aux démarches de l'Association des Résidants du Vieux-Montréal, ces amplificateurs devraient être interdits à partir de la saison estivale 2002. L'Association espère aussi que les autres points sur lesquels elle a émis des recommandations, notamment à propos des nuisances sonores des spectacles et manifestations ponctuels, seront également pris en considération (Caudiu, 2001).

La présence d'autocars touristiques qui stationnent dans le quartier en laissant leur moteurs allumés, constitue un danger, une pollution sonore, olfactive et visuelle. Les règlements limitant la durée de l'arrêt ne sont pas assez respectés. La Ville a le souci d'améliorer la situation et des mesures ont été prises autour de la basilique Notre-Dame pour éviter que les autobus ne stationnent devant. Le nombre d'autobus est toutefois en augmentation dans l'ensemble du quartier. La Ville étudie le problème, aucune réglementation supplémentaire n'est cependant prévue pour l'instant.

Les tournages cinématographiques dont l'augmentation est importante ces dernières années induit de nombreux désagréments pour les résidants et les commerçants (interdiction de stationner, fermetures de rues), qui viennent s'ajouter aux difficultés déjà existantes.

Depuis la mi-décembre 2000, la Société du Vieux-Port a installé un écran géant à l'entrée du Centre des sciences dans le Vieux-Port, en bas du boulevard Saint-Laurent. Cet écran diffuse des informations sur les activités du Vieux-Port et du Centre des sciences. Cet écran, selon le conseil d'administration de l'Association des résidants du Vieux-Montréal, porte une réelle atteinte à la qualité de vie du quartier, par l'agression visuelle qu'il génère (ARVM, Association des Résidants du Vieux-Montréal, 2001). Nous reviendrons plus en détail sur les stratégies qui ont conduit la Société du Vieux-Port à installer cet écran et les réactions des résidants et de la Ville face à ce projet (cf. 8.4.1.2).

L'ensemble de ces nuisances est perçu différemment selon les personnes, leur lieu de travail ou de résidence et leur pratique du quartier. Il y a des secteurs du quartier plus « agités » que d'autres, tels que la rue Saint-Paul par exemple, entre la place Jacques-Cartier et la rue Saint-Laurent. La partie ouest du quartier est plus calme et moins fréquentée que la partie centrale, bien qu'elle soit plus dynamique ces dernières années. Certains résidants ont l'habitude de fuir le quartier pendant l'été. D'autres sont peu gênés par ces nuisances. Pour d'autres personnes cependant, les problèmes de circulation et de stationnement ainsi que les autres conséquences de l'afflux touristique et particulièrement le bruit, rendent le quartier invivable.

#### *5.6.2.4. Déceptions et départs*

Le discours publicitaire sur la vie dans le Vieux-Montréal est attirant, tel que l'expose un document de promotion de l'îlot Saint-Claude : «vivre au Saint-Claude, c'est opter pour un art de vivre à l'européenne. [...] Vous êtes au cœur de l'histoire, au centre de la vie culturelle, à quelques pas du fleuve» (Société de développement

de Montréal). Le discours est un peu trop « rose » diront certains, il y a de nombreuses déceptions, voire des déménagements. La vie dans le quartier est chère et il faut composer avec les nuisances. Pour des gens qui viennent de la banlieue, qui sont habitués au calme et à l'utilisation de la voiture, le contraste est difficile.

Il y a certains mouvements de départ dans le quartier et ceux-ci sont motivés par différentes raisons. Si l'on prend l'exemple du Cours le Royer (191 logements), il ne reste que deux ou trois personnes qui sont là depuis le début, c'est-à-dire depuis la fin des années soixante-dix (Malins 13/04/2000). Une enquête relative au niveau de satisfaction des nouveaux occupants face au milieu de vie offert dans le Vieux-Montréal montre que « la quasi-totalité des personnes ont déclaré satisfaisante l'expérience qu'elles ont vécue jusqu'ici. Néanmoins, le quart des répondants a l'intention de déménager et dans deux cas sur trois de quitter le Vieux-Montréal et près de 10% ont mis leur unité de condominium à vendre » (Pierre Bélanger Plus, 1996, p. vii).

Les irritants majeurs pour tous les résidants sont ceux reliés au bruit et à l'achalandage que vit le quartier à certaines périodes. La plupart des résidants déplorent le manque de services de proximité et pour certains l'absence d'école qui les oblige à déménager quand ils ont des enfants. Les caractéristiques des logements et particulièrement le principe des lofts, très présents dans le quartier, est parfois vu comme un handicap. C'est un concept particulier de logement qui peut s'avérer au fil des années décevant ou qui n'est plus adapté quand les familles s'agrandissent.

Ces départs doivent être considérés de manière sérieuse. La surfréquentation touristique comporte des dangers pour les quartiers historiques, elle finit par expulser la vie quotidienne, sans laquelle un quartier n'est plus rien; « un bien appartient au patrimoine dans la mesure où il reste vivant, où il est riche de sens. Si la valorisation touristique se développe au détriment de l'usage quotidien d'un bien culturel, on aboutit à la désappropriation de ce bien » (Vincent, 1997, p.48).

### 5.6.3. Un produit touristique secondaire?

L'image attrayante et largement diffusée du Vieux-Montréal, cache cependant un produit touristique mal défini.

#### *5.6.3.1. Un produit mal défini et méconnu par les québécois*

Malgré les atouts du quartier, liés à sa richesse culturelle et patrimoniale, le Vieux-Montréal a une image de marque floue, le quartier souffre d'un manque d'identité et de spécificité (DBSF, 1996). « L'identité historique du Vieux-Montréal se perd quelque peu dans la multiplication des activités ludiques, culturelles et récréo-touristiques » (Ville de Montréal, 1998b, p.83). « Il n'existe pas de vision claire, connue et partagée de son identité » (DBSF, 1996, p.28).

Du point de vue des visiteurs qui le fréquentent, et particulièrement des Québécois, le Vieux-Montréal est un territoire peu connu dans son ensemble. « Environ 36% de la population de la région ne sait pas, ou n'a aucun endroit, aspect ou événement à identifier spontanément lorsque l'on évoque le Vieux-Montréal » (enquête Léger et Léger, cité par DBSF, 1996, p.25). Le quartier historique va cependant être identifié par les Québécois à travers quelques attraits, que sont les restaurants et les bars, ou la place Jacques-Cartier, mais il est très important de souligner que c'est le Vieux-Port qui arrive en tête des attraits énoncés spontanément par les visiteurs québécois (Dufresne et al., 1998). Les touristes hors Québec s'intéressent plus à l'aspect historique et patrimonial du Vieux-Montréal. Ils vont nommer spontanément en premier lieu la basilique Notre-Dame, puis le Vieux-Port. Viennent ensuite la place Jacques-Cartier et le marché Bonsecours.

**Le tourisme dans le Vieux-Montréal - notoriété spontanée :**

- ❖ pour les Québécois
- . le Vieux-Port (34%)**
- . cafés-terrasses et restaurants ( 26 %)
- . cinéma Imax (20%)
- . caractère patrimonial et historique (13%)
- . place Jacques-Cartier (12%)
  
- ❖ pour les touristes hors Québec
- . basilique Notre Dame (63%)
- . le Vieux-Port (52%)**
- . la place Jacques-Cartier (39%)
- . le marché Bonsecours (26%)

Figure 5.6.3.1-1 Les attraits du Vieux-Montréal énoncés spontanément (Dufresne, Dumas, Mizoguchi et associés, 1998)

Cette enquête témoigne de la très importante notoriété qu'a acquise le Vieux-Port, particulièrement auprès du public québécois.

*5.6.3.2. La concurrence du Vieux-Port*

La méconnaissance du Vieux-Montréal et sa « crise d'identité » sont accentuées, ou plutôt révélées, par le réaménagement et le succès des activités du Vieux-Port. « L'image incertaine du quartier est maintenant obnubilée par celle du Vieux-Port » (DBSF, 1996, p.28). Ainsi, « même si il récolte plusieurs retombées très positives de la présence du Vieux-Port, le Vieux-Montréal est en quelque sorte passé d'un produit « d'appel », suscitant son propre pouvoir d'attraction, à un « produit de soutien » dont l'achalandage dépend de plus en plus de celui généré par le Vieux-Port » (Ville de Montréal, 1998a, p.12).

D'après un récent sondage, les visiteurs privilégient en effet la visite du Vieux-Port à celle du Vieux-Montréal : 37% des visiteurs cherchent avant tout les attraits du Vieux-Port, moins d'un tiers (29 %) de ces visiteurs va combiner la visite du Vieux-Port et du Vieux-Montréal et 34% fréquentent surtout le quartier historique (Dufresne et al., 1998). La préférence pour le Vieux-Port est encore plus marquée pour le public québécois, ce sont 40% des visiteurs qui privilégient uniquement la visite du Vieux-Port (ibid.).



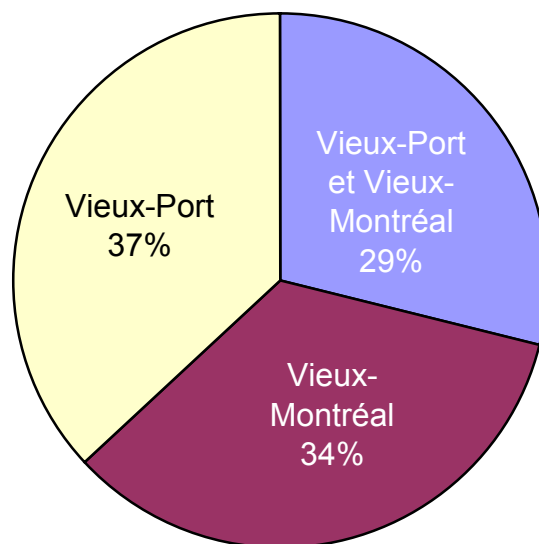


Figure 5.6.3.2-1 Répartition de l'ensemble des visiteurs entre le Vieux-Port et le Vieux-Montréal (source : Dufresne et al., 1998)

D'autre part, la Société du Vieux-Port souligne que 43% des visiteurs du Vieux-Port ne visitent pas le Vieux-Montréal (SODEM, 2002). C'est donc toute une catégorie de visiteurs, et particulièrement une clientèle locale, qui ne fréquente que le Vieux-Port.

#### 5.6.3.3. Une réappropriation du Vieux-Montréal limitée

La réappropriation du Vieux-Montréal par les Québécois est limitée. Ceux-ci connaissent peu leur quartier historique et c'est le Vieux-Port qui attire avant tout les visiteurs. Ce constat nous amène à questionner le bilan positif que nous établissons sur la mise en valeur du Vieux-Montréal et nous verrons dans la section qui suit que c'est surtout un bilan économique et non un bilan culturel et patrimonial qui a été dressé du quartier (cf. 5.6.4). Les investissements ont permis de mettre en valeur le bâti, ils ont stimulé une curiosité de consommateur mais les Québécois se sont peu appropriés les lieux sur le plan culturel. Pendant la saison hivernale, la fermeture de

commerces et de restaurants donne l'impression qu'il ne se passe rien dans le quartier, alors que la plupart des musées sont ouverts. Face à cela, il faut se questionner sur la façon dont l'image du Vieux-Montréal est véhiculée, sur ce qui attire les Québécois, ou pourrait les attirer.

La réappropriation par les touristes hors Québec est plus marquée, telle qu'en témoigne notamment l'ouverture de nombreuses chambres d'hôtels et de bureaux de change. Il semblerait qu'un nombre plus important d'Américains se rendent à Montréal au détriment de Québec, et ce depuis quelques années. De même que beaucoup de résidents sont d'origine européenne, notamment parmi les pionniers qui se sont intéressés au quartier, c'est peut être là encore par une reconnaissance internationale du site, que les Québécois vont redécouvrir leur quartier.

#### *5.6.3.4. Le Vieux-Montréal, lieu de passage vers le Vieux-Port*

Le réaménagement du Vieux-Port a permis de relancer le tourisme dans le secteur Vieux-Port/Vieux-Montréal. Le Vieux-Port a en effet un succès incontestable et les visiteurs y sont plus nombreux que dans le Vieux-Montréal. Le quartier historique subit cependant les déplacements vers le Vieux-Port, et en retire peu de bénéfice.

Les visiteurs qui se rendent au Vieux-Port passent presque obligatoirement par le Vieux-Montréal (certains peuvent venir du fleuve en bateau, de la rue Mill, ou du Canal de Lachine en vélo). Sur la base des statistiques de fréquentation du Vieux-Port et du Vieux-Montréal, nous pouvons estimer que ce sont plus de trois millions de visiteurs par an qui ne font que traverser le Vieux-Montréal à pied, en autocar ou en voiture et éventuellement s'y stationner, de préférence gratuitement : sur 7,3 millions de visiteurs pour le Vieux-Port pour l'année 2000, 43% n'ont pas visité le Vieux-Montréal (SODEM, 2002).

Le quartier historique subit les déplacements vers le Vieux-Port, comme point de passage obligé, mais sans en retirer aucun bénéfice. Pour plusieurs résidents du quartier, le Vieux-Montréal sert de « paillason » au Vieux-Port (Libbrecht, 1998 ; Trottier, 1998). Gariépy (1997) parle aussi de « parvis à un lieu de fête ». Une chose

est sure, on traverse le Vieux-Montréal : « il est malheureusement devenu le paillason du Vieux-Port. Il est utile pour le parking, pour le trait d'union de transition entre la ville et la foire commerciale, festival de bière ou pour rire. En fait le Vieux-Montréal fait surtout un beau fond de décor au Vieux-Port et semble lui donner une certaine crédibilité, un petit air de noblesse, de patine » (Trottier, 1998, p.7).

Ces déplacements créent des nuisances et banalisent le quartier historique. Ils font d'autre part fuir certaines clientèles qui préfèrent une atmosphère plus intime. Il semble y avoir une certaine incompatibilité entre le développement de l'achalandage du Vieux-Port et les caractéristiques mêmes du Vieux-Montréal. L'enjeu se situe dans la relation ville/port. Il ne s'agit pas, par une nouvelle offre de transport, de mieux éviter le Vieux-Montréal, mais plus, par un projet commun, de renouer des liens entre les deux pôles.

#### 5.6.4. Un bilan économique mais pas de bilan culturel et patrimonial

Le diagnostic qui a été établi sur les transformations qui marquent le sud du centre-ville est positif et encourageant, bien que certains enjeux aient été identifiés en terme de qualité de vie et d'identité pour le Vieux-Montréal. C'est cependant un état des lieux principalement quantitatif et économique qui a été dressé. Pour mesurer la portée des gestes posés, il faut se préoccuper de leur qualité (Bumbaru, 1997). Or aucun bilan en terme patrimonial et culturel n'a cependant été fait. Si l'intensification de l'usage du bâti dans le Vieux-Montréal s'est souvent accompagnée d'une mise en valeur patrimoniale, il y a toutefois des interventions sur lesquelles il faut se questionner.

##### 5.6.4.1. *Des restaurations et des aménagements qui détériorent le quartier*

Wilson et McLean (1993) dénoncent de nombreuses restaurations qui ne respectent pas l'intégrité des bâtiments; suppression de toits sur pignons pour faire place à un ou deux étages de briques surmontés de toitures plates et recouvrement de pierre calcaire par une autre matière. Ils dénoncent aussi le remplacement des vitres ou l'ouverture de vitrines ne respectant pas le caractère de la maison et la couche de

crasse qui recouvre certains bâtiments (ibid.). C'est un constat que les auteurs ont établi dès 1964, année du décret de création de l'arrondissement historique, pour des interventions précédant donc cette mesure de préservation. Ce constat reste d'actualité même si les interventions récentes témoignent de plus de sensibilité dans l'insertion des projets dans leur environnement. Certaines fonctions exploitent cependant le Vieux-Montréal, en profitent sans le mettre en valeur et détériorent même cette ressource. Ce sont certains commerces par exemple, qui ne respectent pas le cadre bâti et l'ambiance du quartier.

#### *5.6.4.2. Des destructions questionnables*

Des bâtiments anciens ont été détruits récemment dans les rues Saint-Claude et Saint-Louis; ces destructions étaient-elles inévitables? Sur la rue Saint-Claude, des maisons ouvrières datant de 1850 ont été détruites en 1997. Ces logements avaient été rachetés à la Ville par un entrepreneur pour les restaurer. Après quelques travaux, la carcasse du bâtiment semblant menaçante, la Ville et le Ministère ont ordonné pour des raisons de sécurité, la démolition des bâtiments. L'entrepreneur a alors reconstruit des logements neufs imitant le style ancien. Nous devons nous questionner sur la décision qui a été prise de démolir ces maisons et savoir si la Ville et le Ministère auraient pu mettre en œuvre plus de moyens et de volonté pour protéger ces bâtiments.

Dans la rue Saint-Louis, un scénario semblable s'est produit avec la destruction de bâtiments, encore une fois sous le prétexte de la sécurité. Cette rue, au nord-est du quartier, présente différentes époques qui marquent le Vieux-Montréal; à la fois des bâtiments du régime français, de l'ère victorienne, de l'époque industrielle et de l'époque contemporaine. Un résidant a demandé au Ministère de la Culture et des Communications que l'on revienne sur l'autorisation de démolir les logements de l'époque industrielle et qu'une étude de sauvegarde de ce patrimoine populaire soit faite (Dravigné, 2000). Cette demande est restée sans échos, les bâtiments ont été démolis. A-t-on cependant, tout mis en œuvre pour tenter de les préserver?

Dans le Faubourg des Récollets, certaines démolitions et transformations auraient sans doute aussi pu être évitées. C'est le cas de l'une des premières fonderies et de la première manufacture de tramways qui ont été démolies (Marchand, 17/4/00).

#### *5.6.4.3. Des choix discutables et des projets de qualité*

Dans le réaménagement de l'espace public, certains choix qui ont été faits sont discutables, comme dans le cas de la place Royale. La visite du musée d'histoire et d'archéologie de la Pointe-à-Callière permet l'accès à la crypte archéologique située sous la place Royale. « Pour assurer un dégagement à la crypte archéologique, les architectes n'ont eu d'autre choix que de rehausser ce qui aurait dû être le sol du square et de le traiter comme une plate forme métallique. Cette solution a privé la maison de la douane de son paysage culturel d'origine. Il est un peu triste que l'on ait dû entamer la culture de la ville existante pour mettre en valeur les vestiges d'une période révolue » (Marsan, 1994, p.425). D'autre part cet édifice, qui faisait le lien entre le port et la ville, n'a pas retrouvé de vocation en lien avec les activités du Vieux-Port.

Il faut souligner d'un autre côté que des restaurations ont été menées avec succès. L'opération « Quai de la Commune », dans le Faubourg des Récollets, est la transformation en logements d'un bâtiment industriel. Certains promoteurs voulaient initialement démolir le bâtiment, or celui-ci, admirablement restauré, connaît un grand succès. Une des caractéristiques du Vieux-Montréal est de témoigner de la succession des époques qui marquent le développement de Montréal. Des réalisations récentes dans un style contemporain s'intègrent au patrimoine existant sans faire preuve de mimétisme et enrichissent le quartier. C'est le cas du musée de la Pointe-à-Callière par exemple, qui s'intègre harmonieusement dans l'environnement du Vieux-Montréal par ses proportions, sa volumétrie et ses matériaux, tout en présentant une grande créativité et une architecture contemporaine.

Les constats et questions posées quant à la mise en valeur du Vieux-Montréal nous renvoient aux stratégies de la Ville et du gouvernement du Québec, que nous

détaillons dans la troisième partie de ce travail. Quels sont les objectifs mis de l'avant et les interventions réalisées pour dynamiser le quartier?

## **5.7. Conclusion**

Le Vieux-Montréal et ses faubourgs, qui étaient totalement délaissés et marginalisés dans les années soixante et soixante-dix, sont sortis de l'oubli. Avec la requalification du Vieux-Port que nous avons présentée dans le chapitre 4, c'est toute la partie sud du centre-ville de Montréal qui renaît. Cet espace central reprend aujourd'hui une place importante dans la vie urbaine montréalaise par les transformations de son cadre urbain, l'image dynamique qu'il offre, les activités économique et touristique qui s'y développent et la population qui l'habite.

Au 20<sup>e</sup> siècle, l'expansion de la ville s'oriente vers le nord; le nouveau centre-ville se développe au nord-ouest du Vieux-Montréal et sur les flancs du Mont-Royal. À la fin du 20<sup>e</sup> siècle et au début du 21<sup>e</sup> siècle c'est vers le fleuve que se manifestent de grands changements, Montréal renoue avec son origine. Toute une ceinture de projets immobiliers se développe autour du Vieux-Port. Préfigurée par l'Expo 67, elle est affirmée aujourd'hui rue de la Commune et se profile sur tout le pourtour du port.

### **5.7.1. Les caractéristiques et les facteurs du changement**

Le Vieux-Montréal revient de loin et il aura fallu près de trente ans pour qu'il retrouve un dynamisme. Les premiers signes de réappropriation datent des années soixante et soixante-dix. Ils sont restés limités, ils ont été couplés à des destructions irrémédiables et des mesures qui n'ont pas respecté le caractère du quartier. Population et activités économiques ont continué à fuir le centre ancien. En 1979, un bâtiment sur trois est considéré comme vétuste ou vacant.

Nous avons montré que c'est depuis la fin des années soixante-dix que la tendance s'est inversée concrètement. La population a commencé à revenir dans le quartier, notamment à la suite de la restauration du cours Le Royer et les fonctions commerciales et de bureaux se sont intensifiées. Jusqu'au milieu des années quatre-

vingt-dix cependant, la revitalisation du Vieux-Montréal semblait toujours incertaine. Les taux d'inoccupation des espaces de bureaux ont été très élevés pendant la décennie quatre-vingt-dix et le nombre de résidants, bien qu'en augmentation est resté faible.

Aujourd'hui, le dynamisme s'est affirmé, les bâtiments vétustes ou vacants ne représentent plus que 10% du parc immobilier. La population a confirmé sa croissance, le Vieux-Montréal exerce un pouvoir d'attraction important pour les entreprises et l'activité touristique et culturelle s'est considérablement confortée. Le nombre de chambres d'hôtel, qui était quasiment nul au début des années quatre-vingts, dépasse mille chambres aujourd'hui. Il témoigne d'une nouvelle forme de réappropriation du quartier par le tourisme international.

La renaissance du Vieux-Montréal est liée à ses forces intrinsèques - sa localisation centrale entre le fleuve et le quartier des affaires, ses caractéristiques historiques et patrimoniales, son atmosphère particulière - qui sont des atouts dont l'intérêt s'est affirmé graduellement. La redécouverte de l'attrait des quartiers centraux comme lieux de vie, de travail et de loisirs intéressants, est d'ailleurs une tendance nord-américaine récente.

Ce que nous avons mis en évidence et sur lequel il est important d'insister, c'est que le dynamisme observé est propre au Vieux-Montréal et à sa périphérie dans un contexte globalement peu dynamique pour l'agglomération. La croissance du nombre de résidants est continue et soutenue dans le Vieux-Montréal depuis 1976, alors que pour la même période la population de Montréal est en légère baisse ou stagne, ceci sauf depuis le dernier recensement où elle augmente légèrement. Certains projets ont été lancés dans un contexte économique difficile, comme le IMcGill ou le Centre de commerce mondial, ils ont quand même bien fonctionné, témoignant de l'attrait particulier du Vieux-Montréal qui s'est affirmé progressivement. Et le dynamisme économique plus récent a contribué à ce que le quartier prenne son élan. Le renouveau du quartier ancien de Montréal résulte d'un

ensemble d'actions nombreuses et diversifiées engagées par différents partenaires, notamment la Ville et le gouvernement du Québec, depuis les années quatre-vingts et quatre-vingt-dix. Le Vieux-Montréal est devenu en effet, pendant deux décennies, l'un des quartiers de l'agglomération où les investissements publics et privés dans la rénovation du patrimoine et dans l'aménagement du domaine public ont été les plus importants. Enfin des projets en périphérie du Vieux-Montréal et du Vieux-Port se concrétisent aujourd'hui, profitant et participant à la fois à ce nouveau dynamisme; il s'agit de la Cité Multimédia et du Quartier international, du développement du Faubourg Québec et du réaménagement du Canal de Lachine.

Les caractéristiques spatiales de la dynamique urbaine que nous avons observée sont importantes. Le Vieux-Montréal, qui s'arrêtait à la rue Saint-Paul, s'étend maintenant jusqu'au fleuve, et la rue de la Commune, qui auparavant était une voie de desserte du port occupée par des entrepôts, est redevenue un lieu de promenade. Son front bâti hautement revalorisé, accueille des logements, commerces, bureaux, espaces culturels. L'ouest de l'arrondissement historique qui avait été délaissé, connaît un nouveau dynamisme. Les espaces publics et privés sont mis en valeur, attirant résidents, touristes et activités économiques. En nous intéressant à la périphérie du Vieux-Montréal, nous avons noté que c'est toute une ceinture de projets qui entoure le quartier historique depuis quelques années. Ces projets dynamisent le Vieux-Montréal et créent de nouveaux liens. Ils désenclavent le quartier. Il ressort cependant que l'élan impulsé part plus de la périphérie de l'arrondissement historique que de son cœur, inversant la dynamique bourg/faubourg et questionnant l'identité de l'arrondissement historique. Ce constat nous renvoie à une interrogation, à laquelle nous allons répondre dans la troisième partie de notre thèse; interrogation relative à la façon dont la Ville et le gouvernement du Québec ont considéré la mise en valeur du Vieux-Montréal et de ses faubourgs.

#### 5.7.2. Le rôle particulier du Vieux-Port : accélération d'une tendance de revitalisation, changement d'image et élargissement de la centralité

Le port a joué un rôle majeur dans le développement de Montréal, et le Vieux-Port contribue maintenant à changer son image. Le réaménagement du Vieux-Port



intervient de manière particulière dans la renaissance du sud du centre-ville. Il a permis d'ouvrir des perspectives et des accès au plan d'eau du Saint-Laurent, de rapprocher le Vieux-Montréal de son origine et de contribuer ainsi à impulser un nouvel élan pour le quartier et ses faubourgs. Des vocations avaient été envisagées pour le Vieux-Montréal et ses faubourgs mais avaient de la difficulté à décoller. Le Vieux-Port, avec le succès que nous lui connaissons, a fortement contribué à ce que des projets se concrétisent. C'est l'environnement et le paysage qu'il offre, qui participent à une qualité de vie affirmée et qui favorisent le développement de la fonction résidentielle. C'est aussi la fréquentation qui a été impulsée dans ce secteur, qui a contribué à faire redécouvrir le Vieux-Montréal. Le réaménagement du Vieux-Port a permis d'accélérer une tendance préexistante de revitalisation, il a contribué à transformer fondamentalement l'image du Vieux-Montréal. Il y a une congruence de facteurs qui a permis l'émergence d'une dynamique immobilière autour du Vieux-Port. Cette dynamique s'inscrit dans une hausse des valeurs patrimoniales et des valeurs environnementales liées à l'eau. Elle s'inscrit dans une redécouverte des quartiers centraux comme lieux de vie et de loisirs intéressants. À cette congruence de facteurs, nous confronterons dans la troisième partie de cette thèse, la congruence de stratégies qui ont favorisé cette dynamique.

Les répercussions du réaménagement du Vieux-Port sur le Vieux-Montréal sont globalement positives. Elles sont toutefois perçues négativement par certains. L'afflux touristique et les animations du Vieux-Port sont à l'origine de nuisances majeures pour les résidants du Vieux-Montréal. Ce sont des nuisances sonores et fonctionnelles (circulation et stationnement). Il y a aussi une certaine forme de concurrence entre les deux pôles. Le Vieux-Port réaménagé nuit à l'image du quartier historique qui souffre d'un manque d'identité et de spécificité, il est méconnu par les Québécois, et n'est pour beaucoup qu'un lieu de passage vers le Vieux-Port. Ce constat nous amène à questionner le bilan dressé, bilan principalement économique et non patrimonial et culturel. L'enjeu pour le Vieux-Montréal, se situe dans l'affirmation de son caractère historique et de son rôle

culturel, il se situe aussi dans l'articulation de ses fonctions, pour qu'une certaine qualité de vie dans le quartier soit préservée.

Le réaménagement du Vieux-Port a des effets importants sur le développement des secteurs qui l'environnent. Il donne un atout à Faubourg Québec, un quartier difficile qui aurait difficilement pu affirmer sa vocation résidentielle sans le succès du Vieux-Port. Le réaménagement du Vieux-Port fait partie des éléments qui ont favorisé l'émergence de projets tels que la Cité Multimédia et le Quartier international, projets qui s'inscrivent dans une dynamique de développement du centre-ville tournée vers le Vieux-Montréal et le fleuve.

Nous avons noté que le succès du site portuaire crée cependant des pressions sur les activités limitrophes du Port de Montréal. Et nous avons souligné que les relations Vieux-Port/Vieux-Montréal restent limitées et que l'articulation entre ces deux pôles est aussi synonyme de tensions. Un retour sur le processus de planification du réaménagement du Vieux-Port et les stratégies de mise en valeur du Vieux-Montréal et de sa périphérie, doit nous permettre de mieux comprendre les changements identifiés, ceci en recherchant l'origine des effets.

### **TROISIÈME PARTIE : LES STRATÉGIES DES ACTEURS; DIVERGENCES ET CONGRUENCES**

Nous avons pu mesurer, dans la seconde partie de cette thèse (chap. 3, 4 et 5), l'ampleur des transformations qui caractérisent la partie sud du centre-ville de Montréal depuis trente ans et le rôle important du réaménagement du Vieux-Port dans ces transformations. Des questions et des enjeux importants ont émergé de cette analyse et ce constat ne peut en rester là. Il nécessite un autre niveau de compréhension, relié aux stratégies qui sont à l'origine des changements.

Les questionnements qui animent cette troisième partie de la thèse portent sur les stratégies qui ont conduit à l'aménagement que nous observons aujourd'hui dans le Vieux-Port et aux interventions menées simultanément dans le Vieux-Montréal et ses faubourgs. Il s'agit de comprendre les raisons qui ont motivé le choix d'un espace public pour le Vieux-Port et aussi de saisir les objectifs affichés et les moyens mis en œuvre pour revitaliser le Vieux-Montréal et sa périphérie. Ce que nous cherchons à déceler, c'est dans quelle mesure les répercussions du réaménagement du Vieux-Port résultent de stratégies conscientes et délibérées ou bien d'autres facteurs.

Ce sont à la fois les représentations dominantes qui ont animé les stratégies et les gestes posés par les différents acteurs par rapport au Vieux-Port et au Vieux-Montréal qui nous intéressent. Par acteur nous entendons principalement les trois paliers de gouvernement, mais aussi les Montréalais et les groupes d'intérêt ou encore les architectes et urbanistes qui ont participé au processus. C'est une analyse diachronique et synchronique des stratégies qui est menée. L'analyse diachronique témoigne de l'évolution du processus de planification du Vieux-Port, elle permet d'identifier et de caractériser différentes périodes qui marquent la construction du projet. La lecture synchronique témoigne de la simultanéité d'événements et de faits à un moment déterminé. Plutôt que de présenter de manière indépendante les stratégies de la Ville, du gouvernement du Québec et du gouvernement fédéral, la démarche de cette thèse se situe dans la confrontation de celles-ci. La lecture

synchronique permet de mettre en parallèle les gestes des acteurs posés sur différents territoires afin de déceler les congruences ou l'absence de congruence qui ont influencé la dynamique du processus de planification. Ce sont, selon notre hypothèse, ces congruences ou l'absence de congruences qui permettent d'expliquer et de comprendre l'effet structurant ou déstructurant du réaménagement du Vieux-Port.

Le processus de planification du réaménagement du Vieux-Port n'a pas été une démarche linéaire. L'élaboration du projet puis sa réalisation n'ont pas été deux étapes distinctes mais un processus complexe fait d'allers et retours entre différentes options d'aménagement et des interventions sur le site dès les premières discussions. Il faut le considérer comme un processus pluraliste de convergence vers un compromis tel que l'expose Monnier (cf. 1.1.3.3). Le point de départ est l'année 1974. La question de l'avenir de l'espace ancien du port avait déjà été évoquée auparavant mais c'est en 1974 qu'elle se pose de manière concrète et approfondie. Dans le chapitre 6 nous verrons le rôle important du Vieux-Montréal dans le départ des activités portuaires du port supérieur et les actions du gouvernement fédéral pour ouvrir une fenêtre sur le fleuve. Au milieu des années quatre-vingts une grande incertitude demeure cependant quant à l'avenir du Vieux-Port, la fenêtre ouverte sur le fleuve va-t-elle être conservée? Dans le chapitre 7 nous verrons de quelle façon l'idée d'un espace public récréatif et patrimonial a pu progressivement s'affirmer grâce aux consultations publiques et à l'implication de personnalités montréalaises dans le projet, ceci sans toutefois qu'une entente ait pu se concrétiser entre les différents paliers de gouvernement. Enfin le chapitre 8 témoigne des stratégies mises en œuvre profitant de l'élan impulsé par l'inauguration officielle du Vieux-Port et s'inscrivant en réaction aux effets du réaménagement.

## **6. 1974-1984 : LA VILLE CHASSE LE PORT ET LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL OUVRE UNE FENÊTRE SUR LE FLEUVE**

Les mutations dans la technologie des transports maritimes, le gigantisme des navires et le développement de la conteneurisation, ont rendu obsolètes les infrastructures portuaires traditionnelles à Montréal, comme partout à travers le monde (chap. 3). Elles ont entraîné une réorganisation nécessaire des espaces. À Montréal, au milieu des années soixante-dix, différentes perspectives de restructuration ont été envisagées pour le port supérieur, appelé aussi Vieux-Port, partie ancienne du port, ou encore port amont. Les questionnements tiennent compte à la fois de l'efficacité du port et de la relation ville/port. Nous verrons pourquoi la vocation portuaire envisagée tout d'abord, va être écartée et ce sont sur des perspectives urbaines que vont progressivement s'engager les débats.

Quand se pose à Montréal la question de l'avenir des espaces portuaires anciens, de nombreuses villes américaines ont déjà engagé d'importantes opérations de reconversion de leur waterfronts. C'est le cas de Boston, Baltimore, San Francisco ou encore Seattle et des projets sont à l'étude ou en cours de réalisation au Canada, notamment à Toronto, Halifax, Vancouver et Québec. Ces opérations, et particulièrement l'expérience de Boston, vont jouer un rôle majeur - à titre d'exemples à suivre - à l'échelle du continent nord-américain et dans une moindre mesure de l'Europe (Hall, 1988; Mori, 1994; Vermeersch, 1998). Le "plan des cent acres" de Boston, approuvé en 1964, est une référence. Il est en effet le premier schéma de redéveloppement d'un waterfront. Il défend la mixité des utilisations comme une condition primordiale à sa réussite et cette idée va à l'encontre des principes fonctionnalistes dominants de l'époque (Vermeersch, 1998). Les images issues de ces représentations vont marquer le processus de planification du Vieux-Port de Montréal. Toutefois nous questionnerons les nuances, particularités et spécificités qui vont progressivement émerger, permettant à Montréal de se différencier de ces tendances générales.

L'objectif du présent chapitre est de contextualiser le départ des activités portuaire du cœur de la ville et de détailler les premiers gestes posés pour la mise en valeur du

Vieux-Port et du Vieux-Montréal. Nous allons préciser ce qui a conduit à ce que le Port de Montréal se dessaisisse de cet espace portuaire ancien et comment s'est posée initialement la problématique de sa reconversion (6.1.). Nous verrons quels étaient les enjeux pour les différents paliers de gouvernement, enjeux posés par ce vaste territoire central dont on ne savait que faire (6.2.). Par la suite nous allons nous attacher aux premiers gestes posés par le gouvernement fédéral en vue du réaménagement du Vieux-Port et nous nous intéresserons aux gestes posés dans le même temps par la Ville et le gouvernement du Québec pour le Vieux-Montréal (6.3). La création de la Société du Vieux-Port donnera un certain élan au projet de réaménagement mais de trop nombreuses incertitudes mettront finalement le dossier dans l'impasse dix ans après l'amorce des discussions (6.4).

## **6.1. Les perspectives du gouvernement fédéral pour le port supérieur, au milieu des années soixante-dix**

Au milieu des années soixante-dix, la partie la plus ancienne du Port de Montréal connaît une activité portuaire assez importante, bien que la majeure partie des installations soit désuète. Comme nous l'avons souligné précédemment, les élévateurs à grains, la plupart des postes à quais et certains hangars sont toujours utilisés (cf. 3.2). Deux études relatives à l'avenir du Vieux-Port ont été engagées en 1974, posant des enjeux de la problématique urbaine et portuaire du site.

### **6.1.1. Les réactions de la Ville face au développement des activités portuaires**

Le milieu des années soixante-dix est une époque où se propagent des valeurs écologiques et patrimoniales qui sous-tendent la restauration du Vieux-Montréal et plus généralement une amélioration du cadre et des conditions de vie. Le Port cependant entreprend la modernisation de ses espaces portuaires centraux en périphérie du Vieux-Montréal.

#### *6.1.1.1. Le Port aménage un terminal à conteneurs en face du marché Bonsecours*

Les années soixante et soixante-dix sont marquées, dans le domaine portuaire, par le développement considérable du trafic de conteneurs. Pour répondre à une demande croissante, le Conseil des ports nationaux prévoit la construction d'un terminal à

conteneurs entre les quais Jacques-Cartier et de l'Horloge, et donc en face du marché Bonsecours. L'espace situé entre ces deux quais est comblé en 1974 et 1975 par les graviers provenant des travaux d'excavation de l'autoroute Ville-Marie, et la construction du terminal est amorcée. Ce projet se situe dans la perspective d'une modernisation et d'une intensification de la fonction industrielle du port supérieur. Les déplacements lourds, qui y sont associés, doivent de ce fait s'intensifier dans le Vieux-Montréal. Le port est considéré comme un espace industriel en développement et les études menées alors sur le noyau historique se situent dans cette perspective. Il semble nécessaire d'activer le débit de circulation sur la rue de la Commune et il est préconisé de raccorder cette dernière de façon plus directe à l'autoroute Bonaventure (Robert, Carlier et Lavoie, 1975).

Une nouvelle représentation de l'espace portuaire émerge toutefois. Différentes hypothèses sont posées, notamment dans le rapport Slack (1975) et tel que nous l'avons souligné précédemment (cf. 3.2.2.5), proposant un abandon total ou partiel des activités portuaires devant le Vieux-Montréal. Le Vieux-Port est considéré comme un obstacle majeur à la revitalisation du Vieux-Montréal.

*6.1.1.2. Pour la Ville, le port est une entrave à la mise en valeur du Vieux-Montréal*

Pour la Ville, la proximité du port est une entrave à la revitalisation du Vieux-Montréal. Le Vieux-Montréal est complètement isolé du fleuve, il est impossible d'accéder et de voir l'eau. Les élévateurs à grains et les hangars bloquent les perspectives visuelles. Des voies ferrées accentuent cet isolement et le bruit des trains se fait entendre dans le noyau historique de la ville (Slack, 1975). La circulation est difficile dans le Vieux-Montréal et le trafic de camions apporte des nuisances. D'autre part « les compagnies de navigation et les entreprises connexes occupent [...] des lieux qui ne conviennent pas à leurs fonctions actuelles» (Slack, 1975, p.16). Les entrepôts sont de moins en moins adaptés au quartier et la Ville veut développer la fonction résidentielle. Des projets sont à l'étude tels que la restauration du cours Le Royer, qui est la transformation d'entrepôts en logements et bureaux. La Ville souhaite favoriser ce genre de projets.

La fin du 19<sup>e</sup> siècle et le début du 20<sup>e</sup> siècle ont marqué un dysfonctionnement et une rupture dans la relation ville/port. À partir du milieu du 20<sup>e</sup> siècle, c'est une réelle incompatibilité qui s'instaure entre les activités du port et les ambitions pour le Vieux-Montréal. Ce sont « les rues étroites (qui) entravent la circulation des camions nuisant ainsi au bon fonctionnement de l'industrie des transports maritime » (Salck, 1975, p.15) d'une part, et la circulation lourde et l'activité industrielle qui nuisent à l'image et aux tentatives de mise en valeur du Vieux-Montréal d'autre part.

Quand il est question d'un nouveau terminal à conteneurs, la Ville et les citoyens protestent; un arrondissement historique n'est pas l'endroit approprié pour implanter un équipement industriel qui va générer un trafic supplémentaire lourd de camions et de trains et prolonger l'existence d'une barrière vers le fleuve (London, 1981, 1982). Pour la Ville, l'espace du Vieux-Port présente une opportunité de dynamiser le Vieux-Montréal, d'ouvrir une fenêtre sur le fleuve. Comme dans d'autres villes à travers le monde, les espaces portuaires sont perçus comme l'aubaine, comme une ressource de terrains à développer; ces espaces deviennent le bord d'attaque de la revitalisation des vieux quartiers (Ashworth and Tunbridge, 1994).

#### 6.1.2. Un changement d'attitude majeur de la Ville qui a lancé un mouvement de revalorisation du Vieux-Montréal

Cette préoccupation pour le Vieux-Montréal et la volonté d'écarter les activités industrielles du noyau historique témoigne d'un changement d'attitude total de la part de la Ville de Montréal. Et il est important de faire un retour en arrière sur l'évolution des stratégies véhiculées par la Ville et le gouvernement du Québec par rapport au noyau ancien.

##### 6.1.2.1. La Ville prévoit en 1948 une autoroute le long du port

Le service de l'urbanisme de la Ville de Montréal a formulé en 1948 un projet d'autoroute est-ouest surélevée sur la rue de la Commune. Ce projet semblait pour la Ville satisfaire tous les besoins, il paraissait à première vue le chemin le moins compliqué et l'option la plus économique (Simard et al., 1960, p.15). Inspirée de projet réalisés à Chicago, à Détroit, à Los Angeles et à New-York, l'autoroute



pourrait s'étendre « vers l'est en suivant le fleuve jusqu'à l'extrémité de l'île » (Ville de Montréal, citée par Lamothe, 2001). Tous les édifices qui bordent les rues de la Commune et le sud de la rue Saint-Paul auraient été rasés, entre la rue Berri et la place Royale, à l'exception de l'église et du marché Bonsecours. Une telle autoroute aurait concentré la circulation de transit dans cette partie de la ville, étouffant encore plus le Vieux-Montréal. Elle n'aurait pas vraiment amélioré la desserte du port et l'aurait même éventuellement gênée. Elle aurait coupé totalement la ville de son fleuve et fortement hypothéqué la requalification du Vieux-Port et la mise en valeur du Vieux-Montréal. Or à cette époque naît une préoccupation pour le Vieux-Montréal et l'urbaniste Blanche Lemco Van Ginkle va s'opposer de manière déterminée à ce projet (Lamothe, 2001, p.26). Elle va réussir à convaincre la Ville d'abandonner ce projet dans les années soixante. « Blanche et Sandy Van Ginkle qui collaborent de près avec le service d'urbanisme de la Ville de Montréal, suggèrent de creuser l'autoroute est-ouest dans l'ancien lit de la rivière Saint-Martin, afin de desservir à la fois le vieux centre financier de la rue Saint-Jacques et le nouveau centre des affaires. Ce tracé sera retenu et accueillera l'autoroute Ville-Marie dans les années soixante-dix » (ibid.).

Une autre projet d'autoroute est esquissé le long du Canal de Lachine. Ce projet aurait encore accéléré la désindustrialisation de ce secteur et compromis sa réouverture à la navigation. La vocation nautique du Canal semblait définitivement écartée depuis l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent. L'embouchure du Canal a été comblée entre 1960 et 1965, malgré les recommandations de Simard et Van Ginkle (1960, p.19-20) qui soutenaient déjà que le Canal pouvait jouer un rôle dans la navigation de plaisance.

#### *6.1.2.2. La Ville crée la Commission Viger*

La première initiative de préservation du quartier historique est prise par la Ville de Montréal qui crée, en 1962, la Commission Jacques-Viger. Nommée ainsi en l'honneur du premier Maire de Montréal, cette commission a pour mandat d'étudier toute question ayant trait à la préservation du Vieux-Montréal. Elle a un rôle consultatif. Si son périmètre d'intervention est élargi par la suite, à l'ensemble de la

ville, la Commission a été créée initialement spécifiquement pour le Vieux-Montréal, témoignant ainsi de la reconnaissance historique et patrimoniale du quartier. Jusqu'au début des années soixante, le patrimoine architectural du Vieux-Montréal est considéré uniquement selon certains bâtiments pris isolément. C'est à partir de la création de la Commission Viger et d'une étude des urbanistes Blanche et Sandy Van Ginkel en 1963, qu'émerge une préoccupation relative à l'ensemble du quartier, à ses fonctions, aux espaces publics, à la trame des rues et à la question de l'accessibilité et des transports. La Commission Viger va d'ailleurs recommander l'abandon du projet d'autoroute est-ouest le long du fleuve.

La préoccupation naissante pour le Vieux-Montréal, l'opposition déterminée de madame Van Ginkle et la position adoptée par la Commission Viger ont permis d'abandonner un projet qui aurait détruit le front fluvial montréalais qui est admiré aujourd'hui. Grâce à la prise de position de quelques individus, Montréal a alors pu se détacher des tendances fonctionnalistes de l'époque où de nombreuses villes ont construit des autoroutes entre la ville et leur port (Boston, Toronto, Marseille), autoroutes que les gouvernements démantèlent maintenant à grands frais.

#### *6.1.2.3. Le Gouvernement du Québec déclare le Vieux-Montréal « arrondissement historique »*

Peu après cette première étape de reconnaissance du Vieux-Montréal, le Gouvernement du Québec déclare en 1964, le Vieux-Montréal « arrondissement historique ». Il s'agit alors particulièrement d'enrayer la tendance à la démolition inconsidérée de bâtiments. Ville et Gouvernement provincial reconnaissent ainsi l'un des ensembles architecturaux les plus remarquables d'Amérique du Nord. Toute construction, réparation, transformation ou démolition doit alors faire l'objet d'une demande de permis au Ministère des Affaires culturelles (aujourd'hui Ministère de la Culture et des Communications), qui consulte la Commission des monuments historiques (aujourd'hui Commission des biens culturels). Le périmètre considéré est limité au nord par la rue Notre-Dame, au sud par la rue de la Commune, à l'ouest par la rue McGill et à l'Est par la rue Berri. La Ville souhaitait que ce périmètre s'étende au nord jusqu'à la rue Craig (devenue St-Antoine), ce qui correspondait au périmètre

d'intervention de la Commission Viger. Le Ministère s'y est opposé, ne voulant pas entraver le développement du pôle financier de la rue Saint-Jacques et la délimitation a été réduite. C'est ainsi que la tour de la Banque Nationale et le Palais de Justice ont pu être construits à la périphérie de ce périmètre, en s'imposant physiquement et en ne respectant pas le caractère du quartier. La tour de la Banque Nationale, édifiée en 1967, domine la place d'Armes et « écrase » la basilique Notre-Dame. La tour du nouveau palais de justice, construite en 1972, a entraîné la destruction de maisons anciennes et la fermeture d'une partie de la rue Saint-Gabriel.

Ces édifices ont cependant contribué à ce que se maintiennent de nombreux emplois dans le quartier et que s'y conforte la fonction administrative, une des seules activités qui reste dans le Vieux-Montréal à cette époque. La question de la redélimitation éventuelle du périmètre est rapidement posée, face au classement d'un seul côté des rues McGill et Notre-Dame et à la présence d'éléments architecturaux et de sites historiques extérieurs aux limites actuelles (Robert et al., 1975). Il faudra toutefois attendre 1995 pour que le périmètre soit élargi (cf.8.2.1.1). Le caractère historique du port n'est alors absolument pas reconnu. Il est uniquement perçu comme un espace industriel, « comme une contrainte physique encadrant l'arrondissement historique » (ibid.).

Le classement de l'arrondissement et le maintien de la fonction institutionnelle éviteront un déclin irrémédiable du quartier (Beaudet, 2000). Sans ce geste politique on estime que le Vieux-Montréal aurait disparu (Larouche et Morel, 2000).

#### *6.1.2.4. Des interventions ponctuelles et l'Expo 67*

En 1965, dans la foulée de l'étude faite par les architectes Van Ginkle, un « plan directeur » est élaboré par le service de l'urbanisme de la Ville, pour le Vieux-Montréal (Ville de Montréal, 1965 a, b). La première partie du document s'apparente plus à un projet de règlement de zonage qu'à un plan directeur proposant des objectifs et orientations générales. Au delà des recommandations sur l'affectation des bâtiments, les hauteurs et les matériaux, la Ville propose, en vue

notamment de l'Exposition universelle de 1967 (cf.3.2.2.2), une « opération cosmétique », c'est-à-dire « déclencher un mouvement d'intérêt suivant lequel un nombre considérable de bâtiments seraient rafraîchis : peinture, réparation sommaire, ravalement,.. », ceci avec l'aide de subventions (Ville de Montréal, 1965a. p.48). La Ville a pour ambition de développer la fonction résidentielle. Elle veut faire du Vieux-Montréal un milieu vivant et non un musée. Dans la seconde partie du plan directeur, ce sont différents projets ponctuels d'aménagement qui sont proposés (Ville de Montréal, 1965b). À la suite de ce plan, et dans la perspective de l'Expo 67, des interventions vont être engagées telles que la restauration du marché Bonsecours, l'aménagement des places Jacques-Cartier et Vauquelin et d'un tronçon de la rue Saint-Paul.

L'Exposition universelle de 1967 a stimulé le Vieux-Montréal, qui a alors été une attraction importante. Elle a marqué le paysage urbain par la création des îles et de la Cité du Havre. L'Expo 67 témoigne à la fois d'une ouverture du Québec sur le monde et d'un retour sur les racines françaises des québécois qui s'exprime notamment par un nouvel intérêt pour le Vieux-Montréal, sa trame urbaine et ses vieilles pierres.

#### *6.1.2.5. La Loi sur les biens culturels adoptée par le gouvernement du Québec*

Les années soixante-dix sont marquées par la montée progressive des valeurs patrimoniales. À la suite de projets controversés, des citoyens se mobilisent et créent des organismes de préservation du patrimoine, tels que Sauvons Montréal en 1973, puis Héritage Montréal en 1975. Ces organismes vont jouer un rôle important pour le Vieux-Montréal et le Vieux-Port mettant en avant la dimension historique et patrimoniale des sites. Le gouvernement du Québec quant à lui, adopte la Loi sur les biens culturels en 1972. Le ministère des Affaires culturelles est doté, par cette loi, de pouvoirs étendus au niveau de la planification globale des politiques d'intervention en arrondissement historique. Le ministère lance une étude préparatoire à l'établissement d'un « plan de sauvegarde et de mise en valeur du Vieux-Montréal » (Robert, Carlier et Lavoie, 1975). Cette étude dresse un état des lieux et dégage des pistes de recherche en vue d'une mise en valeur du quartier.

L'isolement du Vieux-Montréal et son manque d'intégration au tissu urbain du centre-ville sont alors clairement perçus comme mettant en péril l'avenir du Vieux-Montréal (ibid.). Des initiatives vont être prises par le gouvernement provincial afin de favoriser la réinsertion du quartier dans le tissu urbain. À la fin des années soixante-dix, le choix de l'emplacement du nouveau Palais des congrès de Montréal est annoncé. Il sera construit sur l'autoroute Ville-Marie dans l'idée de réduire la fracture que celle-ci impose dans la trame urbaine.

L'adoption de la Loi sur les biens culturels va conduire par la suite à l'engagement de discussions avec la Ville visant à mettre en œuvre un cadre d'actions pour le Vieux-Montréal.

#### *6.1.2.6. La Ville priorise l'expansion urbaine et sa modernisation*

Les interventions menées dans le Vieux-Montréal, à l'occasion de l'Exposition universelle et au début des années soixante-dix, sont ponctuelles et limitées. Il se passe peu de choses dans le quartier historique, les priorités sont ailleurs. L'attention de la Ville se tourne à cette époque vers l'expansion urbaine de l'agglomération et sa modernisation. Des dossiers majeurs occupent alors les autorités municipales et l'ambition du maire Drapeau est de voir rayonner Montréal sur la scène internationale. Rappelons que c'est en 1967 qu'est proposé "Montréal horizon 2000", esquisse de plan directeur pour la grande région montréalaise qui prévoyait un essor formidable de la région avec 7 millions d'habitants à l'horizon 2000 et qui visait à structurer cet essor (la région métropolitaine compte en 2001, 3,4 millions d'habitants). De grands travaux d'infrastructures sont engagés avec le percement des autoroutes Ville-Marie et Bonaventure qui vont isoler le Vieux-Montréal et déstructurer ses faubourgs. L'ouverture des lignes de métro marque la prédominance du nouveau centre des affaires et confirme le déplacement du secteur financier de la rue St-Jacques vers la montagne. Le centre des affaires se développe : entre 1958 et 1967 émerge le pôle de la place Ville-Marie (inaugurée en 1962) qui intègre la gare centrale, l'hôtel Reine Élisabeth et la place Bonaventure; entre 1966 et 1975 se développe le pôle de la Place-des-Arts, avec la construction des complexes Desjardins et Guy-Favreau puis du Palais des Congrès en 1983. Enfin c'est dès 1972

que débute la construction des installations olympiques en vue des jeux de 1976. À la fin des années soixante-dix, Yvon Lamarre, président du comité exécutif de Montréal, reconnaît que les gestes de mise en valeur du Vieux-Montréal ont été limités (cité par Duhamel, 1979). C'est un périmètre qui a été défini et une préoccupation qui tente de s'affirmer.

### 6.1.3. Le Fédéral se tourne vers un développement immobilier : le rapport Lincourt

Face au caractère désuet des installations portuaires et au désir de la communauté montréalaise d'ouvrir la ville sur le fleuve, le Conseil des Ports nationaux et le ministère d'État aux Affaires urbaines font réaliser une étude de réaménagement et de remise en valeur des propriétés de la partie la plus ancienne du port de Montréal, devant le Vieux-Montréal. Celle-ci est réalisée en 1974 et 1975, simultanément au rapport Slack, par la Société générale des systèmes urbains, un groupe de consultants, et connue sous le nom de rapport Lincourt.

#### *6.1.3.1. Une ville nouvelle entre le fleuve et le Vieux-Montréal*

Le mandat donné par le Fédéral est d'élaborer un programme de développement des terrains : « il s'agit de concevoir et d'analyser des options de rentabilisation de ces propriétés par l'apport de fonctions nouvelles et complémentaires qui, tout en accroissant les revenus du port, offrent un cadre urbain de meilleure qualité » (Lincourt et al., 1975, p.1). L'étude réalisée est très opérationnelle, elle « doit déboucher sur une mise en œuvre immédiate du projet » (ibid., p.2). Elle préconise une utilisation urbaine intensive et plurifonctionnelle du site. Ce sont 2 100 unités de logements, des équipements publics et des services, un hôtel et une salle de congrès qui sont prévus sur le site portuaire. De grands ensembles de logements sont proposés sur les quais et au sud de la rue de la Commune. Deux grands espaces publics sont esquissés, au pied de la rue McGill et de la Place Jacques-Cartier. Une circulation piétonnière longe le bord de l'eau, une promenade cycliste et piétonne est esquissée au dessus de la voie de chemin de fer. Celle-ci doit être surélevée pour laisser un passage au niveau de la rue de la Commune. C'est une véritable ville nouvelle avec des édifices en hauteur qui est projetée. Le terminal à conteneur est toujours envisagé, cette fois-ci de façon temporaire, pour être remplacé ensuite par

des logements. L'élevateur à grains n° 1, alors en activité, est conservé et entouré de jardins.

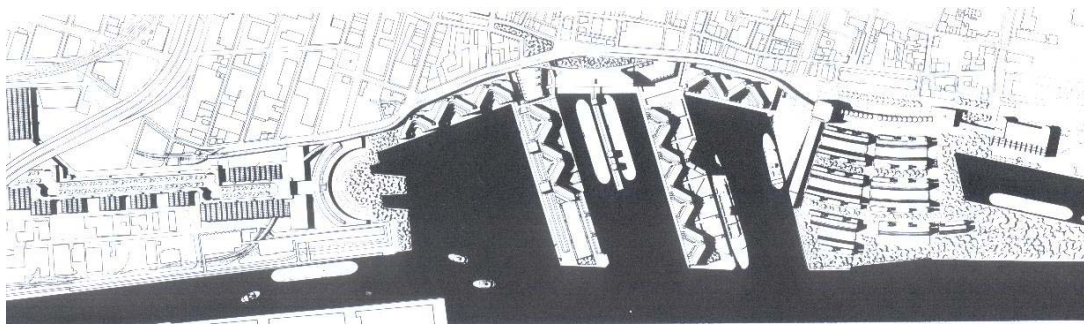


Figure 6.1.3.1-1 Le projet Lincourt (Lincourt et al. 1975)

Le rapport Lincourt pose déjà un certain nombre d'éléments de controverse qui reviendront pour certains tout au long du processus de planification. La vocation prioritaire du site doit-elle être portuaire ou urbaine? Doit-il y avoir un développement au sud de la rue de la Commune? Faut-il conserver les élévateurs à grains n° 1 et 2? Comment composer avec la traversée du site par le chemin de fer? Faut-il construire le terminus à conteneurs? Doit-on mettre de l'habitat dans le port? Que penser du caractère public du site? Faut-il oui ou non rouvrir le Canal de Lachine à la navigation? (Lincourt, 1975, p. 133 et 166)

Le rapport Lincourt aborde la problématique du Vieux-Montréal sur le plan de l'interdépendance de l'aménagement du port et de la planification de l'agglomération, sans toutefois approfondir cette question. Pour Lincourt et al., le projet est considéré comme bénéfique pour le Vieux-Montréal, toujours mieux qu'un espace sous-utilisé, puisqu'il apportera espaces verts, services et animation. Pour que le projet ait un effet d'entraînement, il faut, selon les auteurs de l'étude, une certaine masse critique d'activités qui permette de constituer un pôle d'attraction qui pourrait faire le pendant de la rue Sainte-Catherine et provoquer une pression économique dans le Vieux-Montréal (p.40). Le fait que la présence de logements

puisse venir concurrencer la fonction résidentielle du Vieux-Montréal est selon Lincourt sans fondement, puisqu'il y a à l'époque semble-t-il, un important besoin de logements à Montréal et que si on arrive pas à en développer dans le Vieux-Montréal, c'est certainement pour d'autres raisons (ibid. p. 166).

Lincourt et al. manquent totalement de vision dans leur proposition, quant à la problématique historique et patrimoniale du Vieux-Montréal et du Vieux-Port, ainsi que par rapport à la relation ville/port et la nouvelle interface qui peut être créée. Il n'y a pas dans le rapport Lincourt de réflexion sur le site portuaire en lui-même. Il est suggéré de faire table rase des caractéristiques actuelles et passées du port. C'est un projet qui propose une rentabilisation économique des terrains. La rue de la Commune est présentée comme étant banale, les bâtiments n'ont rien d'exceptionnel, la rue « est et restera une voie de service à forte circulation » (1975, p.141 et 149). Or nous avons décrit précédemment (chap.5) l'ensemble des transformations positives qui ont affecté cette artère et la reconnaissance générale de la valeur de cette frontière urbaine et fluviale.

### *6.1.3.2. Un projet controversé qui met le dossier dans l'impasse*

Les réactions suite au rapport Lincourt sont catégoriques. La réponse de la Ville est claire : « nous ne voulons pas d'une ville nouvelle entre le Vieux-Montréal et le fleuve » (London, 1981, 1982, citant les autorités municipales). Le Service d'urbanisme a préparé une contre-proposition pour transformer le secteur en espace vert. Des inquiétudes spécifiques sont formulées dans l'étude préparatoire à l'établissement du plan de sauvegarde et de mise en valeur du Vieux-Montréal (Robert, Carlier et Lavoie, 1975). Les constructions prévues forment une véritable barrière entre le Vieux-Montréal et le fleuve, les points de vue intéressants sur le Vieux-Montréal depuis Longueuil et les îles vont disparaître, enfin les superficies commerciales et résidentielles à forte densité vont retirer au Vieux-Montréal une partie importante de ses possibilités de développement (ibid., p72).

L'idée de créer un vaste parc public dans le Vieux-Port tel que le propose la Ville est, pour Lincourt, une mauvaise solution, ceci pour différentes raisons. Si il est



effectivement nécessaire de créer de nouveaux espaces verts à Montréal, il est plus souhaitable de créer plusieurs parcs dans Montréal plutôt qu'un seul grand parc (Lincourt, 1975, p.141). Sans logement, le site sera désert le soir, pendant la semaine ou les fins de semaines pluvieuses, venteuses ou trop froides (Lincourt, 1975, p140). D'autre part, toujours selon Lincourt, tout quartier à fonction unique constitue une erreur fondamentale de l'urbanisme moderne. C'est une position partagée par Slack (1975, p34) qui préconise pour le Vieux-Port un espace « à fins multiples ». Le réaménagement du Vieux-Port s'inscrit dans un contexte de remise en question de l'urbanisme moderne qui a donné naissance à l'idée de spécialisation et de séparation des fonctions. Les représentations dominantes, alimentées par les autres exemples de réaménagements portuaires, prônent la mixité des fonctions.

En 1975, l'avenir de la partie ancienne du port est incertain. La vocation portuaire n'est pas totalement écartée mais semble de moins en moins viable, la Ville veut chasser le port en face du Vieux-Montréal. L'option d'un développement urbain intensif semble loin de créer l'unanimité et le rapport Lincourt est mis de côté. Le Conseil du port de Montréal est dans l'embarras. Il envisage d'urbaniser les terrains et de les retourner à la ville, mais l'image proposée soulève de multiples oppositions. Plutôt que d'ouvrir le débat entre les différents partenaires, le rapport Lincourt a bloqué les discussions. Le projet Fédéral va rester dans l'impasse pendant deux ans.

## **6.2. Les enjeux urbains, politiques et institutionnels du réaménagement**

Les espaces portuaires anciens présentent une importance stratégique pour Montréal. C'est à la fois la superficie que les terrains offrent au développement qui est très importante et leur localisation. L'avenir de ces espaces est majeur pour le centre-ville et particulièrement le Vieux-Montréal. Les trois paliers du gouvernement canadien (fédéral, municipal et provincial) sont concernés par les projets et le jeu d'acteurs est complexe, du fait de l'interférence entre territoires et compétences.

### **6.2.1. Les caractéristiques, potentiels et contraintes urbaines**

L'aire du Vieux-Port concernée par un éventuel réaménagement, couvre 177ha. Elle regroupe la majeure partie des propriétés du gouvernement Fédéral du sud du centre-ville. L'aire du Vieux-Port est délimitée : au nord par le Vieux-Montréal (la rue de la Commune); à l'ouest par les voies de triage du CN et la rue Bridge; à l'est par la rue Berri et au sud par le fleuve. La presque totalité du terrain a été gagnée sur le fleuve par remplissage. Elle comprend aussi des propriétés fédérales de la Pointe-à-Callière.

#### *6.2.1.1. Les quatre secteurs du territoire à l'étude et les opportunités de développement*

L'aire du Vieux-Port comprend quatre espaces distincts : le territoire du Vieux-Port, la Cité du Havre, la zone ouest et la Pointe-à-Callière.

La zone du port - qui deviendra le Vieux-Port - s'étend le long de la rue de la Commune. Elle est délimitée à l'Ouest par la rue McGill et à l'Est par la rue Berri. Elle couvre 32ha, se compose d'une bande de terre longeant la rue de la Commune et de trois quais : les quais Alexandra, King Edward et Victoria (qui réunit les quais Jacques-Cartier et Victoria). L'espace portuaire comprend deux terminaux de voyageurs sur les quais Alexandra et King Edward. Il est occupé en 1975 par 13 hangars pour l'entreposage et le transbordement des marchandises générales. Ces hangars sont toutefois désuets et peu utilisés. Le site comporte deux élévateurs à grains toujours en activité : l'élévateur n° 1 situé entre les quais Alexandra et King Edward et l'élévateur n° 2 situé devant le marché Bonsecours (qui est devenu une

annexe à l'élévateur n° 1). Les deux élévateurs sont reliés par un réseau de galeries montées sur pilotis et courant le long des quais au dessus des hangars. Selon les autorités portuaires (citées par Lincourt et al., 1975 p.10) l'élévateur n° 1 doit demeurer en service pendant encore de nombreuses années, environ 25 ans, tandis que l'élévateur n° 2 peut cesser ses activités sans trop de difficultés. Ces prévisions ne se vérifieront pas, l'élévateur n° 1 a cessé ses activités en 1978.

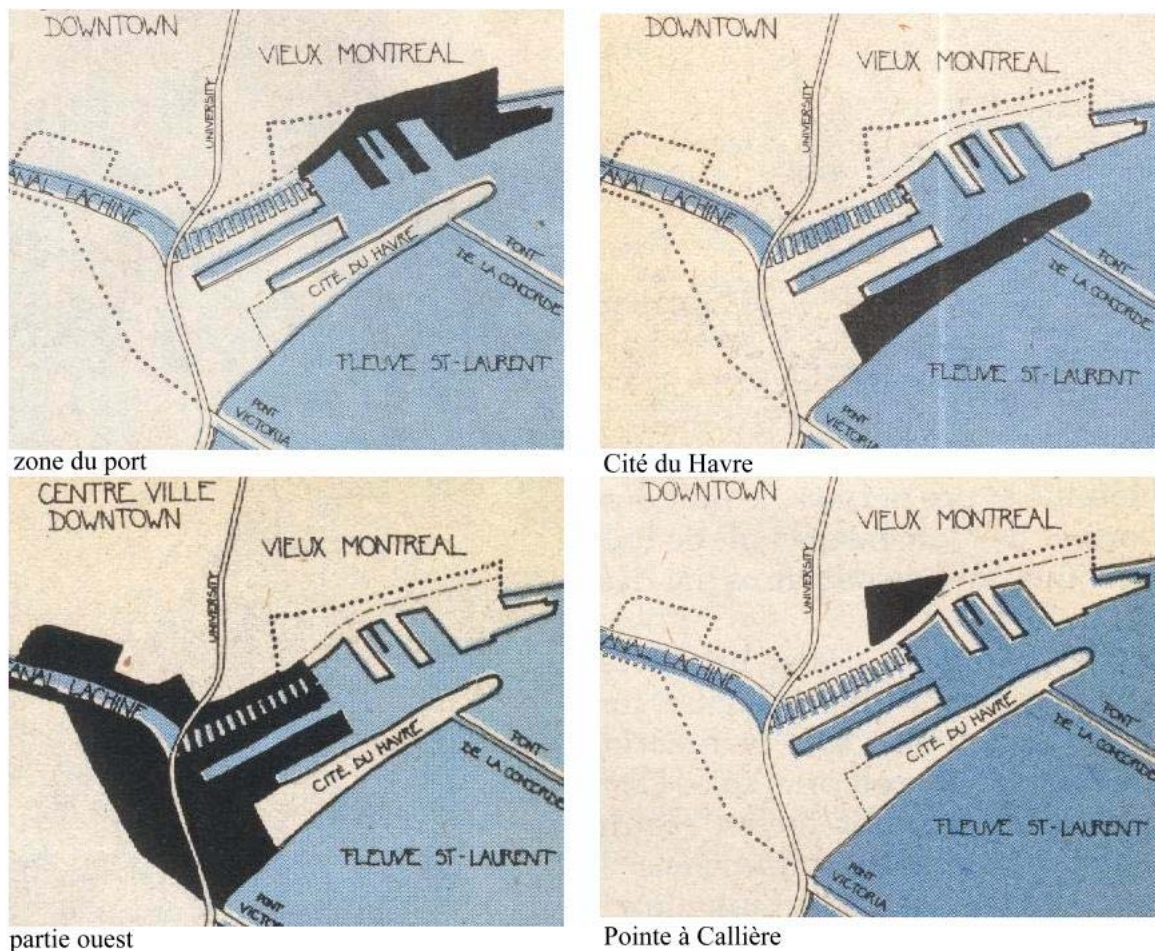


Figure 6.2.1.1-1 L'aire du Vieux-Port (Gouvernement du Canada, 1978), vol.1 no1 p.12 à 15

La zone du port représente une opportunité foncière majeure de développement. Le site jouxte le Vieux-Montréal et a ainsi un rôle potentiel important à jouer dans la revitalisation du quartier historique. Il constitue l'interface entre le Vieux-Montréal et le fleuve et offre l'opportunité de rétablir un accès au Saint-Laurent. La valeur

historique et patrimoniale de l'espace portuaire rend ce site unique; c'est l'un des espaces les plus riches en signification du fait de son rôle dans la création et l'histoire de la ville.

Face à l'état d'abandon du sud du centre-ville et particulièrement du Faubourg des Récollets, le réaménagement du Vieux-Port est vu comme l'opportunité de créer un pôle d'attraction suffisamment fort pour engendrer un mouvement de rénovation du Vieux-Montréal (Lincourt et al., 1975, p.26). Un tel développement permettrait d'alléger les pressions qui s'exercent dans la partie nord du centre-ville sur le flanc du Mont-Royal (ibid.).

La Cité du Havre (40ha) accueille les bureaux du Conseil des ports nationaux, le musée d'Art contemporain, le théâtre de l'Expo, le centre international de radio-télédiffusion et Habitat 67.

La zone ouest (98ha), comprend la région du Canal de Lachine, les bassins Windmill et Bickerdike et l'emplacement de l'autostade situé à l'ouest de l'autoroute Bonaventure. L'autostade, construit pour l'Expo 67, a été utilisé pendant plusieurs saisons pour des matchs de football, l'équipe a cependant déménagé dans le nouveau stade olympique et le stade n'est plus utilisé. Une activité portuaire et de l'industrie lourde sont présentes dans cette partie du territoire. L'élévateur n° 5 qui borde le bassin Windmill est actif. Entre celui-ci et la rue de la Commune se trouve une usine de ciment. Les terrains comblés à l'embouchure du Canal de Lachine sont vacants ou très sous-utilisés.

La Pointe-à-Callière (4,8ha) est un quartier urbain qui fait partie intégrante du Vieux-Montréal et est bordé par les rues de la Commune, la place d'Youville et la rue McGill. Le gouvernement Fédéral possède la majeure partie des édifices de ce territoire. Cet espace a une importance historique majeure, c'est le lieu de fondation de Montréal. Des fouilles archéologiques préliminaires ont montré que la région avait été continuellement occupée depuis les temps préhistoriques. Il comprend l'un

des édifices les plus vieux de Montréal, l'ancien hôpital des sœurs grises, qui date de 1692 et dont une partie existe toujours.

Jusqu'au début des années quatre-vingts, les discussions vont concerner toute l'aire du Vieux-Port. Par la suite les débats vont se focaliser sur la zone du port, qui est appelée aujourd'hui : le Vieux-Port. C'est en effet sur cet espace que les enjeux sont les plus importants.

#### *6.2.1.2. Les contraintes*

Le site du Vieux-Port pose différentes contraintes. C'est un espace industriel sous-utilisé et en partie en friche. Il est isolé et déserté. Les eaux du bassin du port sont polluées. Le Vieux-Port est coupé du Vieux-Montréal par le chemin de fer, des grilles et les imposantes infrastructures céréalières. Le chemin de fer traverse le site portuaire d'un bout à l'autre, faisant la liaison entre la cour de triage du CN à l'ouest de l'autoroute Bonaventure et la cour du CP dans le Faubourg Québec. Le réseau du port appartient au Conseil des ports nationaux. Tous les équipements portuaires sont connectés aux voies ferrées. Sur le site, les voies se dédoublent. À la hauteur du boulevard Saint-Laurent ce sont huit voies qui sont parallèles (Lincourt et al., 1975). Le chemin de fer est nécessaire au fonctionnement du port et pour relier les cours de triage situées à l'est et l'ouest du Vieux-Port.

Le Vieux-Port est localisé dans une partie de la ville très peu fréquentée et qui a mauvaise réputation. Le Vieux-Montréal est totalement délaissé, entreprises et résidents le fuient, le quartier atteint en 1976 un seuil critique de 435 habitants. Le Vieux-Port est peu accessible : en automobile les accès sont peu directs et le site est éloigné des transports en commun. Les deux stations de métro les plus proches, Place d'Armes et Champs-de-Mars, sont à dix minutes à pied du port et le trajet n'est pas toujours aisé. Le circuit d'autobus quant à lui, se limite à la rue Notre-Dame. Enfin très exposé aux vents, le site portuaire est peu attirant l'hiver.

### 6.2.2. Les trois paliers de gouvernement

Le Vieux-Port fait partie du périmètre de la Ville de Montréal tout en étant une propriété du gouvernement fédéral. Or ce dernier n'est pas un propriétaire comme les autres et n'a pas à se soumettre aux règlements municipaux ou provinciaux. Pour la Ville, ce site, qui est stratégique pour son développement, n'est donc pas sous sa juridiction. Cet aspect juridique est majeur, il a marqué le processus de planification et influe toujours aujourd'hui sur la problématique actuelle. Le jeu d'acteurs est complexe, ce sont les trois paliers de gouvernement qui sont impliqués pour différentes raisons dans le projet de reconversion, tel que nous le mentionnons à la figure 6.2.2.1-1, page suivante. Et en ce qui concerne le palier fédéral, ce sont six ministères et agences fédérales qui sont concernées par le dossier.

#### *6.2.2.1. Le gouvernement fédéral : propriétaire des terrains*

C'est le palier fédéral, c'est-à-dire le gouvernement du Canada, par l'intermédiaire du Conseil des ports nationaux et plus particulièrement des autorités du Port de Montréal, qui est le premier intervenant concerné par la question du réaménagement du Vieux-Port. Le Conseil des ports nationaux, qui dépend du ministère des Transports, est propriétaire du site.

Le ministère d'État aux Affaires urbaines va rapidement s'intéresser au Vieux-Port et participer aux réflexions sur l'avenir de ce territoire, puisque c'est une vocation urbaine qui semble s'affirmer. Il aura la responsabilité du dossier par l'intermédiaire de la SCHL (Société centrale d'hypothèques et de logement qui deviendra la Société canadienne d'hypothèques et de logement).

Le ministère des Travaux publics est lui aussi très concerné par le dossier. Il exerce une certaine responsabilité dans l'entretien et la construction des installations portuaires, ainsi que dans la gestion du terrain et des biens immobiliers. D'autre part le groupe de planification du Canal de Lachine est rattaché au ministère des Travaux publics. Enfin nous verrons que ce ministère prendra une place de premier plan quand sera créée la Société du Vieux-Port, qui prendra en charge le projet en 1981.

Sur le plan politique, le dossier du Vieux-Port présente une vitrine de l'implication du gouvernement fédéral dans le domaine de l'aménagement urbain, un secteur davantage du ressort du palier provincial en principe, selon le partage des compétences (Gariépy, 1993).

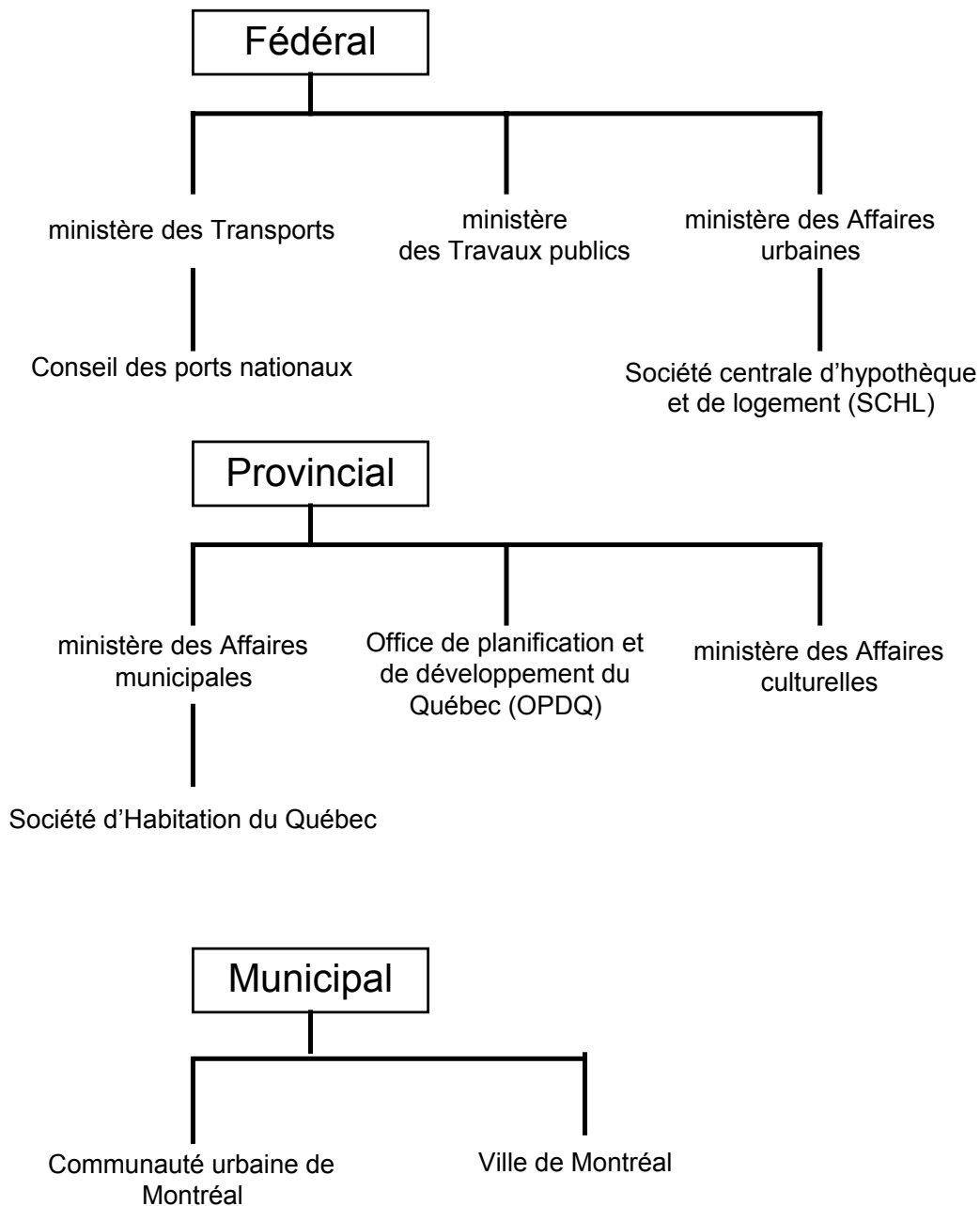


Figure 6.2.2.1-1 Les organismes gouvernementaux impliqués dans le réaménagement du Vieux-Port au milieu des années soixante-dix

#### *6.2.2.2. Le gouvernement provincial : responsable de l'aménagement du territoire*

Le gouvernement provincial n'a pas de compétences sur le Port de Montréal, ni de juridiction sur le territoire du Vieux-Port. Il a cependant d'importantes responsabilités dans différents domaines qui touchent le dossier du Vieux-Port à savoir : l'aménagement du territoire, l'habitation, l'environnement, les transports, la culture et le patrimoine. Sa responsabilité dans la mise en valeur du Vieux-Montréal, par l'intermédiaire du ministère des Affaires culturelles, renforce sa préoccupation quant à la mise en valeur du sud du centre-ville.

Le dossier du Vieux-Port est relié au projet Archipel. Ce dernier est un vaste programme polyvalent et intégré d'aménagement des plans d'eau de la région de Montréal élaboré à la fin des années soixante-dix par le ministère délégué à l'Aménagement avec cinq autres ministères et organismes du gouvernement du Québec. Archipel vise notamment à résoudre les problèmes hydrauliques, à mettre en valeur le potentiel hydroélectrique, à améliorer l'accès aux berges et la pratique des activités récréatives (Décarie, Boileau, 1983). Le Vieux-Port est concerné par ce projet, à la fois sur le plan de l'accès au fleuve et des potentialités hydroélectriques offertes par le courant Sainte-Marie.

Le dossier du Vieux-Port est dans les mains de l'OPDQ (Office de planification et de développement du Québec), qui a un mandat de coordonnateur interministériel. L'OPDQ préside un comité sur l'aménagement du Vieux-Port, qui regroupe le ministère des Affaires municipales, par l'intermédiaire de la société d'Habitation du Québec, le ministère des Affaires culturelles et le Parc national de l'Archipel. Le contrôle du dossier passe par la suite au ministère des Affaires Culturelles (qui deviendra le MCCQ, Ministère de la Culture et des Communications du Québec).

#### *6.2.2.3. Le palier municipal : responsable de l'urbanisme*

Pour la Ville, le Vieux-Port est un espace stratégique pour la revitalisation du Vieux-Montréal et de toute la partie sud du centre-ville. Il y a de nombreuses interfaces entre le projet fédéral et les préoccupations de la Ville, que ce soit à propos du réaménagement des faubourgs, de la rue de la Commune, des abords du Canal de



Lachine. La Ville de Montréal intervient dans le dossier par l'intermédiaire de son comité exécutif et de ses différents services (notamment son service de l'urbanisme). Elle est responsable de l'administration, de la gestion et de la planification du territoire Montréalais ; toutefois les territoires fédéraux échappent aux contrôles de la Ville.

Le palier municipal est aussi représenté par la Communauté urbaine de Montréal. Créée en 1970, la Communauté urbaine regroupe les 28 municipalités de l'île de Montréal. Elle a des responsabilités en matière d'aménagement du territoire et d'environnement (transport public, espaces naturels, sécurité). Dès sa création, elle va lancer des études sur la protection de l'environnement et les aires récréatives. Elle acquiert des espaces naturels à la fin des années soixante-dix, dans le but de créer des parcs régionaux. Elle préconise notamment le réaménagement du territoire fédéral du Canal de Lachine en un milieu récréatif.

#### *6.2.2.4. Le contexte de planification et la concertation à l'amorce des discussions*

Le réaménagement du Vieux-Port doit être conçu dans un vide de planification. Il n'y a aucun règlement d'urbanisme concernant ce site, aucun cadre d'aménagement pour le sud du centre-ville. Le projet s'inscrit dans un contexte juridique complexe : le gouvernement Fédéral est propriétaire du terrain, le provincial a la responsabilité de l'aménagement de son territoire et le municipal est responsable de l'urbanisme. Les nombreux organismes, ministères et paliers de gouvernement impliqués compliquent le dossier. Et si les élevateurs à grains sont vus comme un obstacle pour voir le fleuve, la bureaucratie semble en être un autre. Le rapport Lincourt (1975) pose la question suivante : « qui doit avoir le dernier mot sur le projet? » Enfin le site concerné est vaste et stratégique mais déjà des divergences majeures s'affichent quant à son devenir.

Si l'interrelation ville/port est évidente - l'économie du port dépend de la santé de la ville et le port est partie intégrante de la ville - le manque d'échanges entre les partenaires est manifeste. Simard et al. (1960) et Slack (1975, p.4) soulignent le peu de coopération entre les autorités du Port et celles de la Ville, malgré le

chevauchement de leurs activités. Et sur la question particulière des vieux-ports, Salck (1975, p.33) souligne, en référence à d'autres villes nord-américaines, que les initiatives de réaménagement portuaire viennent presque exclusivement des villes, les administrateurs des ports n'ont pas joué un rôle de premier plan dans ces propositions.

Rappelons d'autre part que le réaménagement du Vieux-Port se situe dans le contexte d'une montée du mouvement souverainiste québécois et que l'élection provinciale de 1976 a porté au pouvoir le Parti québécois de René Lévesque. Cette élection conduira au référendum du 20 mai 1980 sur la souveraineté du Québec. Les québécois vont s'opposer à la négociation de la souveraineté association mais les relations entre les gouvernements fédéral et provincial en ressortiront tendues.

### **6.3. Les premiers gestes posés par le Fédéral pour le Vieux-Port et l'institutionnalisation des interventions dans le Vieux-Montréal**

Au milieu des années soixante-dix, nous avons fait part des études réalisées et des questions posées à propos du territoire du Vieux-Port (6.1 ; 6.2). Il y a cependant peu de changements dans le Vieux-Port et le Vieux-Montréal. Nous allons voir dans le chapitre qui suit, qu'à la fin des années soixante-dix, des décisions sont prises, des gestes majeurs vont être posés par les différents paliers de gouvernement, gestes qui vont marquer une phase de changements. Une même question demeure cependant, que faire des installations désuètes du Vieux-Port?

#### **6.3.1. Décembre 1977 : le gouvernement fédéral annonce l'ouverture d'une fenêtre sur le fleuve**

Le 8 décembre 1977, le ministre fédéral des Affaires urbaines, André Ouellet accompagné par le ministre des Transports, Otto Lang, annoncent un programme d'importance majeure visant à planifier le réaménagement du Vieux-Port de Montréal. Le Vieux-Port va connaître une nouvelle vocation urbaine et de nouveaux équipements portuaires seront développés dans la partie avale du port.

### *6.3.1.1. Le Fédéral opte pour une vocation urbaine*

Le port de Montréal grandit et manutentionne de plus en plus de conteneurs, la restructuration des activités se confirme vers l'aval. Le terminal à conteneurs sera construit dans l'est de la ville, plutôt que devant le Vieux-Montréal sur les quais Jacques-Cartier et de l'Horloge, ceci face à l'opposition de la Ville, aux caractéristiques des terrains et des quais. Un nouvel élévateur à grain sera édifié, annonce le ministre des Transports, et les élévateurs 1 et 2 seront démolis. La vocation portuaire traditionnelle du Vieux-Port, transport de passagers mis à part, est écartée.

La question de l'avenir du Vieux-Port est posée et le gouvernement fédéral, par l'entremise de son ministre des Affaires urbaines André Ouellet, déclare qu'il se tourne vers un projet incluant des logements, des espaces verts et des pistes cyclables. Le 8 décembre 1977, il présente une maquette, enlève les silos à grains et laisse apparaître des quais peints en vert (London, 11/11/97). Aucun projet particulier n'est annoncé. Le ministre présente par cette maquette une image qui s'oppose au rapport Lincourt, mais il fait toutefois mention d'un projet de \$350 millions qui sera assumé principalement par le secteur privé. Le discours est ambiguë, il y a une contradiction entre les quais peints en vert et le coût annoncé du projet (ibid.). Le ministre propose une ouverture à la discussion; au moins une année sera consacrée à la consultation des gouvernements municipal et provincial, des autorités portuaires et des groupes de citoyens sur la meilleure façon de concevoir le projet.

L'ensemble du territoire concerné couvre 177 hectares et s'étend de l'emplacement de l'autostade et du Canal de Lachine à l'ouest jusqu'à la rue Berri à l'est, il englobe la Cité du Havre, les quais Victoria, King Edward et Alexandra et le site de la Pointe-à-Callière (cf. 6.2.1.1). L'autostade doit être démantelé et laisser la place à des usages industriels. De nouveaux logements sont envisagés à la Cité du Havre. Les zones portuaires encore dynamiques dans la partie ouest doivent conserver leurs activités. Enfin l'aménagement du Vieux-Port doit s'inscrire en prolongement du

projet élaboré pour le Canal de Lachine qui s'oriente vers l'aménagement par Travaux publics Canada, d'un parc linéaire avec une piste cyclable.

Un comité directeur interministériel est constitué pour suivre « le projet Le Vieux-Port ». Il est dirigé par Gilles Bertrand, qui sera rapidement remplacé par Guy Malépart. Il regroupe différents ministères et organismes fédéraux : le ministère d'État aux Affaires urbaines et la Société centrale d'hypothèque et de logements, le ministère des Travaux publics, Parcs Canada, le Conseil des ports nationaux auquel s'ajoutera Environnement Canada. La Ville de Montréal, la Communauté urbaine et le gouvernement du Québec ont un statut d'observateurs. Un groupe de travail spécifique placé sous la responsabilité de Transports Canada et comprenant des représentants du Port de Montréal, du projet Le Vieux-Port, du CN et du CP est chargé d'étudier plus particulièrement la problématique de la voie ferrée.

Peu après la décision de redonner au Vieux-Port une vocation urbaine, une équipe d'architectes est mandatée, pour faire des propositions de réaménagement. C'est le groupement d'architectes Safdie / Desnoyers Mercure et Associés qui est retenu. Moshe Safdie est l'architecte d'Habitat 67, quant à la firme Desnoyers, Mercure, Gagnon et Sheppard elle vient de restaurer le cours Le Royer dans le Vieux-Montréal.

Des objectifs sont énoncés par le Fédéral, qui précise que le réaménagement doit permettre de sauvegarder et de promouvoir le patrimoine culturel canadien. Il doit favoriser l'interaction entre les nouvelles fonctions urbaines à développer et l'héritage culturel existant. Le projet doit améliorer les conditions de vie urbaine et faciliter l'accès du public au bord de l'eau, tout en maintenant certaines fonctions portuaires. Il doit contribuer aux efforts de relèvement économique, profiter à Montréal et particulièrement au Vieux-Montréal, en favorisant sa revitalisation (Gouvernement du Canada, 1978a). La problématique patrimoniale qui est mise de l'avant dans ces objectifs présente une évolution majeure du projet depuis le rapport Lincourt.

*6.3.1.2. Les premières interventions dans le Vieux-Port et la création de l'Association/Le Vieux-Port*

À la suite de l'annonce du gouvernement Fédéral, des actions concrètes s'engagent au printemps 1978 avec la création de l'Association/Le Vieux-Port et des interventions physiques sur le site.

C'est en juin 1978, que l'Association/Le Vieux-Port est créée par le comité interministériel du Vieux-Port. Cet organisme communautaire a pour mandat de représenter les citoyens de Montréal dans le processus de planification. Monsieur André Ouellet annonce qu'il y aura plusieurs réunions publiques au cours de l'été. Mark London est nommé coordonateur de l'Association, sous la direction du groupe de recherche de la SCHL. Architecte et urbaniste montréalais, Mark London a travaillé précédemment dans la mise en valeur du waterfront de Toronto. Il connaît déjà bien la problématique de ces espaces et le contexte montréalais. Il a en charge l'organisation de la participation publique. L'Association devient le noyau de la plus importante expérience de participation de l'histoire de Montréal engagée jusqu'alors.

L'élévateur à grain no 2, situé face au marché Bonsecours et à la place Jacques-Cartier (cf. Figure 3.1.3.1-1, p.103) est démoli pendant l'été par la SCHL afin d'ouvrir une perspective visuelle vers le fleuve, depuis la rue de la Commune. Cette démolition est controversée; des intervenants des milieux de l'architecture et du patrimoine soulignent que Le Corbusier a qualifié cet édifice de « prototype de l'architecture fonctionnelle moderne » et s'inquiètent de la façon dont cet équipement est éliminé sans grande réflexion (London, 1982). Gilles Bertrand souligne en effet qu'à ce moment là, il n'y a aucune idée de ce qui va se passer après (Windeyer, 1978). Cette démolition apportera cependant une bouffée d'air frais au Vieux-Montréal (Despots, 1986), laissant entrevoir de nouvelles perspectives pour le quartier.

### 6.3.2. La consultation publique de 1978-1979 : une première à Montréal pour un tel projet d'aménagement

Le gouvernement fédéral annonce en juin la tenue de la consultation publique. Cette participation des citoyens vise à alimenter le débat sur l'avenir du Vieux-Port, elle donne d'autre part une légitimité à l'intervention du Fédéral. Son caractère innovant a été de ne pas se positionner sur un projet précis - comme dans le cas par exemple de projets Hydro-Québec - mais d'intégrer la consultation au processus de planification pour participer à la définition d'un parti d'aménagement. « Montréal n'avait pas encore connu un tel programme de participation du public à l'aménagement » (London, 1982).

#### 6.3.2.1. Été 1978 : première phase de consultation

L'Association/Le Vieux-Port entreprend peu après sa création une large diffusion d'informations pour faire connaître le projet (annonces dans les journaux, assemblées publiques, expositions). Très rapidement l'Association compte de nombreux membres individuels et des associations, représentant un éventail diversifié de personnes. Un colloque organisé en juin lance la phase de consultation. Pendant l'été 1978, des visites et des lieux de débats sont organisés, des espaces d'exposition sont aménagés dans des roulottes rue de la Commune, en face de la place Jacques-Cartier. Ils présentent différentes analyses historiques du port et une synthèse des objectifs formulés pour le Vieux-Port par le ministère des Affaires urbaines. L'exposition présente aussi des exemples de réaménagement de ports dans plusieurs villes à travers le monde. Ces représentations vont marquer les mentalités et les propositions de design tout au long du processus de planification, souvent tout d'abord pour s'en rapprocher mais aussi par la suite pour s'en distinguer. Des techniques nombreuses et diversifiées de communication ont été utilisées et un large public a été touché par la consultation, plus de 18 000 personnes ont visité l'exposition pendant l'été (Gouvernement du Canada, 1978b). Des recommandations préliminaires sont énoncées (cf. annexe 2).

La Ville fait connaître son point de vue au cours de cette phase de consultation (en juillet 1978). Monsieur Yvon Lamarre, président du Comité exécutif l'exprime ainsi:

« Ce que nous proposons, c'est la restauration de la rue de la Commune et la régénérescence du Vieux-Montréal; de ne pas créer sur le plan résidentiel une nouvelle tranche de ville entre la rue de la Commune et le fleuve Saint-Laurent; de développer la zone de l'autostade sur le plan industriel; de consolider la fonction résidentielle sur la Cité du Havre et d'établir un parc urbain entre la rue McGill et la rue Berri ».

*6.3.2.2. La deuxième phase de consultation en 1979 : les Montréalais affirment l'importance qu'ils accordent au projet*

Des aménagements sommaires et temporaires sont réalisés quai Jacques-Cartier pendant l'été 1979, en vue de la seconde étape de la consultation. Une ouverture est pratiquée dans la clôture permettant à la population de reprendre contact avec le site et le fleuve. Un hangar désaffecté abrite une exposition sur le réaménagement du Vieux-Port. Des maquettes présentent la totalité du Vieux-Montréal et de son front portuaire ainsi que les quatre options d'aménagement proposées. Un programme d'animation est prévu et l'aménagement de kiosques pour des artisans. Un conflit de travail dans le port pendant l'été 1979 va cependant empêcher totalement l'accès au public. Seules des animations vont avoir lieu sur le site pour les fêtes du Canada. Un cycle de conférences est organisé en octobre et novembre 1979 sur l'histoire du port, les projets et la question de la relation avec la ville.

Au total, fin 1979, ce sont plus d'un millier de citoyens et cinquante groupes communautaires qui se sont joint à l'Association. Le programme de consultation a touché 25 000 citoyens de Montréal et de la région. Ce programme de participation est alors le plus élaboré de l'histoire de Montréal. Les Montréalais ont montré par leur participation, l'importance qu'ils accordent au projet.

*6.3.2.3. Les quatre options de développement proposées par Safdie/Desnoyers*

Les Montréalais sont informés en avril 1979 des propositions des urbanistes-conseils (Safdie/Desnoyers) qui ont travaillé à l'élaboration de quatre options de réaménagement pour le Vieux-Port. Ils vont avoir l'été pour faire part de leurs remarques sur les projets. Les quatre options comprennent des éléments communs :

une salle de concert de 3 000 sièges sur le quai Jacques-Cartier, un bassin au pied de la place Jacques-Cartier, une marina au pied de la rue Saint-Pierre, un développement résidentiel sur la Cité du Havre. Le périmètre concerné a été étendu aux cours de triage Viger appartenant au Canadien Pacifique (CP) et connues aujourd'hui sous le nom de Faubourg Québec, qui pourraient accueillir des logements. Il a aussi été étendu au marché Bonsecours, propriété de la Ville de Montréal. Celui-ci est reconverti, dans les quatre options, en marché agricole et marché à la « Quincy Market » de Boston.

La première option propose un développement minimal du site, les quais devant le Vieux-Montréal sont utilisés presque exclusivement comme espaces verts. Si la Ville de Montréal et certains citoyens privilégient cette option, elle apparaît pour d'autres comme une sous utilisation de l'espace, un projet contraire aux visions privilégiant une occupation mixte, une utilisation de l'espace 24h/24h et tout au long de l'année (Doubilet, 1979). L'Association le Vieux-Port ajoute que « bien que la plupart des participants ait souhaité voir un nombre considérable d'espaces verts dans le secteur adjacent au Vieux-Montréal, ils ont également proposé un certain nombre d'activités mixtes afin d'assurer une utilisation active pendant tout l'année et de maintenir le caractère portuaire » (Association Le Vieux-Port, 1979, p.8).

La seconde option propose un développement intensif et des constructions en hauteur ; ce sont des tours à appartements regroupant 3 740 unités de logements qui sont proposées. C'est-à-dire un développement encore plus intensif que ce qui était proposé dans le rapport Lincourt. Cette option a très vite été rejetée à la fois par les gouvernements et les citoyens.

La troisième option prévoit un développement mixte résidentiel et récréatif sur les quais qui sont interconnectés par une promenade le long de la rue de la Commune. Les participants furent très favorables à cette approche avec cependant un certain nombre de questions, particulièrement quant à la présence de logements sur les quais (ibid., p.8).



La quatrième option propose un réaménagement majeur des quais qui sont coupés du Vieux-Montréal par le prolongement du Canal de Lachine. Les quais sont reliés dans leur partie sud pour accueillir des fonctions résidentielles et récréatives. Une station de métro y est envisagée. Plusieurs participants ont trouvé cette option intéressante à première vue, mais elle soulève plusieurs problèmes quant aux coûts élevés du projet, au caractère artificiel de la création d'un petit bassin intérieur et au conflit potentiel avec les activités portuaires (ibid., p.8).

Les différentes options du groupe Safdie/Desnoyers suscitent des craintes de la part d'industriels qui travaillent alors dans la partie supérieure du port. Ceux-ci soulignent qu'il existe encore des activités portuaires sur le site : entreposage de grains et autres marchandises, réparation navale, même si les installations ne sont pas rentables. Ils s'inquiètent que les propositions des architectes aient totalement fait abstraction de ces activités et suppriment les possibilités d'amarrage des bateaux. Les industriels précisent qu'ils vont s'opposer au projet d'aménagement en général et particulièrement au développement d'habitations à la Cité du Havre, incompatibles avec les nuisances dues aux activités industrielles (Masse, 1979a).

Le principe de transformer le marché Bonsecours en marché agricole et marché public est discuté. Il ne semble pas alors y avoir un achalandage suffisant pour faire vivre un tel projet et il serait très coûteux de reconvertir à nouveau le bâtiment qui vient d'être transformé en espace à bureaux pour la Ville (Association le Vieux-Port, 1979, p30). Pourtant l'image attrayante de Quincy Market va souvent revenir dans les propositions. Conçu par l'homme d'affaires James W. Rouse à Boston, et inauguré en 1976, le marché abrite dans des bâtiments anciens réhabilités, commerces et restaurants. Il va être un réel succès et sera amplement copié à travers l'Amérique du Nord.

Le projet d'une grande salle de concert est questionné. Le Vieux-Port ne semble pas approprié pour accueillir un tel équipement ou de grands festivals, ceci à cause de la

difficulté d'accès, du peu d'espaces de stationnement et du danger que présente une foule considérable près du fragile quartier historique (ibid. p.28).

À ces quatre options d'aménagement du Vieux-Port est venue s'ajouter une autre proposition. Il s'agit de l'enlèvement de l'ensemble des quais. Marc Drouin, habitant du Vieux-Montréal, propose de retrouver la rive d'origine, il ne veut pas de développement intensif du Vieux-Port qui nuirait au Vieux-Montréal.

#### *6.3.2.4. L'Association/Le Vieux-Port recommande un espace public*

À la suite des consultations, dix recommandations clés sont énoncées et rendues publiques en décembre 1979 (l'Association/Le Vieux-Port, 1979). Doivent être privilégiés : l'utilisation publique du site, l'accès libre au fleuve et le maintien du caractère portuaire (cf Figure 6.3.2.4-1, p.248). La collaboration entre la Ville et le gouvernement fédéral pour la revitalisation du Vieux-Port et l'ouverture du secteur au public, ainsi que pour la réalisation d'un plan général est recommandée (ibid.). Le rapport produit par l'Association semble avoir réussi à la fois à témoigner de la diversité des points de vues et des enjeux exprimés tout en formalisant des propositions concrètes qui puissent recueillir un certain consensus.

L'Association suggère l'ouverture d'un parc linéaire public le long de la rue de la Commune et la création d'un réseau de parcs linéaires sur les bords du fleuve. La volonté de ne pas concurrencer le Vieux-Montréal est affirmée sur le plan des logements : « il ne devrait pas y avoir d'habitation au sud de la rue de la Commune, à côté du Vieux-Montréal » (L'Association/Le Vieux-Port, 1979). Plusieurs raisons sont évoquées, c'est tout d'abord la privatisation du site par des logements qui est refusée, c'est aussi la volonté de privilégier des projets résidentiels dans les quartiers existants, là où les services et le tissu social existent déjà (London, 1982). Il est souligné que le réaménagement du Vieux-Port doit s'inscrire en complémentarité de la mise en valeur du Vieux-Montréal, en offrant un dégagement, des espaces verts, des terrains de stationnement, un circuit d'autobus pour la rue de la Commune (ibid. p12).

### **Consultation publique 1978-1979 - Recommandations clés**

1. Le Gouvernement Fédéral, conjointement avec la Ville de Montréal, devrait poursuivre immédiatement son initiative de revitalisation du Vieux-Port et ouvrir le secteur au public.
2. Un parc linéaire public devrait être créé le long de la rue de la Commune, reliant le Canal de Lachine à l'ouest avec l'est de Montréal et s'étendant le long de l'autoroute Bonaventure à la Cité du Havre. Il devrait inclure un grand parc sur les quais Jacques Cartier/Victoria.
3. Les quais adjacents au Vieux-Montréal devraient maintenir leur caractère, leurs bâtiments et leurs activités portuaires et être ouverts au public. Les manœuvres des grands cargos devraient se poursuivre dans le secteur Bickerdike, en même temps que d'autres activités industrielles, sauf à proximité du Vieux-Montréal. Il faudrait entreprendre une étude pour déterminer les activités portuaires à maintenir et les nouvelles activités à développer dans le secteur.
4. L'aménagement d'unités d'habitation devrait se faire partout dans le Vieux-Montréal et dans les cours de triage Viger (les quartiers existants devraient avoir priorité pour l'aménagement d'unités d'habitation). Il ne devrait pas y avoir d'habitation au sud de la rue de la Commune, à côté du Vieux-Montréal. La construction de nouveaux logements à la Cité du Havre est contestable et ne constitue pas une priorité à cause des conditions de l'environnement, du marché, etc.
5. Il ne faudrait envisager aucun changement important dans la configuration du terrain pour l'avenir jusqu'à ce que le sort du projet hydroélectrique de l'Archipel soit réglé.
6. Le Gouvernement fédéral a la responsabilité d'investir pour renouveler la vitalité et l'intérêt public pour ce secteur d'importance historique pour tout le Canada. Il ne devrait pas considérer le secteur comme un projet immobilier et une source de revenu. Les secteurs du Canal de Lachine et du Vieux-Montréal doivent rester entre les mains du secteur public. Les rues et la plupart des zones de parcs devraient être rendues à la Ville de Montréal.
7. Un plan général (infrastructure et zonage) devrait être établi pour le secteur, conjointement avec la Ville de Montréal, et permettre la possibilité d'aménager plusieurs projets indépendants avec le temps.
8. L'objectif à court terme devrait être le maximum de bénéfices pour une mise de fonds relativement modeste, de façon à ne pas drainer les fonds affectés à des priorités plus urgentes à Montréal.
9. La priorité est de revitaliser le secteur et de créer des espaces verts à proximité du Vieux-Montréal. Cela pourrait se faire en :
  - réaménageant la rue de la Commune. En enlevant la clôture, en replanifiant les rues et ouvrant l'accès au fleuve ; et
  - en aménageant 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 réalisation du réaménagement.

Figure 6.3.2.4-1 Consultation publique, 1978-1979 - Recommandations clés  
(L'Association/Le Vieux-Port, 1979)

Les recommandations énoncées sont accompagnées d'un schéma d'aménagement qui est extrêmement proche des réalisations qui peuvent être observées aujourd'hui. Le réseau de parc linéaire a été un peu moins ambitieux, notamment à proximité des espaces portuaires. Le rapport produit par l'Association a su dégager un certain nombre d'enjeux, sur le plan de la concertation ou des dangers de la fréquentation du Vieux-Port pour le Vieux-Montréal, enjeux qui se révèlent aujourd'hui majeurs.

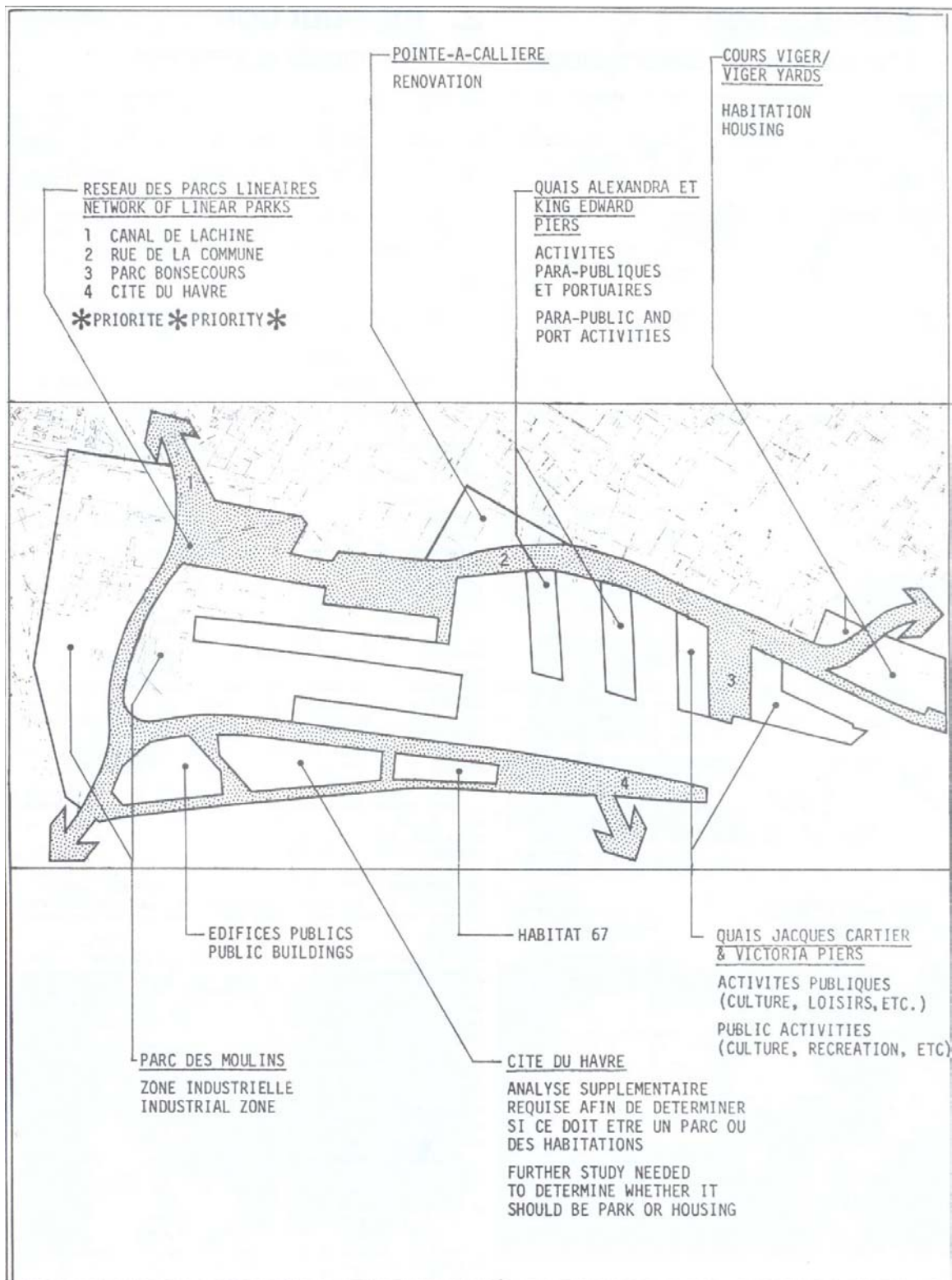


Figure 6.3.2.4-2 : Stratégie de réaménagement pour le Vieux-Port de Montréal (Association le Vieux-Port, 1979, p.5).

### 6.3.3. Des actions fédérales dans le Vieux-Montréal et le Canal de Lachine

Pendant que se déroule la consultation publique différents dossiers progressent pour le Vieux-Port et sa périphérie.

#### *6.3.3.1. Pointe-à-Callière : le Fédéral intervient dans l'arrondissement historique*

Peu après la première phase de consultation publique, le gouvernement fédéral envisage des actions concrètes dans le quartier de la Pointe-à-Callière. Les bâtiments de ce secteur sont en mauvais état et pour la plupart presque entièrement abandonnés. Le gouvernement fédéral possède la majeure partie des édifices de ce territoire et vient d'entreprendre la restauration de l'édifice de la Douane. La mise en valeur de cet ensemble semble urgente et peut être engagée relativement rapidement, dans le cas notamment des entrepôts de la rue Saint-Pierre que la Société centrale d'hypothèque et de logement vient d'acquérir. L'élément principal du projet est le recyclage des entrepôts en immeubles à vocation résidentielle, institutionnelle et commerciale, destinés à diverses catégories de population (Gouvernement du Canada, novembre 1978). Un plan d'ensemble est proposé et des recommandations sont faites en terme de circulation automobile et piétonne, bien que cela ne soit pas de la compétence du Fédéral. La volonté de mettre en valeur les éléments historiques et culturels du secteur est soulignée, ainsi que l'idée de créer un lien entre le futur aménagement du Vieux-Port et le réaménagement du Vieux-Montréal, ceci sans toutefois plus de détails sur la façon dont ce lien pourrait exister.

En novembre 1978, une réunion publique est organisée sur le thème particulier de l'aménagement du secteur de la Pointe-à-Callière. Face au projet présenté, Marsan dénonce l'absence de prise en compte de la dynamique urbaine et du contexte socio-économique plus large du quartier (Marsan, 1978). Malépart, en charge du projet le Vieux-Port, souligne quant à lui, que ni la Ville de Montréal ni le ministère québécois des Affaires culturelles n'ont de stratégie de développement avouée relativement au curetage des secteurs historiques et particulièrement du précieux pâtre de maisons central de la Pointe-à-Callière (Bonhomme, 1978). Ville et gouvernement du Québec vont donner leur accord quant aux principes avancés pour

la restauration de l'îlot. Ce projet particulier révèle cependant l'absence de cadre d'intervention pour la mise en valeur du Vieux-Montréal.

#### *6.3.3.2. Parcs Canada publie son plan d'aménagement du Canal de Lachine*

L'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent a entraîné la fermeture du Canal de Lachine et le comblement de son embouchure. Dès 1974, le gouvernement fédéral, le ministère des Travaux publics, de concert avec la Ville et la Communauté urbaine de Montréal décident de procéder à la planification et au réaménagement du Canal. Différentes hypothèses sont envisagées, questionnant la préservation ou le remblaiement du Canal. L'idée d'une autoroute en dépression dans le Canal est esquissée mais sera finalement écartée. L'intérêt historique et patrimonial du Canal a été reconnu dès 1929 par la Commission canadienne des lieux et monuments historiques. Et c'est vers une préservation du Canal et une vocation récréative que se tournent les projets. Dans cette perspective, la juridiction du Canal de Lachine est transférée en 1978, de Travaux publics Canada à Parcs Canada. L'organisme fédéral engage les travaux de mise en valeur, notamment l'aménagement de la piste cyclable, et publie un plan directeur (Parcs Canada, 1979). Les objectifs poursuivis par Parcs Canada visent à préserver la ressource patrimoniale et la mettre en valeur, en aménageant des espaces et équipements publics à des fins culturelles, récréatives et sociales (ibid. p.22).

La réouverture du Canal à de petites embarcations est envisagée, les problèmes de tirant d'eau et de pollution sont évoqués. Parcs Canada propose, pour l'embouchure du Canal sur le territoire du Vieux-Port, un pôle multifonctionnel animé. L'organisme fédéral y prévoit la réouverture du Canal sur le fleuve selon son tracé historique, la création d'une place publique près des écluses ainsi que l'aménagement d'une zone récréative qui assure la transition entre le Vieux-Port, le parc linéaire du Canal et l'île Notre-Dame (Parcs Canada, 1979). La relocalisation de la rue Mill et de la voie ferrée devra éventuellement être envisagée. « L'ouverture du Canal dans le Vieux-Port assurera l'expression complète de la dimension historique du Canal comme porte d'entrée à un corridor de transport. C'est à cette

étape que le potentiel d'interprétation historique du secteur sera pleinement exploité » (ibid. p.47).

### *6.3.3.3. Transfert de responsabilité, cession des terrains et problématique de la voie ferrée*

Au printemps 1979, des transferts de responsabilités touchent le projet « Le Vieux-Port ». Le ministère d'État aux affaires urbaines est démantelé le 31 mars 1979, dans un objectif de rationalisation des dépenses, et la responsabilité du Vieux-Port est confiée au Groupe de recherche et de démonstration de la Société centrale d'hypothèques et de logement. Gérard Vibien est nommé directeur du projet et Mark London reste secrétaire général de l'Association.

Une importante transaction foncière est conclue pendant l'été 1979. Le Conseil des Ports nationaux - Port de Montréal, cède à la SCHL la majeure partie du quai Jacques-Cartier et la jetée MacKay en échange d'une compensation financière de \$3,5 millions et des terrains de l'ex-autostade. La cession de la bande de terrain qui longe la rue de la Commune depuis la rue Berri jusqu'à la rue McGill doit faire l'objet d'un transfert de propriété entre les deux sociétés de la Couronne, sans compensation financière autre que celle déjà versée, dès qu'une entente sera intervenue à propos de l'avenir de la voie ferrée.

Les voies ferrées sont considérées, selon certains designers, comme un obstacle majeur à l'aménagement du Vieux-Port (Masse, 1979b). Le groupe de travail mis sur pied pour étudier les conséquences de la disparition totale ou partielle des voies ferrées conclut qu'il est prématuré d'éliminer les quatre voies ferrées sur le territoire du Vieux-Port et qu'il faut en maintenir une pour conserver le transit entre les parties est et ouest du port. La suppression de cette voie nécessiterait des études complémentaires, des coûts et des délais additionnels. Plusieurs solutions sont évoquées pour limiter l'effet de barrière de cette infrastructure : son trafic peut être limité à certaines heures; elle peut aussi être aménagée en contrebas et traversée à l'aide de passerelles.

### 6.3.4. L'entente de 1979 sur la mise en valeur du Vieux-Montréal : une congruence entre le Gouvernement du Québec et la Ville

Alors que des débats et discussions ont lieu à propos du Vieux-Port, quelques interventions ponctuelles, menées par des particuliers ou les gouvernements, voient le jour dans le Vieux-Montréal. Elles restent limitées. Pour la Ville de Montréal, qui voit sa population diminuer depuis les années cinquante au profit de la banlieue, il s'agit de dynamiser son territoire et ses quartiers anciens, dont le Vieux-Montréal et ses faubourgs. Et Montréal lance en 1979, l'opération « 10 000 logements » pour faire revenir les résidants. D'autre part, la montée progressive des valeurs patrimoniales et l'ampleur des actions à mener dans l'arrondissement historique conduisent le gouvernement du Québec et la Ville à institutionnaliser le processus de conservation et de mise en valeur du quartier, ceci à travers la formulation de l'Entente sur le Vieux-Montréal et le patrimoine montréalais et la création d'une société paramunicipale de mise en valeur immobilière.

#### *6.3.4.1. Les grandes lignes de l'Entente : la mise en commun de ressources professionnelle et financière*

La loi sur les biens culturels, adoptée en 1972 par le gouvernement du Québec, précise les principes d'inscription des biens culturels et de conservation du patrimoine, elle prévoit aussi la possibilité d'une entente entre les gouvernements provincial et municipal. À la suite de l'adoption de cette loi, différentes démarches et études vont être engagées par le ministère. Des jalons sont posés en vue d'une entente avec d'autres partenaires pour mettre en valeur le Vieux-Montréal (Desrosier, 1978).

C'est à l'initiative du Gouvernement du Québec, le ministère des Affaires culturelles, qu'une entente est formulée en 1979 avec la Ville, pour le Vieux-Montréal. Appelée « Entente sur le Vieux-Montréal et le patrimoine montréalais », elle deviendra « Entente sur le développement culturel » quand son périmètre et ses actions seront étendus. L'Entente a été signée 15 ans après la reconnaissance officielle de l'arrondissement historique. Elle a pour objectifs : « ...de permettre l'établissement d'un consensus entre le gouvernement du Québec et la ville de



Montréal quant aux mesures à prendre pour assurer la sauvegarde et la mise en valeur du patrimoine architectural montréalais; ...de donner à la Ville les moyens financiers nécessaires pour assumer la maîtrise d'œuvre des projets de l'entente; ... de revitaliser les fonctions urbaines du Vieux-Montréal et de renouveler ce faisant sa vocation en tant que quartier du centre-ville; ... de préparer la voie au transfert éventuel à la ville de certaines responsabilités de la Loi sur les biens culturels concernant Montréal.».

Cette Entente permet de fixer des priorités d'actions et de coordonner des interventions publiques dans le Vieux-Montréal. Le principe est celui de la mise en commun de ressources professionnelle et financière - Ville et Ministère participent à hauteur de 50% chacun - pour différentes missions : des travaux sur les biens publics, un soutien à la rénovation des immeubles privés grâce à des subventions, ainsi que des études, des outils de communication et des campagnes archéologiques. Sa signature témoigne de la volonté de mettre en œuvre des projets publics dans le Vieux-Montréal et de soutenir des projets privés (tels le Cours Le Royer alors en cours de restauration).

L'Entente a abouti à la création en 1981, de la société paramunicipale SIMPA (Société immobilière du patrimoine architectural de Montréal). C'est une société dont l'actionnaire unique est la Ville de Montréal. Sa mission est d'apporter un soutien au développement du Vieux-Montréal, d'assurer la sauvegarde de bâtiments patrimoniaux et la mise en valeur des quartiers anciens sur tout le territoire de la ville. La SIMPA va acquérir terrains et bâtiments pour les restaurer et jouera un rôle majeur dans le Vieux-Montréal et ses faubourgs. Deux autres sociétés paramunicipales, la SODIM (Société de développement industriel de Montréal) et la SHDM (Société d'habitation et de développement de Montréal) sont aussi créées, pour améliorer le parc industriel de la Ville et l'offre en logements.

#### 6.3.4.2. *Un outil majeur, mais un manque d'encadrement des interventions dans une réflexion élargie*

Dès le début de l'Entente, les orientations générales suivantes sont formulées : « rétablir dans le Vieux-Montréal un équilibre fonctionnel notamment grâce à l'introduction de l'habitation et de ses services, de créer une animation culturelle et de rétablir un niveau d'investissement régulier et consistant » (Ministère des affaires culturelles et Ville de Montréal, 1979). Le développement résidentiel est très vite devenu une priorité et considéré comme la solution pour le Vieux-Montréal. Dès la fin des années soixante-dix, le service d'urbanisme avait pour objectif d'atteindre, pour le quartier et ses faubourgs, une population de 10 000 habitants (London et Bumbaru, 1986). Un objectif largement surestimé puisque aujourd'hui, la SDM estime à 3 500 le nombre de résidents du quartier. Pour adapter le quartier à cette nouvelle fonction, restaurants et cabarets, qui pourtant étaient en croissance, ont été éliminés de certains secteurs et des programmes de logements ont été lancés (ibid.). Ils n'ont pas atteint le succès que l'on prévoyait (ibid.). Et dans les années quatre-vingts les logements ont du mal à trouver preneur.

L'isolement du quartier et particulièrement l'incertitude concernant le Vieux-Port, sont vus comme le principal frein au développement du Vieux-Montréal et de ses faubourgs.

La signature de l'Entente marque un tournant très important pour le Vieux-Montréal. Elle témoigne d'une volonté politique qui s'affirme et d'une congruence Ville/Provincial pour la mise en valeur de l'arrondissement historique. Les priorités et les ambitions restent cependant floues pour le Vieux-Montréal et la question de l'articulation Vieux-Montréal/Vieux-Port, n'est pas approfondie. La principale critique qui doit être faite à propos de cette Entente est le manque de réflexion amont sur le quartier et de débat sur sa vocation. L'Entente présente des objectifs généraux et une liste d'actions à entreprendre (études, interventions physiques sur le bâti et les espaces publics, inventaires patrimoniaux), mais aucune réflexion sur la spécificité du Vieux-Montréal.

### 6.3.5. Congruences et divergences en 1980

En 1980, le gouvernement fédéral et la Ville de Montréal ont fait part officiellement de leurs positions quant au réaménagement du Vieux-Port et les citoyens ont pu exprimer leurs préoccupations à travers le processus de consultation organisé par l'Association/Le Vieux-Port. Le gouvernement du Québec quant à lui n'a adopté aucune position officielle. Si certains points de consensus apparaissent, des divergences majeures s'expriment quant à l'avenir de la zone du Vieux-Port proprement dite. D'autre part si les positions adoptées semblent fermes, nous verrons aussi que de multiples questions restent en suspend et que les incertitudes sur les volontés des gouvernements sont nombreuses.

#### *6.3.5.1. Des points de consensus sur les objectifs généraux et pour les secteurs périphériques*

En ce qui concerne les objectifs généraux du réaménagement de l'ensemble de l'aire du Vieux-Port, il y a un consensus général - Ville, Fédéral, citoyens - sur l'idée que le public doit avoir accès au bord de l'eau dans les limites imposées par la présence des activités portuaires traditionnelles. Le Fédéral met de l'avant la volonté à la fois de sauvegarder et promouvoir le patrimoine culturel canadien et de contribuer aux efforts de relèvement économique de Montréal.

Le maintien intégral des fonctions portuaires existantes dans la zone ouest et le développement de la zone de l'autostade en parc industriel et commercial est approuvé par les différents acteurs. Ceux-ci reconnaissent l'intérêt et la particularité la rue de la Commune, le Fédéral parle d'évoquer le caractère de « front de mer » de la rue de la Commune. Pour la Cité du Havre, la position du Fédéral, appuyée par la Ville était d'y conforter la fonction résidentielle. À l'issue des consultations publiques, cet objectif n'est plus une priorité à cause de l'environnement industriel du site et des conditions du marché. Un consensus émerge sur l'idée de favoriser les logements dans l'ancienne cours de triage Viger, secteur qui n'était pas initialement dans le périmètre.

## **Gouvernement du Canada : Objectifs d'aménagement énoncés en 1977 et 1978**

### **Objectifs généraux du Canada**

1. Sauvegarder et promouvoir le patrimoine culturel canadien.
2. Améliorer les conditions de vie urbaine et faciliter l'accès du public au bord de l'eau, dans les limites imposées par la présence du port.
3. Contribuer aux efforts de relèvement économique.
4. Maintenir certaines fonctions portuaires qui conviennent dans un environnement urbain et historique.

### **Objectifs spécifiques retenus par les administrations fédérales**

#### *Objectifs appliqués à l'ensemble du territoire du Vieux-Port*

1. Mettre en valeur tous les éléments culturels et historiques déjà en place.
2. Assurer que l'impact du développement profite aux quartiers avoisinants et à la Ville de Montréal en général.
3. Garantir non seulement à la population locale, mais au public montréalais l'accès au Saint-Laurent.
4. Concevoir l'aménagement urbain du site comme un prolongement intégral de la ville et en particulier du Vieux-Montréal.

#### *Objectifs pour la zone de la Cité du Havre*

1. Relier le site au réseau régional de pistes cyclables et de ski de fond.
2. Renforcer la vocation résidentielle et ajouter les fonctions complémentaires nécessaires.
3. Élargir le choix des habitations de façon à desservir un éventail de population plus étendu que celui qui existe actuellement.

#### *Objectifs pour la zone ouest et le Canal de Lachine*

1. Maintenir intégralement, pour l'avenir immédiat, les fonctions portuaires existantes.
2. Développer la zone de l'autostade en parc industriel à vocation portuaire.
3. S'assurer de la compatibilité des fonctions existantes avec l'aménagement des autres zones.
4. Relier le réseau de piste cyclo-loisir entre le corridor du Canal de Lachine et celui de la Cité du Havre.
5. Renforcer par leurs fonctions récréatives et historiques le lien entre la zone du Canal de Lachine, le Vieux-Montréal et la place Jacques-Cartier.
6. Sauvegarder les éléments significatifs du Canal et les mettre en valeur pour des fins de conservation et d'interprétation.

#### *Objectifs pour la zone du Vieux-Port proprement dite*

1. Établir par le développement de ce territoire, un catalyseur qui contribuera à promouvoir la revitalisation de l'arrondissement historique.
2. Chercher les moyens comme l'habitation, la fonction commerciale, institutionnelle et récréative qui pourraient aider à revitaliser le Vieux-Montréal.
3. Favoriser au maximum l'interaction nécessaire entre les nouvelles fonctions urbaines du territoire à développer et l'héritage culturel existant et utiliser cet héritage comme thème principal de développement.
4. Mettre en évidence tous les éléments culturels et historiques existants.
5. Évoquer le caractère de « front de mer » de la rue de la Commune.
6. Établir par le développement de ce nouveau territoire, un nouvel équilibre socio-économique qui contribuera à promouvoir l'intérêt de la population pour le Vieux-Port et le Vieux-Montréal.

#### *Objectifs pour la zone de la Pointe-à-Callière*

1. Utiliser le développement de la Pointe-à-Callière en tant que lien entre le futur aménagement du Vieux-Port et le réaménagement du Vieux-Montréal.
2. Rechercher les moyens, entre autres l'habitation, la fonction commerciale, institutionnelle et récréative, qui pourraient apporter les éléments nécessaires pour compléter et vivifier les fonctions urbaine de la Pointe-à-Callière tout en mettant en valeur les éléments historiques et culturels.
3. Renforcer le caractère historique de la zone.
4. Montrer comment, par le recyclage des vieux immeubles ayant une valeur historique ou architecturale valable, on peut introduire des facilités résidentielles accessibles à toutes les couches de la population.

Figure 6.3.5.1-1 Gouvernement du Canada : Objectifs d'aménagement énoncés en 1977 et 1978 (Gouvernement du Canada, 1979)

#### *6.3.5.2. Des visions opposées pour l'aménagement de la zone centrale du Vieux-Port*

Ce sont particulièrement sur la zone du Vieux-Port proprement dite que des divergences majeures apparaissent. Il est admis par tous les acteurs que le développement du Vieux-Port doit favoriser la revitalisation de l'arrondissement historique. Pour le Fédéral cependant, ce sont des moyens comme l'habitation, la fonction commerciale, institutionnelle et récréative qui pourraient aider à revitaliser le Vieux-Montréal. Les investissements fédéraux « sur les propriétés du Vieux-Port et des environs visent essentiellement à canaliser et inciter une activité importante du secteur privé. Le gouvernement procurera le capital initial pour couvrir certains coûts de planification, d'infrastructure et d'accueil, de réhabilitation et d'amélioration générale du site. Toutefois à plus long terme, la majorité des coûts de développement seront assumés par le secteur privé qui possède à bon droit les ressources et le savoir-faire pour réaliser un tel projet » (Gouvernement du Canada (1979b)).

La vision de la Ville est totalement opposée puisque celle-ci entend conserver un important espace libre pour la population et s'oppose à la création d'une nouvelle tranche de ville entre la rue de la Commune et le fleuve (Lamarre, cité par Gouvernement du Canada, 1979a). C'est une position qui sera appuyée par la commission Jacques-Viger. Pour la Ville, le réaménagement du Vieux-Port doit être un investissement fédéral pour un espace public. Desrosier (1978) dans une étude préparée pour le ministère des Affaires culturelles se positionne dans le même sens, préconisant que la zone portuaire soit affectée « à des fonctions de loisir, d'espaces vert et d'équipement public destiné à la desserte du quartier ».

Les recommandations issues des consultations publiques confortent la position de la Ville : « il ne devrait pas y avoir d'habitation au sud de la rue de la Commune, à côté du Vieux-Montréal. Le gouvernement Fédéral [...] ne devrait pas considérer le secteur comme un projet immobilier et une source de revenus » (Association/Le Vieux-Port, 1979, recommandations 4 et 6). Ce sont donc des perspectives opposées qui sont affichées, le Fédéral envisageant un développement mixte des terrains,

tandis que la Ville et l'Association/Le Vieux-Port préconisent un vaste espace public.

#### *6.3.5.3. Position ferme ou opportunisme ? La Ville propose une cité du cinéma dans le Vieux-Port*

La Ville de Montréal, qui a lancé seule dans les années soixante, un mouvement de revalorisation du Vieux-Montréal, cherche à affirmer sa place face aux projets du gouvernement Fédéral dans le Vieux-Port et à la responsabilité du ministère des Affaires culturelles dans l'arrondissement historique. « La Ville doit rester le maître d'œuvre sur son territoire » précise Yvon Lamarre président du comité exécutif de Montréal (cité par Duhamel, 1979). Celui-ci ajoute que le Vieux-Montréal constitue un ensemble urbain beaucoup plus vaste que le territoire de l'arrondissement historique et qu'il s'étend du fleuve à l'autoroute Ville-Marie, de la rue McGill à la rue Berri (ibid.). Il réaffirme ainsi sa divergence avec le gouvernement provincial au sujet du périmètre de l'arrondissement historique. La Ville doit faire part de ses principes de développement même si elle n'est pas propriétaire du territoire. Monsieur Lamarre répète que les objectifs de la Ville pour le Vieux-Port consistent à ouvrir une fenêtre sur le fleuve en aménageant, sur l'espace récupéré du port, un parc urbain, un couloir de verdure dans lequel on érigera le moins possible des immeubles (ibid.). Au delà de ces grands objectifs, la Ville n'a cependant pas proposé de projet plus précis, ni de plan d'aménagement qui auraient favorisé la concrétisation de ses principes. Elle n'associe pas à ses ambitions les moyens qu'il faudrait.

À la fin de l'année 1979, et malgré cette position qui semblait ferme, le maire Jean Drapeau préconise l'établissement d'une Cité du cinéma dans le Vieux-Port. Ce projet devient la cinquième option possible pour le Vieux-Port. C'est un important centre de production cinématographique qui est projeté sur le quai Jacques-Cartier et dans les hangars avoisinants. Les fonctionnaires de la Ville de Montréal commencent à préparer des propositions dans le secret semble-t-il (Leclerc, 1980). Il s'agit de bâtiments de type industriel, studios, équipements de production et

d'entreposage, ateliers, pouvant être aménagés dans des entrepôts existants ou de nouvelles constructions.

Un tel projet suscite de nombreuses questions et craintes exprimées par les journalistes et l'Association/Le Vieux-Port qui publie alors un mémoire pour faire le point sur le projet (Association/le Vieux-Port, 1980). La cité du cinéma pourrait en effet boucher la perspective qui vient d'être ouverte devant le marché Bonsecours, compromettre le projet d'« une fenêtre sur le fleuve » et entrer en conflit avec le secteur historique du Vieux-Montréal. Y-a-t-il un besoin pour une telle Cité à Montréal ? N'y a-t-il pas un autre site plus favorable que le Vieux-Port ? Faut-il un projet de grande ampleur comme le préconise Jean Drapeau ou un projet plus restreint qui pourrait prendre place sur le quai King Edward ?

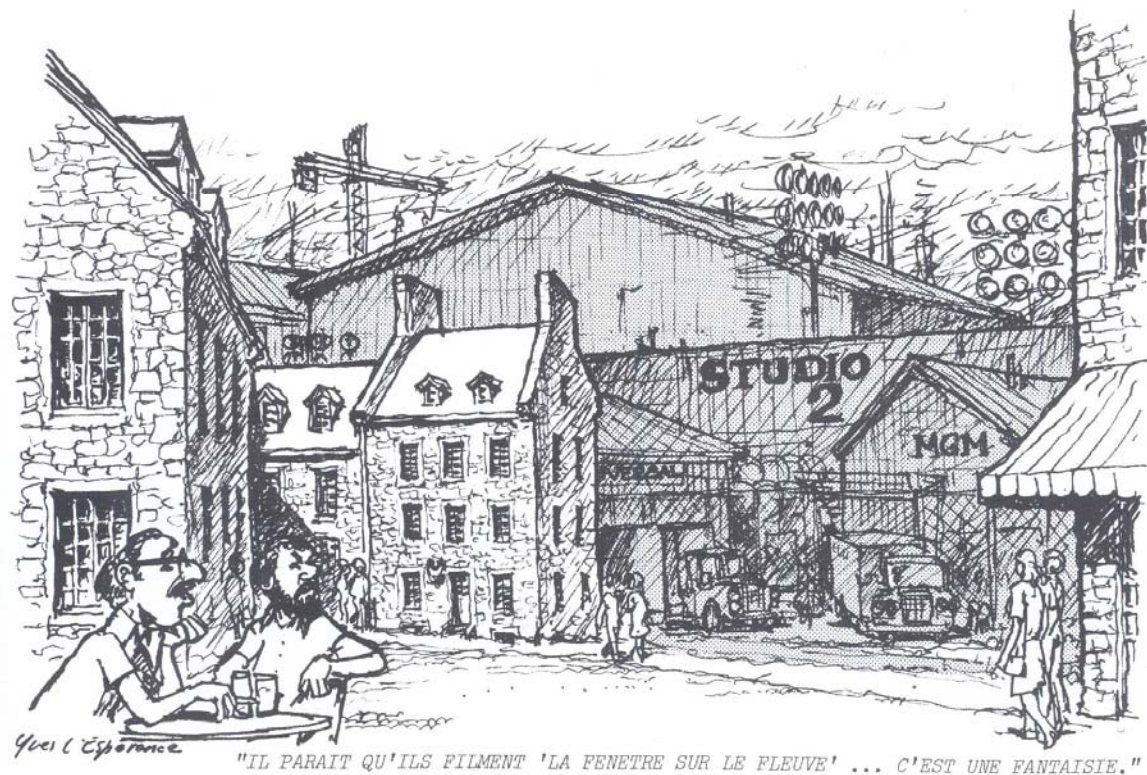


Figure 6.3.5.3-1 L'inquiétude suscitée par le projet de cité du cinéma (Yves l'Espérance, L'Association/Le Vieux-Port, 1980, p.12).

La divergence est manifeste aussi entre la Ville et Québec, le ministre des Affaires culturelles, monsieur Denis Vaugeois a affirmé que son ministère considère qu'il

n'existe aucun besoin pour un tel projet (L'Association/le Vieux-Port, 1980, p.6). D'autre part ce projet est contradictoire avec les ambitions de mise en valeur du Vieux-Montréal, affichées dans le cadre de l'Entente Mac/Ville. La Ville a refusé le développement industriel du port en face du Vieux-Montréal, mais propose un autre projet de nature ... industrielle.

Le projet de cité du cinéma remet totalement en question la position, qui semblait déterminée, de la Ville pour le Vieux-Port. André Ouellet souligne l'absence de volonté politique de la Ville dans le projet du Vieux-Port, ce qui constitue un obstacle majeur. Il dénonce à la fois le fait que la Ville n'adopte pas de position ferme et ne veuille pas s'investir financièrement dans le projet (Lavoie, 1980 a). D'autre part la presse rappelle l'épisode du parc Bellerive qui renforce le manque de crédibilité de la Ville. Le Conseil des Ports nationaux a cédé en 1970 des terrains à la Ville en vue d'en faire une promenade au bord du fleuve dans l'est de Montréal. La Ville s'est empressée cependant de céder une partie du terrain à une firme d'importation d'automobiles pour entreposer ses véhicules et a oublié d'aménager le parc ! (Allen, 1982) Le projet de Cité du cinéma témoigne d'une attitude opportuniste de la Ville et questionne son ambition pour le Vieux-Montréal et le Vieux-Port.

#### *6.3.5.4. Découragement en 1980, le projet se trouve entre plusieurs intervenants fédéraux*

Lors du lancement des consultations publiques en 1978, l'échéancier prévoyait le démarrage des travaux à l'automne 1979. Pourtant en 1980, les incertitudes sont nombreuses, le projet fédéral est au point mort, d'autant plus que l'année est marquée par le premier référendum pour la souveraineté du Québec.

Durant l'année 1979, des mesures d'austérité sont prises au niveau fédéral, les élections fédérales portent au pouvoir un gouvernement conservateur et la responsabilité du projet le Vieux-Port est transférée. Le premier ministre élu en mai 1979 est Joe Clark et c'est monsieur E. MacKay, ministre de l'Expansion économique régionale qui est désigné ministre responsable de la SCHL (Société



centrale d'hypothèques et de logements qui devient en 1979 la Société canadienne d'hypothèques et de logement). Alors que le ministre Ouellet parrainait de très près le projet et avait lui-même préconisé la consultation populaire, l'équipe ministérielle des conservateurs semble peu au courant du projet montréalais (Masse, 1980). Dès janvier 1980, l'Association est informée que son budget doit être coupé. La publication en décembre 1979 des recommandations de l'Association le Vieux-Port apparaît, pour le Fédéral, comme la conclusion du processus de consultation alors que les dirigeants de l'Association n'y voient qu'une étape (Duhamel, 1980). C'est une divergence majeure qui oppose alors le Fédéral et l'Association. Cette dernière multiplie les démarches auprès du Fédéral et demande à ses membres de se mobiliser pour pouvoir poursuivre les réflexions. Elle va leur demander un appui financier, alors que jusqu'à ce moment là, l'adhésion était gratuite. L'Association, souhaitant poursuivre les réflexions, lance par ailleurs un concours de design pour obtenir des images des réaménagements souhaités par les Montréalais et tels qu'exprimés lors des consultations publiques.

La gestion du projet le Vieux-Port par la SCHL est remise en question puisque l'habitation ne semble pas devoir occuper une place importante dans le projet. La SCHL n'a d'autre part pas le mandat ni les outils nécessaires pour orchestrer un tel projet de réaménagement qui implique des négociations entre paliers de gouvernement et entre sociétés de la Couronne (Lavoie, 1980b). Des négociations sont engagées en 1980 pour savoir à qui le projet doit être transféré : au ministère des Travaux publics? Au Port de Montréal? À une nouvelle corporation avec ou sans la participation de la Ville et de la Province? (Association Le Vieux-Port, 30 juin 1980). Le projet se trouve entre plusieurs intervenants fédéraux et aucun service n'a voulu prendre la responsabilité d'ouvrir le Vieux-Port pour l'été, malgré les demandes de l'Association.

À l'automne 1980, l'avenir du projet est totalement incertain. Le public n'a pas accès au bord de l'eau. Le silo à grain n° 1 est toujours en activité en face de la place Royale et « les autorités du port ont encore besoin des convoyeurs, des voies ferrées

et autres équipements qui entravent la libre circulation des piétons dans cette partie du port » (Masse, 1981). Les autorités fédérales semblent se désintéresser du dossier, malgré les multiples démarches engagées par l'Association le Vieux-Port. La Ville quant à elle n'a pas renoncé à sa cité du cinéma et Ottawa préfère attendre de savoir si ce projet progresse. Enfin puisqu'aucun consensus n'émerge entre les paliers de gouvernement et la population à la suite des consultations publiques, le gouvernement fédéral parle d'étudier la question montréalaise à partir « d'une approche globale », c'est-à-dire en fonction des différentes interventions de cette nature à travers le pays (Lavoie, 1980b). La situation étant dans l'impasse à Montréal, le Fédéral tente de se tourner vers ce qui se fait ailleurs. Le réaménagement du Vieux-Port de Montréal ne semble cependant pas parmi ses priorités.

#### **6.4. De nouvelles perspectives pour le Vieux-Port à partir de 1981**

À partir de 1981, de nouvelles perspectives s'annoncent pour le Vieux-Port. Une fenêtre sur le fleuve est ouverte et un acteur majeur va se mettre en place, la Société du Vieux-Port, témoignant de la volonté du Fédéral de concrétiser ses orientations d'aménagement. La Société du Vieux-Port a été créée la même année que la SIMPA. En 1981, ce sont donc des acteurs importants qui se mettent en place de part et d'autre de la rue de la Commune, acteurs qui témoignent, par leur mandat, de la volonté d'avancer concrètement dans la mise en valeur du Vieux-Port et du Vieux-Montréal. C'est un certain enthousiasme qui caractérise les premiers gestes posés par le fédéral. Nous verrons cependant que cet enthousiasme va rapidement s'effriter face à des divergences qui demeurent majeures quant aux principes d'aménagement du Vieux-Port.

##### **6.4.1. Le Fédéral ouvre une fenêtre sur le fleuve et crée la Société du Vieux-Port**

C'est cinq années après l'annonce de l'ouverture d'une fenêtre sur le fleuve que le Vieux-Port est effectivement ouvert au public et que la création de la Société du Vieux-Port laisse entrevoir de nouvelles perspectives.

#### *6.4.1.1. L'été 1981 marque l'ouverture du Vieux-Port au public*

Le gouvernement fédéral publie, en 1981, une brochure intitulée : « Le Vieux-Port - Une fenêtre sur le fleuve, un parc dans le Vieux-Port de Montréal » (Gouvernement du Canada, 1981) et engage d'importants travaux dans le Vieux-Port. Le gouvernement du Canada confie à Travaux publics Canada, le soin de réaliser une première tranche de travaux visant à établir un corridor de verdure tout au long de la rue de la Commune et à ouvrir un accès public sur le quai Jacques-Cartier avec des aménagements temporaires. Le Fédéral souligne que ces projets recourent l'essence des propositions formulées par la Ville en 1978 et requièrent l'adhésion des Montréalais rejoints lors des consultations publiques (ibid. p.3). L'Association le Vieux-Port se félicite quant à elle de voir se réaliser deux de ses recommandations clés (Association le Vieux-Port, 1981).

Un programme d'animation est mis en place pour l'été 1981 avec des spectacles, projections de films, expositions et un village d'artisans, qui attirent un nombre important de Montréalais les fins de semaines (Pinard, 1981). Ce programme apporte, selon G. Vibien directeur du projet, un premier souffle de vie à cet espace jusqu'alors déserté (Duhamel, 1981). Il permet à la population montréalaise de se réapproprié progressivement le secteur.

#### *6.4.1.2. Une société de la Couronne avec un mandat orienté vers un développement mixte et un équilibre budgétaire*

Le 11 décembre 1981, le gouvernement fédéral annonce la formation d'une corporation de la Couronne pour développer le Vieux-Port. Cette corporation se nomme « Canada Lands Company ou Société immobilière du Canada (le Vieux-Port de Montréal) ltd ». Elle est connue sous le nom de Société du Vieux-Port de Montréal (SVPM). La Société du Vieux-Port a pour actionnaire unique le ministère des Travaux publics.

Le président du Conseil d'administration est monsieur Paul Gérin Lajoie, ancien ministre provincial de l'éducation et président de Projecto International Inc, une firme de consultants. Parmi les membres du conseil d'administration se trouvent M.

Pierre Camu, président de March Shipping Ltd, Me Guy Lacoste, notaire, directeur du service de la gestion immobilière de la Ville de Montréal, M. Pierre Lortie, président de la Bourse de Montréal, M. Jim Thom, président de Montréal Shipping Inc., Me Clermont Vermette, c.r., ainsi que Rita R. Dandavino, urbaniste.

La Société du Vieux-Port de Montréal reçoit pour mandat « de développer et de promouvoir le développement du territoire du Vieux-Port selon le plan directeur approuvé » (cf. annexe 3). Le mandat et les objectifs de la Société mettent de l'avant l'idée d'un développement mixte (résidentiel, commercial, culturel, touristique et récréatif) ainsi que d'investissements ou d'ententes avec le secteur privé, permettant de tirer des revenus couvrant les dépenses de développement à caractère non rentable. La Société du Vieux-Port a aussi pour mandat de conclure toute entente nécessaire avec d'autres paliers de gouvernement susceptibles d'associer d'autres fonds publics à ceux du Gouvernement du Canada. Les objectifs sont axés sur la sauvegarde et la promotion du patrimoine culturel canadien, ainsi que sur l'intégration de l'aménagement du Vieux-Port et du Vieux-Montréal « dans une stratégie commune de développement ».

La création de la Société du Vieux-Port témoigne d'une volonté fédérale d'avancer dans le projet. Un important pas en avant a été fait en créant un acteur ayant la compétence d'entreprendre l'aménagement du secteur. Le conseil d'administration de la Société du Vieux-Port regroupe des personnalités montréalaises, l'industrie maritime et la Ville de Montréal. Un pas en arrière a cependant aussi été fait puisque le Fédéral semble peu tenir compte des acquis de la consultation publique. C'est une vision d'un développement mixte, s'apparentant aux autres expériences nord-américaines, qui anime la Société du Vieux-Port à sa création. Pour le président du Conseil d'administration, la Société du Vieux-Port va probablement être responsable des routes, parcs et stationnements tandis que les bâtiments seront assumés par les développeurs privés (Gérin Lajoie, cité par Shepherd, 1982). C'est un discours qui diffère des annonces faites au début de l'année 1981, quand l'ouverture du Vieux-Port au public a été annoncée, et qui s'oppose aux objectifs de la Ville pour le site.

L'Association/Le Vieux-Port devient un organisme autonome non subventionné, elle va continuer ses activités mais sera toutefois moins présente. Mark London quant à lui, va suivre de près les débats en tant que directeur du groupe Héritage Montréal.

#### 6.4.2. De nouvelles études et interventions sur le site

Peu après sa création, la Société du Vieux-Port poursuit les travaux amorcés par le ministère des Travaux publics et engage de nouvelles études de mise en valeur du territoire portuaire.

##### *6.4.2.1. La Société du Vieux-Port poursuit des travaux et engage un programme d'animations*

En 1982, la Tour de l'Horloge est restaurée et aménagée par la Société du Vieux-Port en observatoire et en centre d'interprétation. Elle est inaugurée pendant l'été et devient l'emblème du Vieux-Port de Montréal. La Société immobilière a aménagé un petit parc au pied de la tour. L'exposition qu'elle abrite sur le thème « Du fleuve à la Ville : le port », montre l'évolution des rapports entre le port et la ville. Le haut de la tour offre un panorama exceptionnel sur Montréal, le fleuve et les îles. La restauration de cette tour est un premier geste important de la Société du Vieux-Port qui met en valeur un monument historique du Vieux-Port. L'édifice laisse une place à l'histoire au milieu d'un important festival récréatif organisé pendant tout l'été 1982 sur le quai Jacques-Cartier.

Plus ambitieux que le programme de l'année précédente, le « Festival du Vieux-Port » comprend : des spectacles, concerts, expositions, jeux, marché aux puces, excursions en bateau, location de bicyclettes et restaurants. Les aménagements temporaires et certaines attractions sont organisées sur le thème des départs en croisières du début du siècle. C'est un bilan mitigé et des questions qui émergent de cette expérience de festival. Le Vieux-Port attire les Montréalais, toutefois le site n'a pas encore sa propre identité. Y a-t-il trop ou pas assez d'animations? Les gens s'y ennuiant, souligne une journaliste, alors qu'à Boston ou à Place Ontario à Toronto, les visiteurs ont des centaines de choses à faire ou regarder (Gagnon, 1982). « On détruit des hangars, alors qu'à Vancouver on transforme des entrepôts vétustes en un

marché superbe (Granville Market) » (Céré, 1982). Si les animations semblent plus réussies dans d'autres villes, la vocation de distraction et d'amusement que semble prendre le Vieux-Port est aussi questionnée. Quelle âme souhaite-t-on donner au Vieux-Port? (ibid.)

L'aménagement de l'esplanade de la rue de la Commune, longeant le port, avec une promenade pour les piétons et une piste cyclable est poursuivi. Six des huit voies ferrées sont supprimées et des grilles de métal remplacent les palissades de bois. La Société du Vieux-Port élabore les plans d'une promenade publique à la Cité du Havre. Ce parc doit s'intégrer à un projet de développement résidentiel que prépare la Société Canadienne d'Hypothèque et de logement. La restauration de l'édifice Allan qui accueillera les bureaux de la Société du Vieux-Port est engagée. Situé à l'angle de la rue Saint-Pierre et de la rue de la Commune, cet édifice abritait dans la deuxième moitié du 19<sup>e</sup> siècle la plus importante société de navigation de l'époque.

Parallèlement à l'engagement des travaux, la Société du Vieux-Port donne le mandat au groupe Lavalin/DMA (Desnoyers Mercure et Associés) de faire une mise à jour des différents projets élaborés jusqu'à maintenant, en tenant compte des résultats des consultations publiques. La firme devra en outre réaliser des études de faisabilité et de rentabilité de différents aspects de ces projets. En collaboration avec Schoenauer/Devencore des propositions sont demandées pour la mise en valeur du secteur Jacques-Cartier.

#### *6.4.2.2. Des discussions s'engagent entre les trois paliers de gouvernement et au sein du gouvernement Fédéral*

Peu après la création de la Société du Vieux-Port, des discussions s'engagent avec Québec et Montréal. La Société du Vieux-Port étudie avec le ministère des Affaires culturelles la possibilité de transformer la gare maritime Louis-Jolliet, sur le quai King Edward, en musée de sciences et de technologies. Une salle de concert est envisagée au bord de l'eau, pour l'Orchestre symphonique de Montréal.

Avec la Ville, la Société engage des discussions à propos du marché Bonsecours. « La Société espère que la Ville de Montréal pourra rendre le marché Bonsecours disponible pour des fins qui restent à déterminer, mais dont on sait déjà qu'elles s'inscriront dans le plan global de mise en valeur du Vieux-Port » (Pinard, 1982). Le musée des Beaux arts de Montréal va s'intéresser au bâtiment. Il est clair, depuis le début des discussions, que le marché Bonsecours est indissociable de l'avenir du Vieux-Port.

Si des discussions s'engagent avec la Ville et Québec, un manque de communication se manifeste entre la Société du Vieux-Port et l'administration portuaire. Cette dernière a appris par hasard la volonté de repousser la limite du territoire du Vieux-Port de la rue Berri à la rue Amherst. L'administration portuaire trouve la Société du Vieux-Port un peu trop « gourmande » en espaces, surtout face au peu de réalisations actuellement menées à bien dans le Vieux-Port. Roméo Boyer, président du conseil d'administration du Port de Montréal précise que le Port n'a jamais prévu de céder le territoire situé entre les rues Berri et Amherst et notamment l'entrepôt frigorifique (Pinard, 1982b).

#### *6.4.2.3. La démolition du silo numéro 1, un projet controversé*

En décembre 1982, la Société du Vieux-Port lance un appel d'offres en vue de la démolition du silo n°1, situé entre les quais King Edward et Alexandra et en face de la place Royale. L'espace libéré doit être remplacé par un espace vert. L'épisode de cette destruction est important. Il révèle à la fois un mode de fonctionnement de la Société du Vieux-Port qui est critiqué et des préoccupations patrimoniales qui s'affirment.

C'est par hasard, en regardant la rubrique « appels d'offres » des journaux, que l'organisme Sauvons Montréal a appris le projet de la Société du Vieux-Port et a déclenché, par la voix d'un de ses membres, Peter Lanken, un mouvement de protestation et un questionnement face à ce projet (Benoit, 1982). Ce sont à la fois les organismes de préservation du patrimoine, Sauvons Montréal et Héritage Montréal, l'Union des producteurs agricoles, le Syndicat national des employés du

Port de Montréal (CSN) et la Fédération des producteurs de cultures commerciales du Québec qui s'opposent à la démolition du silo (Benoît, 1983). Le silo no 1 a une fonction portuaire, une valeur architecturale et patrimoniale. Construit en deux étapes, en 1902 et 1912, le silo en acier et ciment a une structure unique. Il fait partie de ceux qu'admirait Le Corbusier. Il symbolise une époque où Montréal était le premier port exportateur de céréales d'Amérique du Nord.

Même le Port de Montréal questionne ce projet (Pinard, 1982b). Le Port craint qu'avec la démolition du silo la capacité d'emmagasinage du port soit trop réduite, alors que tout le monde voudrait voir le transport de céréales se développer. Le silo no1 est la seule installation utilisée pour l'exportation de céréales produites dans l'Est et sa démolition pourrait entraîner l'abandon de ce marché d'exportation. Le projet entraînera la suppression de 60 emplois, ce qui est largement souligné dans les journaux dans un contexte où le taux de chômage est élevé.

Les opposants soulignent qu'il n'y a pas de plan de développement pour le Vieux-Port et l'espace libéré par le silo, ou tout du moins que la Société du Vieux-Port n'a pas rendu publics ses projets. Un plan a été promis au printemps dernier mais on l'attend toujours. La Société du Vieux-Port justifie ce projet, par l'idée d'enlever une importante barrière entre le fleuve et le Vieux-Montréal. Il est cependant souligné par Peter Lanken (1983) que ce n'est pas le Saint-Laurent qui se trouve derrière le silo, mais l'étroit bassin du port fermé par la péninsule de la Cité du Havre. Cette vue ne vaut pas, selon lui, les \$2,5 millions que coûte la démolition du silo (ibid.).

Ni la Ville, ni Québec n'ont adopté de position officielle face à ce projet. Un collaborateur d'Yvon Lamarre aurait cependant demandé à la Société de la Couronne d'étudier la possibilité de recycler l'édifice en logements (Shepherd, 1983). La Ville, qui a pourtant dit qu'elle ne voulait pas de logements au sud de la rue de la Commune, se contredit là encore.



Les débats entourant la démolition du silo témoignent d'une reconnaissance plus importante des spécificités de Montréal qui émerge. « Our Vieux-Port cannot be treated as Toronto's. We have an important Canadian historical site with important heritage structures » (Wolff, 1983). Cette fois-ci Toronto est citée non comme exemple à suivre mais comme une expérience dont il faut se démarquer.

Malgré les oppositions, la démolition du silo sera finalement amorcée pendant l'été 1983. Ce geste indique pour certains que le Fédéral ne veut pas comprendre ni reconnaître la signification de ce monument pour Montréal (Bronson, 1983).

#### *6.4.2.4. Le Fédéral annonce \$40 millions dans le Vieux-Port pour relancer l'industrie de la construction et l'emploi*

Dans un contexte de récession économique, c'est sur le plan de la création d'emplois et de la relance du secteur de la construction qu'Ottawa justifie des investissements dans le Vieux-Port. Le ministre des Travaux publics, monsieur Roméo Leblanc, et le ministre de la Consommation et des Corporations, monsieur André Ouellet, annoncent au printemps 1983, \$40 millions d'investissements pour les trois années à venir. Il s'agit de travaux d'infrastructures sur le quai Jacques-Cartier et le bassin de l'Horloge (aires de stationnement, voirie, préservation des quais), de la construction d'un centre d'accueil et d'information. Ces fonds doivent servir aussi à l'aménagement de promenades et de pistes cyclables.

En juin 1983, les droits de propriété des terrains du Vieux-Port sont transférés du Port de Montréal, à la Société du Vieux-Port, ce qui concrétise l'autonomie de la Société du Vieux-Port dans la gestion du projet de réaménagement. La jetée Alexandra, qui accueille le terminal passagers, est exclue de cette juridiction et demeure sous celle du Port de Montréal. L'administration du port de Montréal quant à elle, obtient une plus grande autonomie de gestion qui la détache de l'administration centrale. Elle reste cependant rattachée à la Société Canadienne des Ports (ex Conseil des Ports nationaux).

Le principe d'un développement mixte résidentiel et commercial du Vieux-Port semble se confirmer, bien qu'aucun plan directeur n'ait été rendu public et approuvé. L'étude réalisée en 1982 et 1983 par la firme Schoenauer/Devencore pour le secteur Jacques-Cartier, propose un développement mixte avec des fonctions récréatives, résidentielles, commerciales, des bureaux et un hôtel ainsi qu'une station de métro sur le quai de l'horloge. Pour l'ancien secrétaire de L'Association/Le Vieux-Port, le plan élaboré par la firme montre que la consultation publique a été faite « pour la forme ». « Il est clair que le gouvernement fédéral ne veut pas perdre de temps à discuter de la façon la plus appropriée d'aménager le Vieux-Port. Les décisions de fond ont été prises et leur exécution doit débiter le plus tôt possible » (London, 1982, p.37).

Au cours de l'été 1983, la Société du Vieux-Port annonce les grandes lignes du projet qu'il prévoit. Il s'agit d'une part de l'aménagement du « parc du bassin de Maisonneuve », lieu de halte et de promenade, à l'ouest du boulevard Saint-Laurent sur l'emplacement des silos en cours de démolition. Il s'agit d'autre part d'un développement résidentiel sur les grands espaces des quais Jacques-Cartier et de l'Horloge. Des immeubles de cinq ou six étages ne bloquant toutefois pas la vue sur le fleuve sont envisagés. Les travaux engagés par la Société du Vieux-Port devraient susciter, selon son président, monsieur Paul Gérin-Lajoie, des investissements de \$250 millions du secteur privé dans la construction de bureaux, logements et commerces de détails, et contribuer à la création de plus de 10 000 emplois. La Société du Vieux-Port a semble-t-il accepté des propositions de développement pour l'implantation de logements sur les berges du fleuve (Bonhomme, 1983b). Or dans le Vieux-Montréal, les constructeurs de logements semblent avoir du mal à vendre leurs projets.

Des tensions se manifestent cependant au sein de la Société du Vieux-Port. Gérard Vibien, directeur de la Société du Vieux-Port, démissionne et c'est Paul Gérin-Lajoie qui cumule la double fonction de président et de directeur général. La démission du directeur semble due à un différent sur la façon d'élaborer le concept

d'aménagement et le plan directeur du Vieux-Port (Bonhomme, 1983c). Gérard Vibien souhaitait que cela se fasse en renforçant l'administration portuaire afin que celle-ci élabore elle-même les concepts, alors que Paul Gérin-Lajoie a favorisé l'intervention de consultants extérieurs (ibid.).

#### *6.4.2.5. Les défenseurs du Vieux-Montréal s'affirment et des tensions se manifestent*

Le projet de développement mixte, résidentiel et commercial semble progresser dans le Vieux-Port, ceci sans toutefois qu'aucun plan directeur n'ait été rendu public, malgré ce qui avait été annoncé par le gouvernement fédéral. Et diverses réactions vont progressivement s'affirmer. C'est tout d'abord la Commission Jacques-Viger qui va publier un communiqué pour s'opposer à la construction d'immeubles dans le Vieux-Port. Habituellement discrète et ayant peu l'habitude de communiquer publiquement ses avis, la Commission Jacques-Viger s'affirme cette fois-ci par rapport au Vieux-Port. Elle souligne que les projets auront pour effet de couper l'arrondissement historique de son fleuve. « Elle estime que le Vieux-Montréal gagnerait beaucoup à retrouver le contact direct et immédiat avec le fleuve. La construction d'immeubles, à caractère public et privé, sur l'emplacement du Vieux-Port se trouverait à entourer de toutes parts le Vieux-Montréal qui ne deviendrait qu'un quartier parmi d'autres. Isolé du fleuve, il perdrait ainsi définitivement sa qualité de ville portuaire » (Commission Jacques-Viger, cité par Duhamel, 1983). Cette position est appuyée peu après par la Société Héritage Montréal et l'Association des propriétaires du Vieux-Montréal et particulièrement par la voix de Phyllis Lambert et Mark London alors directeur d'Héritage Montréal (Bonhomme, 1983a).

La création de l'organisme Action Vieux-Montréal en 1980, association sans but lucratif, témoigne de l'affirmation de préoccupations qui émergent pour le Vieux-Montréal. Cette association regroupe les résidants, commerçants, gens d'affaires et travailleurs du Vieux-Montréal. Elle est préoccupée par la revitalisation, la qualité de vie et l'évolution du Vieux-Montréal en harmonie avec son caractère historique. Elle met de l'avant l'idée de la suppression des quais pour retrouver le rivage aux

pieds de la rue de la Commune. Cette option est clairement animée par la crainte que se développent des activités ou festivals qui viennent nuire au quartier historique.

*6.4.2.6. Été 1983 : le public confirme son intérêt pour le Vieux-Port et la Société du Vieux-Port présente un plan d'aménagement*

De nouvelles attractions se mettent en place pour l'été, il s'agit notamment d'une « plage flottante » aménagée sur des barges le long du quai Jacques-Cartier avec café terrasse et scène pour spectacles. La descente des rapides de Lachine est accessible par un pourvoyeur du quai Victoria et les visiteurs peuvent se restaurer dans le restaurant flottant, le Ville-Marie. Il y a le marché aux puces et un centre d'arts, des amuseurs publics, ainsi que plusieurs expositions (insectes et voitures anciennes). Si jusqu'à présent une certaine dimension maritime avait été recherchée dans les activités, c'est plus un climat de foire qui prévaut cette année là. Une journaliste parle d'un « enchevêtrement d'activités hétéroclites », un aspect de « foire ou de cirque ambulante », « un calendrier des événements bizarre et échevelé » (Laurier, 1983). Toutefois les visiteurs sont de plus en plus nombreux (Forest, 1983) et les touristes sont heureux (Laurier, 1983).

En novembre 1983, monsieur Paul Gérin-Lajoie, président directeur de la Société du Vieux-Port, donne le coup d'envoi du programme de réaménagement du Vieux-Port en présence de trois ministres fédéraux Marc Lalonde, ministre des Finances, Roméo Leblanc, ministre des Travaux publics, et André Ouellet, ministre du Travail. Ce projet résulte de consultations qui ont eu lieu pendant l'été avec des partenaires privés et publics et qui ont permis de mettre de l'avant les objectifs suivants : la sauvegarde du patrimoine historique et la nécessité de créer un lien avec le Vieux-Montréal; le maintien des activités portuaires; l'accessibilité des berges pour les citoyens en tout temps; l'aménagement d'espaces verts et l'amélioration des transports collectifs (Masse, 1983). La Ville et le gouvernement du Québec approuvent les principes généraux. La Société du Vieux-Port a consulté deux équipes d'architectes : Peter Rose et Poirier Cardinal, pour l'élaboration d'un nouveau concept d'aménagement. C'est Peter Rose qui est retenu.

Le design du projet proposé par Peter Rose « repose sur la volonté de réunir et de mettre en valeur le Vieux-Montréal et le Vieux-Port. Il s'agit d'atténuer l'opposition fonctionnelle des deux sites, imposée par l'histoire de Montréal et encore visible dans leur disproportion » (Comité consultatif du Vieux-Port, 1985, p.66). Le plan d'aménagement se caractérise avant tout par la création d'une prestigieuse esplanade, le long de la rue de la Commune, reliant le Vieux-Port et le Vieux-Montréal. D'une largeur de 30 mètres, elle comprend 2 boulevards à double sens de circulation et l'aménagement de cinq squares élégants avec chacun une fontaine. Les voies ferrées et les pistes cyclables sont intégrées à cet ensemble. La rue de la Commune reste une voie de circulation importante. Les automobilistes pourront avoir accès aux jetées où seront construits des immeubles à fonctions mixtes (commerces, bureaux, habitations, hôtels, musée ainsi que des stationnements). Le quai King Edward doit accueillir un grand marché public. Le terre plein situé entre le quai Victoria et le quai Jacques-Cartier sera excavé au profit du marché Bonsecours qui se retrouvera à nouveau proche de l'eau.

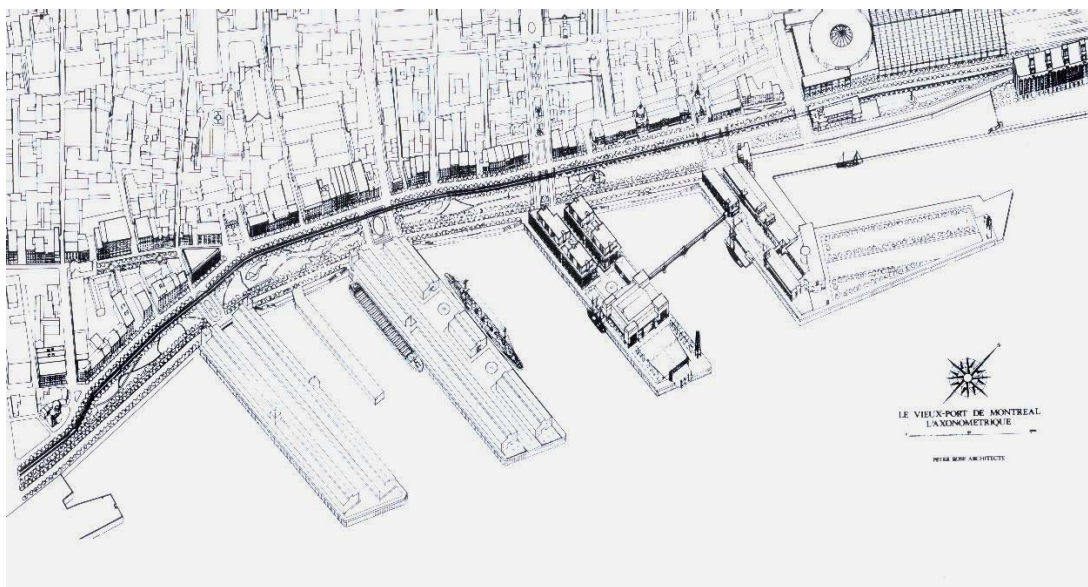


Figure 6.4.2.6-1 Proposition de Peter Rose, 1983 (citée par le Comité consultatif du Vieux-Port, 1985, p.67)

La Société du Vieux-Port rend également public le plan d'aménagement d'un parc à la Pointe de la Cité du Havre. Enfin la Société propose de rouvrir le Canal de Lachine et d'aménager ses abords en espace verts. La Société du Vieux-Port confie à

la firme La Haye et Ouellet le soin de concevoir l'aménagement d'un parc à l'entrée est du Canal de Lachine. Les consultants reprennent le concept mis de l'avant par Parcs Canada afin de développer leur propre projet d'aménagement. Ils préconisent la mise en valeur de certains vestiges ensevelis, ce qui est un des premiers pas vers une valorisation patrimoniale du site (Gariépy, 1993, p.82). Toutefois la dominante de cette proposition est l'implantation d'équipements ludiques sans lien avec le lieu (ibid.). Et cette proposition inspirera le pont de la rue Mill qui se révélera en désaccord avec le caractère du lieu (ibid.). Certains travaux sont déjà avancés tels que l'excavation de la partie avale du Canal de Lachine et la construction du pont de la rue Mill.

La restauration de l'édifice Allan est poursuivie, ainsi que l'enfouissement des fils aériens transportant l'électricité le long de la rue de la Commune et la démolition des hangars sur le quai Jacques-Cartier.

À la périphérie du site, le musée ferroviaire canadien doit éventuellement déménager dans l'ancienne cour de triage du Canadien pacifique. L'entrepôt frigorifique pourrait être transformé en immeuble d'habitation, projet qui serait pris en charge par l'administration municipale.

Des discussions sont engagées entre la Société du Vieux-Port, le gouvernement du Québec, la Ville de Montréal et la Communauté urbaine de Montréal pour construire une station de métro sur la ligne reliant Berri-de-Montigny à Longueuil et qui passe sous le quai Victoria. Le principal problème est le coût élevé de ce projet (\$25 millions) compte tenu de la profondeur de la voie de métro. Le directeur de la Société du Vieux-Port croit beaucoup en ce projet. La Communauté urbaine va engager une étude de faisabilité.

Le plan de Peter Rose est plutôt bien accueilli, c'est un plan plus sensible au site en lui-même et à son environnement que les plans présentés auparavant. Il propose un

travail, une réflexion sur l'interface ville/port et les liens à créer. Diverses questions vont cependant progressivement émerger face à ce projet.

#### *6.4.2.7. Le désengagement du gouvernement du Québec*

Le gouvernement du Québec a envisagé de s'investir dans le réaménagement du Vieux-Port à travers deux projets particuliers : la construction d'une nouvelle salle de concert pour l'Orchestre symphonique de Montréal et la création d'une Maison des sciences et des techniques sur le quai Victoria. Le gouvernement provincial a cependant remis en question le choix du Vieux-Port comme localisation pour ces deux projets, privilégiant finalement le centre-ville (Sainte-Catherine et McGill College Ave) pour la salle de concert et l'île Sainte-Hélène pour le musée.

Le projet de Maison des sciences et des techniques est conçu sur les thèmes de la terre, de la vie et du cosmos, c'est plus un centre d'initiation et d'expérimentation personnelle qu'un musée. Ce projet est accueilli très favorablement par la communauté montréalaise. Monsieur Gilbert Paquette ministre québécois de la Science et de la Technologie défend cependant le choix de l'île Sainte-Hélène pour la Maison des sciences. Le ministre soutient que Terre des Hommes est un site accessible et populaire, il est desservi par le métro, accueille 2,5 millions de visiteurs par an et le projet y serait moins onéreux qu'au Vieux-Port. L'exposition Terre des Hommes, ouverte en 1968 à la suite de l'exposition universelle n'a pas eu le succès qui était attendu, elle est fermée en 1981. D'autres initiatives sont engagées, le circuit Gilles-Villeneuve est construit en 1978 pour le Grand Prix du Canada et les Floralies internationales de Montréal sont organisées en 1980 dans l'île Notre-Dame.

Pour la Société du Vieux-Port comme pour beaucoup de Montréalais, le projet de Maison des Sciences semble mieux cadrer avec la vocation muséale du Vieux-Port et s'inscrire en complémentarité avec le Vieux-Montréal, permettant de dynamiser le quartier historique. De nombreux groupes comme l'ACFAS, Héritage Montréal, le conseil des arts de la CUM et plusieurs experts indépendants auxquels se joindra Phyllis Lambert, directrice du centre Canadien d'architecture, estiment que le site du Vieux-Port serait préférable (Gagnon, 1984 ; Lambert, 1984). La Société du Vieux-

Port souligne que le caractère culturel du musée constitue précisément une fonction prioritaire à développer dans le Vieux-Montréal et soutiendrait ainsi les efforts de revitalisation du quartier historique (Société du Vieux-Port, 1984). Le choix de l'île Sainte-Hélène semble incohérent de la part du gouvernement du Québec, qui déplace le musée d'Arts contemporain de la Cité du Havre - où il est trop isolé - au centre-ville. Dans le débat sur la Maison des sciences, l'administration municipale se range aux côtés du gouvernement du Québec « hantée par le désir de revitaliser les restes d'Expo 67 » (Gagnon, 1984).

Le projet provincial de Maison des sciences ne sera finalement pas réalisé, ni au Vieux-Port, ni sur l'île Sainte-Hélène. C'est le gouvernement fédéral qui concrétisera ce projet, avec l'aide de partenaires privés, lors de l'ouverture du Centre des Sciences de Montréal en mai 2000 sur le quai King Edward (chap.7). Quant au projet de salle de concert pour l'Orchestre symphonique de Montréal, il est toujours en discussion aujourd'hui.

Le désengagement du gouvernement du Québec des projets du Vieux-Port va être largement souligné et déploré (Scott et Wolfe, 1984; Gagnon, 1984). Les considérations politiques et les querelles de juridictions prennent le dessus sur la qualité du projet d'aménagement et l'avis général, quant à l'intérêt de placer le musée dans le Vieux-Port. Les sujets de tension sont nombreux entre le gouvernement libéral fédéral et le gouvernement péquiste. Les journaux parleront de la « guerre que se livrent Québec et Ottawa sur le dos des Montréalais » (Gagnon, 1984). Le gouvernement provincial refuse un investissement en terrain fédéral, une coopération avec la Société du Vieux-Port. Quant à l'administration municipale, elle adopte un comportement apathique dans le dossier.

L'attitude de Québec dans le dossier du Vieux-Port est décevante. Le gouvernement provincial, en vertu de ses responsabilités, a un rôle majeur à jouer dans le domaine des Affaires municipales, de la mise en valeur du patrimoine, de la culture et des transports. Le provincial est interpellé à la fois par le Vieux-Montréal - dont il est



« le gardien » - par le projet de maison des sciences, l'éventuelle station de métro du Vieux-Port et le développement du nouveau quartier qui semble se profiler, d'« une ville nouvelle dans la ville » diront certains journalistes (Bonhomme, 1983b). Québec aurait dû privilégier une approche intégrée de ces différentes problématiques mais cela n'a pas été le cas, ce sont restés des projets sectoriels. Le comité interministériel a émis des recommandations sur le Vieux-Port, dans l'idée de privilégier l'accès à l'eau et s'opposant au développement résidentiel et à la création d'une station de métro. Ces recommandations n'ont pas été publiées ni officialisées, le gouvernement du Québec pensait que c'était plus de la compétence municipale (Bryant Mc Donought 30/5/00).

#### 6.4.3. Un projet à nouveau dans l'impasse fin 1984

Durant l'été 1984, de nouvelles animations sont organisées au Vieux-Port, avec l'arrimage de voiliers, des expositions et animations culturelles. L'édifice Allan abrite maintenant les bureaux de la Société du Vieux-Port et le silo no1 est entièrement démoli. Le plan d'aménagement de Peter Rose, rendu public en novembre 1983, avait été plutôt bien accueilli, toutefois un certain nombre de questions et d'incertitudes sont progressivement soulevées par rapport au projet et spécifiquement à son intégration à Montréal. En 1984, l'assise du projet est plus qu'incertaine.

##### *6.4.3.1. Des questions et de nombreuses incertitudes par rapport à l'occupation des quais*

Le principe d'offrir de nouveaux espaces de commerces, de bureaux et d'hébergement sur les quais survient à un moment où il y a une surabondance d'espaces libres dans le Vieux-Montréal et le centre-ville (avec des taux de vacance proches de 20%). L'Entente pour la mise en valeur de l'arrondissement historique a été renouvelée trois fois, témoignant de la volonté de Québec et de Montréal de poursuivre leurs efforts pour la mise en valeur du Vieux-Montréal. Des subventions ont été accordées aux propriétaires de bâtiments effectuant des restaurations. Et différents travaux ont été engagés, tels que la réfection partie est de la place

d'Youville. L'absence de débat public face à ce projet particulier est cependant soulignée (Bonhomme, 1984).

Des changements apparaissent dans le Vieux-Montréal, mais ils restent limités. L'organisme Sauvons Montréal souligne le fait que malgré les nombreux investissements qui sont faits dans le Vieux-Montréal, le quartier souffre toujours d'un nombre important de problèmes (Scott et Wolfe, 1984). « Offices, stores, restaurants and luxury housing are not in themselves sufficient to redevelop a city district », le projet de la Société du Vieux-Port va entrer en compétition avec les projets du Vieux-Montréal et ne va pas procurer les services manquant au Vieux-Montréal (ibid.). Ce sont plus des activités culturelles qui pourraient s'inscrire en complémentarité. Les auteurs rejettent d'autre part toute construction résidentielle ou commerciale sur les quais pour éviter la privatisation de ceux-ci et préserver de vastes espaces libres. Cette recommandation rejoint les résultats de la consultation publique de 1979.

Aucun projet d'équipement public ne se concrétise. Dans un contexte économique difficile, c'est un « appât », un projet moteur, que cherche le Fédéral pour attirer les investisseurs. L'idée d'une station de métro ne soulève pas l'enthousiasme à la fois pour des questions techniques, financières et parce que son intérêt est questionné. Le Fédéral offre d'y participer financièrement pour faire avancer le projet. En 1984, Paul Gérin Lajoie évoque la possibilité que le gouvernement fédéral aménage un musée des transports ou un musée ferroviaire qui pourrait occuper des terrains de la Cité du Havre ou l'ancienne cour de triage du CP. Paul Gérin Lajoie envisage même de reprendre le projet proposé initialement par la Ville de créer une Cité du cinéma (Bonhomme, 1984). Enfin il est question d'un musée maritime. Aucun projet ne progresse cependant. La stratégie de la Société du Vieux-Port, orientée vers la recherche d'un équipement structurant pour impulser une dynamique de développement sur les quais, doit être questionnée. Le gouvernement fédéral, animé par les représentations dominantes de reconversion de waterfront, recherche un

élément extérieur pour impulser un développement plutôt que de mettre de l'avant le contexte du projet, les caractéristiques du site et de son environnement.

L'idée de supprimer les quais avait déjà été évoquée lors des consultations publiques, ses défenseurs l'appuient et l'argumentent dans le souci de mettre en valeur le Vieux-Montréal. Selon l'architecte Marc Drouin, résident du Vieux-Montréal, le gouvernement fédéral devrait détruire les jetées gagnées sur le fleuve au début du 20<sup>e</sup> siècle, ce qui permettrait de ramener l'eau au pied de la rue de Commune, aux limites de la vieille ville. Plutôt que de faire un projet « fourre-tout » engloutissant de l'argent et des équipements qui pourraient être placés ailleurs, Drouin (1983, 1984) propose de retrouver les vieilles berges du fleuve. Dans le cadre de ce débat émergent différentes questions, qui seront approfondies et éclaircies par la suite, quant aux coûts et aux aspects techniques d'une telle opération, ainsi qu'au principe de privilégier une époque par rapport à une autre (Beaupré et Michaud, 1984).

#### *6.4.3.2. Un nouveau regard porté sur les expériences des autres villes et une prise de conscience plus affirmée des spécificités montréalaises*

Au milieu des années quatre-vingts le regard porté sur les autres expériences de réaménagement de *waterfront* évolue. Le cas de Boston n'est plus considéré comme l'exemple à suivre, des critiques sont formulées et argumentées : ceci à propos de l'accès aux rives, qui dans les faits existe très peu et de l'isolement du *waterfront* du centre-ville (Hénault, 1984 ; Caron, 1984b). Le Fitzgerald Expressway, l'autoroute surélevée, crée une barrière entre le centre-ville et le *waterfront*, barrière qui a été renforcée par la construction de stationnements étagés. Le bord de l'eau a été privatisé par une fonction résidentielle haut de gamme et les espaces publics sont presque inexistantes (Hénault, 1984, Caron, 1984a).

L'approche barcelonaise quant à elle, semble intéressante par sa sensibilité au lieu et son ouverture vers la mer. Le projet de Moll de la Fusta, conçu par Sola-Morales, pourrait inspirer les débats montréalais (Hénault, 1984). L'expérience de Baltimore, qui laisse une importante place aux espaces publics et aux aires ouvertes, montre que

l'on peut éviter la privatisation à outrance et la destruction des perspectives visuelles comme à Boston (Caron, 1984b). Marsan (1984) souligne que la revitalisation du port intérieur fait partie intégrante d'un plan de développement plus vaste de la ville qui a permis une approche globale du réaménagement.

Les spécificités montréalaises s'affirment, le Vieux-Port est de plus en plus reconnu comme étant l'un des éléments les plus importants du patrimoine urbain montréalais. Le caractère unique du Vieux-Montréal et de sa façade sur le fleuve est souligné ainsi que l'interdépendance entre le Vieux-Port et l'arrondissement historique (Caron, 1984b). Pour beaucoup de Montréalais, le Vieux-Port fait maintenant partie intégrante du Vieux-Montréal.

#### *6.4.3.3. Sept. 1984 : le Fédéral impose un moratoire sur les dépenses de la Société du Vieux-Port*

En septembre 1984, les élections fédérales portent au pouvoir le gouvernement conservateur de Brian Mulroney. Roch LaSalle, nouveau ministre des Travaux publics, gèle les investissements de la Société du Vieux-Port. Un moratoire est imposé aussi sur les dépenses des sociétés immobilières de Mirabel et du Vieux-Port de Québec, dans le cadre de l'examen de 400 sociétés d'État par le gouvernement fédéral. Le moratoire n'affecte pas les travaux en cours de réalisation mais empêche le lancement de nouvelles phases. Le Fédéral veut réévaluer les objectifs d'aménagement. Monsieur Paul Gérin Lajoie offre sa démission du poste de président du Conseil d'administration, il demeure directeur général de la Société.

Pour Mark London, directeur d'Héritage Montréal, il est probablement bon de faire une pause dans les travaux puisque les contrats ont été donnés sans plan d'ensemble et que la Société du Vieux-Port n'a pas d'idée claire de l'avenir du projet (cité par Curran, 1984).

À la suite de ce moratoire, une rencontre entre le comité ministériel de la région de Montréal et le comité exécutif de la CUM est organisée. Le gouvernement du Québec, par l'entremise de monsieur Guy Tardiff, ministre des Transports, et la

Communauté Urbaine annoncent leur volonté de prendre la relève de la Société du Vieux-Port. Ils souhaitent assumer la gestion et le développement du site et négocier éventuellement la propriété des terres (Bernard, 1984). L'administration municipale propose de collaborer, elle « souhaite rester maître du développement de son territoire » souligne Yvon Lamarre (cité par Favreau, 1984). Le président du comité exécutif de la Ville ajoute que l'action prioritaire à entreprendre est la restauration de la rue de la Commune, projet qui doit faire l'objet d'une entente entre les trois paliers de gouvernement puisque cette rue est adjacente au Vieux-Port et au Vieux-Montréal, la Ville étant propriétaire de sa partie nord et le Fédéral de sa partie sud (ibid.). La Ville réaffirme à cette occasion son opposition à tout développement résidentiel au Sud de la rue de la Commune.

#### *6.4.3.4. L'épisode controversé des fontaines*

La Société du Vieux-Port lance en 1984, un concours à travers le Canada pour la conception des quatre fontaines devant orner les nouvelles places d'accès au port et s'inscrivant dans le projet d'esplanade de Peter Rose. Le jury du concours est présidé par Oriol Bohigas, directeur des services d'urbanisme de Barcelone. Le concours est remporté par trois concepteurs torontois.

Le projet de fontaines, et le concours pour leur conception, ont suscité diverses questions et réactions sur le principe de l'esplanade et son intégration au reste de la ville ainsi que sur la façon générale dont le réaménagement du Vieux-Port s'engage alors. C'est tout d'abord le fait que les lauréats du concours soient étrangers à la ville qui est regretté; les artistes québécois sont-ils moins bons que les ontariens? Ou bien est-ce parce que les Montréalais qui pensaient soumettre un projet n'ont finalement pas fait de proposition face à la demande de « concevoir des fontaines dans l'abstrait sans relation aucune avec leur emplacement et leur environnement » (Marchand, 1984). Pourquoi ces fontaines? Alors que les Montréalais veulent l'eau du fleuve... L'idée d'une demande formulée sans qu'un plan général soit adopté pour le Vieux-Port est largement questionnée ainsi que la situation de détachement de la réalité montréalaise dans lequel se joue l'avenir du Vieux-Port (ibid.). Enfin le principe général de l'esplanade prévue est très critiqué par Oriol Bohigas, ceci pour son

manque d'intégration à la ville (Bonhomme, 1984). Les squares ou places prévues ne sont pas à leur juste place et les barrières (voie ferrée et double haie de verdure) sont nombreuses. Bohigas questionne aussi le maintien de la voie ferrée (ibid.). Les fontaines ne seront pas réalisées. Le concours aura contribué à ce que des questions se formalisent sur le manque de sensibilité de l'approche de réaménagement du Vieux-Port.

En 1984, c'est au groupe Safdie, Desnoyers Mercure et Associés (DMA) et Lavalin, en collaboration avec American City Corporation, qu'est confiée l'élaboration d'un nouveau plan de mise en valeur du territoire. American City Corporation est une filiale de la compagnie américaine Rouse, qui a développé le principe des marchés de Boston (Quincy Market), Baltimore et de bien d'autres à travers l'Amérique du Nord. Le projet sera rendu public en 1985, mais la constitution de l'équipe laisse déjà présager un projet à l'image du modèle nord-américain dominant de l'époque.

## **6.5. Conclusion**

Nous avons montré que la fin du 19<sup>e</sup> siècle et le début du 20<sup>e</sup> siècle ont marqué un dysfonctionnement et une rupture majeure dans la relation ville/port (chap. 3). À partir du milieu du 20<sup>e</sup> siècle, c'est une réelle incompatibilité qui s'instaure entre les activités du port dans sa partie supérieure et les ambitions pour le Vieux-Montréal, incompatibilité qui va conduire au déplacement des activités portuaires en aval. Si nous avons pu déceler des effets importants du Vieux-Port réaménagé sur le Vieux-Montréal (chapitre 5), il nous faut souligner ici que c'est avant tout le Vieux-Montréal qui a dicté un changement dans le Vieux-Port. La reconnaissance de l'intérêt historique et patrimonial du Vieux-Montréal a accéléré le départ des activités portuaires du centre-ville.

Que faire de ces espaces portuaires centraux ? est la question qui se pose alors. Ils représentent une opportunité majeure de développement. Ce sont des terrains vastes et stratégiques pour Montréal, et particulièrement pour le Vieux-Montréal, mais leur

réaménagement pose problème. Le réaménagement du Vieux-Port s'inscrit dans un contexte institutionnel complexe et au sein de nombreux enjeux.

#### **6.5.1. Le débat est centré sur le Vieux-Port, devant le Vieux-Montréal**

Sur le plan territorial, l'aire du Vieux-Port délimitée initialement concernait tout le pourtour du bassin du port. Pour la partie ouest, un consensus est rapidement trouvé entre le gouvernement fédéral, la Ville et la Communauté urbaine de Montréal pour la mise en valeur récréo-touristique du Canal de Lachine et des interventions sont mises en œuvre. La vocation portuaire, industrielle et commerciale de la zone ouest du port est aussi affirmée. Des discussions sont engagées à propos de la vocation résidentielle de la Cité du Havre et des projets sont engagés à la Pointe-à-Callière. C'est dans la zone du port devant le Vieux-Montréal que les visions sont les plus opposées, allant d'un vaste espace vert dégagé, à un développement mixte plus ou moins intensif. Et c'est sur ce secteur que se centrent les débats.

À la fin de l'année 1984, un important chemin a été fait. Les interventions réalisées sur le Vieux-Port en 10 ans sont toutefois limitées et les incertitudes nombreuses. Quelle que soit l'option de réaménagement qui sera retenue, il y a un consensus sur l'idée qu'il faut des espaces verts et un accès à l'eau. Des travaux sont engagés dans ce sens, à la Pointe de la Cité du Havre, sur l'esplanade de la rue de la Commune et au pied de la tour de l'Horloge. Une fenêtre sur le fleuve a été ouverte; elle est relative - de nombreuses barrières existent toujours - et fragile, les développements résidentiels peuvent la refermer. Le contexte économique difficile rend toutefois cette option incertaine.

#### **6.5.2. Les trois paliers de gouvernements : des pouvoirs et des ambitions différenciés**

Le territoire du Vieux-Port appartient au gouvernement fédéral, ce qui lui donne un pouvoir majeur dans le réaménagement. Ce pouvoir est renforcé par le fait que le Fédéral n'a pas à se soumettre aux règlements provinciaux et municipaux. Le gouvernement fédéral ne souhaite cependant pas mener un projet controversé, il veut faire du réaménagement une vitrine politique de son implication au Québec. Il va tenter de donner une légitimité à son intervention en organisant la consultation

publique de 1978-1979. Si l'option proposée à l'issue de la consultation est très proche du parti d'aménagement qui sera retenu en 1990, elle n'aura cependant pas encore le poids et la spécificité suffisants pour s'imposer face aux représentations urbanistiques dominantes et aux objectifs économiques de la Société du Vieux-Port. L'idée d'un espace public suscite d'autre part des craintes. Sera-t-il fréquenté à longueur d'année? N'est-ce pas une sous-utilisation d'un espace central? La consultation est rapidement oubliée. Pendant toute cette première décennie de réflexions sur l'aménagement du Vieux-Port, c'est une vision de développement mixte et plurifonctionnel, à l'image des réaménagements nord-américains de waterfront, et détachée de la spécificité montréalaise, qui domine. Le Vieux-Port est considéré comme un espace central à développer et la stratégie fédérale consiste à trouver un équipement moteur qui puisse attirer des investisseurs. Sa valeur historique et patrimoniale n'est pas reconnue. Le projet de réaménagement est alors justifié sur le plan de la relance de l'industrie de la construction et de la création d'emplois. La Société du Vieux-Port est un organisme de promotion et de développement immobilier.

Le Fédéral a un comportement volontariste dans le projet, il prend les moyens de faire progresser la réflexion en engageant des études, des travaux sur le site et une consultation publique ambitieuse et innovante. Le Fédéral développe ainsi une certaine vision du site. Le ministre André Ouellet, attaché au projet, suit de près l'évolution du dossier et Mark London, secrétaire général de l'Association/Le Vieux-Port, joue un rôle majeur en favorisant l'inscription du réaménagement, dès le début des discussions, dans les préoccupations montréalaises et le contexte du Vieux-Montréal.

Le gouvernement du Québec est concerné par le réaménagement du Vieux-Port par son implication dans la mise en valeur du Vieux-Montréal et ses différentes responsabilités (aménagement du territoire, habitation, environnement, transport, culture). Il est cependant totalement effacé par rapport au réaménagement du site fédéral. Il n'a pas adopté de position officielle dans le dossier. Le gouvernement du



Québec s'est désengagé de projets concrets, tels que la Maison des sciences et des techniques et n'a pas saisi l'opportunité d'engager une réflexion approfondie sur ce site. Les tensions sont nombreuses entre le gouvernement libéral fédéral et le gouvernement du parti québécois, ce qui vient freiner les possibilités de coopération dans le dossier du Vieux-Port.

Le gouvernement du Québec s'affirme cependant pour la mise en valeur du Vieux-Montréal, ceci en étroite collaboration avec la Ville. Des initiatives importantes sont prises pour le quartier historique dans le cadre de l'Entente Mac/Ville. La signature de cette Entente marque un tournant, elle permet d'engager des actions concrètes dans le quartier. Les initiatives prises ne sont toutefois pas encadrées par une réflexion élargie sur l'avenir du Vieux-Montréal. La situation du Vieux-Montréal dans les années quatre-vingts reste très problématique.

La Ville de Montréal affiche un comportement soi-disant ferme face au réaménagement, en refusant toute nouvelle construction au sud de la rue de la Commune. Elle affirme à plusieurs reprises qu'elle souhaite rester maître du développement de son territoire et notamment faire respecter sa compétence réglementaire par rapport aux bâtiments sur le site. Toutefois son comportement est contradictoire et opportuniste, tel que l'illustre l'épisode de la Cité du cinéma, projet qui selon nous, n'aurait ni valorisé le site portuaire, ni bénéficié au Vieux-Montréal.

La Ville a une attitude paradoxale par rapport au Vieux-Port et au Vieux-Montréal. Elle reconnaît l'importance du Vieux-Port pour l'arrondissement historique, et affirme à plusieurs reprises que le Vieux-Port est un frein au développement du Vieux-Montréal, pourtant la Ville reconnaît peu les potentialités du site et surtout la spécificité de cet espace historique. Elle se préoccupe du Vieux-Montréal sans penser vraiment l'interaction entre le quartier historique et le Vieux-Port.

La Ville de Montréal a une attitude réactive et non volontariste. Sa vision du développement du Vieux-Port reste peu approfondie. C'est pourtant la Ville qui a

lancé un mouvement de revalorisation du Vieux-Montréal au début des années soixante, mouvement qui a contribué au départ des activités portuaires. Le maire Drapeau s'est cependant tourné par la suite vers la modernisation de la Ville et les grands projets tels le métro, le centre des affaires, les Jeux olympiques. La volonté politique de la Ville pour aller de l'avant dans la mise en valeur du Vieux-Port est limitée.

### 6.5.3. Une nouvelle sensibilité qui émerge de la part des architectes et des urbanistes

Les architectes et urbanistes, mandatés par le gouvernement fédéral, donnent différentes images de ce que pourrait devenir le Vieux-Port. À la fin de l'année 1984, ce sont quatre plans officiels présentant sept options de réaménagement, qui ont été produits. En l'absence de lignes directrices et de programme préalablement définis, les propositions sont plus alimentées par les autres exemples nord-américains de réaménagements portuaires que par les spécificités montréalaises. Elles sont guidées par l'objectif de rentabilisation des investissements qui anime le gouvernement fédéral pendant toute cette première étape de planification. Si le rapport Lincourt est rapidement rejeté, les propositions qui vont suivre reprennent l'idée d'un développement plus ou moins intensif et prônent la mixité des fonctions. Le Vieux-Port est considéré comme un simple territoire à développer et à rentabiliser, il n'y a pas de réflexion sur le site et sa valeur historique est à peine évoquée.

À l'issue de cette première décennie de discussions, une nouvelle sensibilité commence toutefois à émerger. La présence des éléments majeurs que sont la rue de la Commune, le Canal de Lachine et le marché Bonsecours est reconnue, ainsi que la problématique de l'interface ville/port et des liens qu'il faudrait recréer. Les propositions dans leur ensemble sont cependant peu à l'écoute des particularités du site portuaire et de son environnement. Les études réalisées posent, en terme de diagnostic, l'appartenance du projet au centre-ville et sa proximité du Vieux-Montréal. Il est souvent affirmé, sans toutefois être démontré, que le projet aura un

effet d'entraînement sur le Vieux-Montréal. Ce n'est pas une problématique qui est approfondie, cette question n'est d'ailleurs pas dans le mandat des consultants.

Le regard posé par les journalistes et les aménagistes sur les autres opérations de réaménagement à travers le monde est plus critique. Le Vieux-Port de Montréal n'est pas un espace à développer comme les autres. Les principes visant à dégager les spécificités montréalaises et assurer une complémentarité avec le Vieux-Montréal prennent une importance plus grande.

#### 6.5.4. Les Montréalais se réapproprient graduellement leur Vieux-Port

Les Montréalais et les groupes d'intérêt affirment leur attachement au Vieux-Port, à la fois par leur participation importante à la consultation publique, par leurs réactions aux propositions, et par la fréquentation du site qui d'année en année se conforte. Au milieu des années quatre-vingts, les visiteurs ont pris l'habitude de venir au Vieux-Port, ils aiment fréquenter ce lieu. Les préoccupations relatives au cadre de vie, à l'environnement et au patrimoine sont plus importantes que par le passé. La tangente ludique que prend le Vieux-Port est cependant questionnée. Ce sont à la fois l'esprit qui doit animer ces lieux et la crainte que se développent des activités ou festivals qui viennent nuire au quartier historique qui inquiètent. C'est face à cette dernière question qu'est proposée par des défenseurs du Vieux-Montréal, l'idée d'enlever les quais pour revenir aux berges du 19<sup>e</sup> siècle, projet qui interpelle les principes de conservation.

Les Montréalais sont insatisfaits car le Fédéral tient peu compte de la consultation publique et semble vouloir les mettre devant le fait accompli. La Société du Vieux-Port est critiquée. De plus les possibilités d'entente entre les trois paliers de gouvernement sont incertaines. À la fin de l'année 1984, le projet de réaménagement présente peu d'issues favorables.

#### **Dates clés 1962-1984**

- 1962 : création de la Commission Viger par la Ville de Montréal
- 1964 : création de l'arrondissement historique du Vieux-Montréal par le gouvernement du Québec
- 1967 : Expo 67
- 1972 : adoption de la Loi sur les biens culturels par le gouvernement du Québec
- 1975 : rapport Slack sur la restructuration des espaces portuaires (ministère d'État aux affaires urbaines)
- 1975 : rapport Lincourt (Conseil des Ports nationaux et la ministère d'État aux Affaires urbaines)
- 1977 (décembre) : le ministre des Affaires urbaines André Ouellet annonce un réaménagement du site portuaire et une ouverture à la discussion
- 1978 (juin) : création de l'Association/Le Vieux-Port
- 1978 : démolition de l'élévateur à grain no2
- 1979 : Safdie/Desnoyers présente 4 options pour le réaménagement du Vieux-Port
- 1979 : Parcs Canada amorce l'aménagement d'une piste cyclable et publie son plan d'aménagement du Canal de Lachine
- 1978 –1979 : consultation publique, l'Association/Le Vieux-Port recommande pour le Vieux-Port, un espace public et dégagé
- 1979 : signature de l'Entente Mac/Ville
- 1981 : création de la SIMPA
- 1981 : ouverture du Vieux-Port au public
- 1981 : création de la Société du Vieux-Port
- 1982 : restauration de la tour de l'Horloge
- 1983 : étude de la firme Schoenauer/Devencore pour le secteur Jacques-Cartier
- 1984 : projet d'esplanade de Peter Rose

Figure 6.4.3.4-1 Dates clés 1962-1984

## **7. 1984 – 1992 : LA SOCIÉTÉ DU VIEUX-PORT PRIVILÉGIE UN ESPACE PORTUAIRE À CARACTÈRE PUBLIC**

Après dix ans d'études et de discussions, le projet de réaménagement du Vieux-Port est dans l'impasse en 1984. Toutes les options de requalification sont encore possibles, mais les différentes propositions élaborées suscitent de nombreuses critiques et les incertitudes sont nombreuses. Le débat, qui concernait initialement toute la périphérie du bassin portuaire (177ha), s'est recentré sur la partie située devant le Vieux-Montréal (53ha), là où les enjeux sont alors les plus nombreux.

Nous verrons que l'année 1984 marque un changement majeur dans l'approche de réaménagement du Vieux-Port. « Les administrations successives du Vieux-Port ont penché en faveur d'hypothèses de réaménagement incorporant une importante composante immobilière jusqu'à la fin 1984 » (Gariépy, 1993, p.82). À la suite du changement complet dans la composition du Conseil d'administration de la Société, c'est une nouvelle philosophie qui l'anime, son approche est réorientée afin de la mettre davantage en résonance avec les souhaits de la population (ibid. p.85). La question posée dans ce chapitre est relative aux stratégies qui ont fait évoluer le parti d'aménagement, d'une option de développement plus ou moins intensif du site, au choix d'un espace public et à la façon dont cette option a été élaborée en fonction de l'environnement du Vieux-Port. C'est une autre perspective que nous proposons dans ce chapitre, en mettant l'accent sur la façon dont le réaménagement du Vieux-Port a été structuré. Or le lecteur doit bien comprendre que la réflexion sur l'effet structurant du Vieux-Port ne peut être isolée d'une compréhension approfondie des conditions du réaménagement.

Cette seconde étape du processus de planification s'amorce, quand en décembre 1984, un nouveau Conseil d'administration est nommé à la Société du Vieux-Port (7.1). La société de la Couronne, comme tous les organismes fédéraux est affectée par des restrictions budgétaires et nous questionnerons dans ce contexte, la stratégie que va retenir le Fédéral pour sortir le projet du Vieux-Port de l'impasse (7.2). À la suite d'une nouvelle étape de consultation de la population, différents principes

d'aménagements ont été retenus. Nous tenterons de mesurer l'importance des décisions qui ont été prises et leur rôle dans le processus de planification (7.2). L'objet de la section 7.3 est de comprendre pourquoi flous et divergences marquent la suite de la consultation publique et retardent la poursuite de l'aménagement. Nous nous intéresserons enfin à l'échéance du 350<sup>ème</sup> anniversaire de la fondation de Montréal, pour questionner la façon dont cette commémoration a pu stimuler le processus de planification et d'autres projets en périphérie du Vieux-Port (7.4).

### **7.1. 1984 –1985 : une année charnière**

La fin de l'année 1984 marque un nouveau départ pour la Société du Vieux-Port. Le Conseil d'administration de la Société est modifié et il a pour mandat de consulter la population. Ce sont de nouvelles ambitions qui animent la Société du Vieux-Port.

#### **7.1.1. Le nouveau Conseil d'administration de la Société du Vieux-Port et les perspectives d'aménagement**

Trois mois après avoir imposé un moratoire à la Société du Vieux-Port de Montréal, le ministre des Travaux publics du Canada, monsieur Roch LaSalle, relance cette entreprise le 21 décembre 1984, sous l'autorité d'un nouveau Conseil d'administration.

##### *7.1.1.1. Un Conseil d'administration composé de Montréalais influents*

La composition du nouveau Conseil d'administration a laissé une large place à des Montréalais influents représentant les différents milieux de l'économie, de la finance, de l'immobilier, du patrimoine, de la culture et de l'urbanisme. Le Conseil d'administration accueille un membre de la Ville et un membre du Gouvernement du Québec.

Le Conseil d'administration est placé sous la présidence de monsieur Roger Beaulieu, avocat et membre du parti conservateur. Les présidents de la Chambre de commerce, M. Philip O'Brien, et du Bureau de commerce, M. Stephen Cheasley, en font partie, tout comme le maire de Kirkland, M. Sam Elkas, vice président de la Commission de l'environnement de la Communauté urbaine de Montréal et membre du Comité exécutif (Duhamel, 1984). Le gouvernement du Québec y a pour la

première fois un représentant, M. Bryant Mc Donought, secrétaire du comité ministériel de la région de Montréal au ministère du Conseil exécutif. Monsieur Mc Donought souligne que c'est probablement la première fois qu'un fonctionnaire du gouvernement du Québec est nommé sur une société fédérale (Mc Donought 30/5/2000). La Ville de Montréal est représentée par monsieur Guy Lacoste, directeur général de la Société de développement de Montréal (Sodémont). C'est le seul administrateur qui faisait partie de l'ancien Conseil. Il sera remplacé par la suite par monsieur Pierre Ouellet, directeur du service habitation et développement urbain de la Ville. Le Conseil d'administration est composé aussi de : Mme Phyllis Lambert, architecte, fondatrice et présidente de Héritage Montréal; M. Maurice Mayer, président du service financier Courbec; M. Benoît Lemay, vice président à John De Kuyper et fils; Mme Micheline Tessier, directrice du personnel pour les Jeunesses Musicales du Canada; M. Michel Gariépy, professeur à l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal et M. Andy Perrier, sous ministre adjoint au ministère des Travaux publics.

La nomination de représentants de la Ville, du gouvernement du Québec et de la Communauté urbaine au Conseil d'administration de la Société du Vieux-Port, constitue une réponse du gouvernement du Canada, à la volonté exprimée par ces trois partenaires de prendre en charge le réaménagement du Vieux-Port, à la suite du moratoire imposé sur les dépenses de la Société (cf. 6.4.3.3). Le Fédéral montre qu'il souhaite garder la maîtrise du projet, tout en acceptant une certaine forme de collaboration avec les autres paliers de gouvernement. En nommant un maire de banlieue, membre du comité exécutif de la Communauté urbaine, le Fédéral montre aussi que ce projet a une ampleur métropolitaine.

Le nouveau Conseil d'administration doit répondre au double défi lancé par son Ministre de tutelle. Il s'agit d'une part, d'obtenir une participation financière majoritaire de l'entreprise privée dans le réaménagement et d'autre part, de donner aux Montréalais la possibilité de décider de l'aménagement futur du Vieux-Port. « La période des budgets illimités est terminée, le gouvernement du Canada

partagera avec le secteur privé toutes nouvelles initiatives de développement sur le site. Il est clair qu'il ne sera plus l'investisseur principal dans le Vieux-Port » soutient monsieur LaSalle (cité par Duhamel, 1984). Monsieur LaSalle a donné l'exemple du Vieux-Port de Toronto, où les investissements privés ont été six fois plus importants que les subventions gouvernementales (Noël, 1984). C'est toujours la vision d'un développement mixte, à l'image des autres opérations de réaménagement portuaires nord-américaines, qui anime le Ministre et le président du conseil d'administration. La place qui est donnée aux représentants des milieux des affaires de Montréal dans le Conseil est cohérente avec cette volonté fédérale. La présence de personnes préoccupées par la conservation du patrimoine au sein du conseil d'administration laisse cependant entrevoir la possibilité d'un autre type d'approche. Selon madame Lambert, le Vieux-Port peut se développer autour d'objectifs culturels (cité par Noël, 1984).

« Sans restreindre la portée du mandat de la Société immobilière du Vieux-Port de Montréal, ce mandat remet entre les mains de la population montréalaise les décisions futures de l'aménagement du Vieux-Port » affirme monsieur LaSalle (cité par Duhamel, 1984). Le Conseil d'administration a pour mission de consulter la population. Il envisage une nouvelle série d'audiences publiques, ceci pour relancer le projet en cohérence avec les souhaits des Montréalais. La consultation sera engagée pendant l'été 1985.

La constitution de ce Conseil d'administration et le lancement d'une nouvelle consultation publique s'inscrivent dans la suite du débat sur le projet de réaménagement de l'avenue McGill College dans le quartier des affaires de Montréal (Mark, London, 11/11/97). L'avenue McGill College est une artère importante du quartier des affaires de Montréal, qui offre une perspective majeure sur le Mont Royal. Il avait été envisagé une galerie marchande qui aurait bloqué cette perspective. Phyllis Lambert a exercé des pressions auprès des promoteurs pour qu'une consultation publique soit organisée par la Chambre de commerce et Héritage Montréal. Pour la première fois à Montréal, un accord a pu être obtenu sur



le projet, entre les organismes de conservation du patrimoine et les gens d'affaires, dans une approche participative. Ce débat a montré que des objectifs économiques et patrimoniaux pouvaient être conciliés. Il a impulsé une nouvelle dynamique en aménagement (ibid.). Sur la base de cette expérience, Phyllis Lambert a proposé des membres pour le nouveau Conseil d'administration de la Société du Vieux-Port et notamment Phill O'Brien. Elle a cherché des gens ayant de bons liens avec le gouvernement conservateur et des personnes ayant participé au débat sur le réaménagement de l'avenue McGill College, comme Stephen Cheasley.

Ce tournant dans le processus de planification du Vieux-Port s'inscrit aussi dans la suite de l'expérience très critiquée de l'aménagement de l'aéroport de Mirabel par le Fédéral. Il y a eu beaucoup de contestation quant au choix du site et à l'ampleur du projet qui a entraîné des expropriations massives. Le ministre LaSalle souhaite que le réaménagement du Vieux-Port soit une intervention modèle, réalisée avec le public, ceci afin de « redorer le blason du Fédéral » (Gariépy, 27/3/01).

Peu après la constitution de ce nouveau Conseil d'administration, monsieur Paul Gérin Lajoie, directeur de la Société du Vieux-Port depuis 1981, quitte son poste. Monsieur Pierre Émond est alors directeur adjoint. Il deviendra par la suite directeur général.

#### *7.1.1.2. La Société du Vieux-Port achève l'aménagement du parc linéaire*

En juin 1985 les travaux de l'esplanade de la Commune sont pratiquement complétés. Les plans d'origine, proposés par Peter Rose ont été modifiés, les squares ornés de fontaines n'ont pas été réalisés et une clôture bordant la voie ferrée a été ajoutée à la demande du Port de Montréal pour des questions de sécurité. L'aménagement paysager et la réalisation d'un bassin sont presque terminés. Un parc linéaire a été aménagé sur le côté sud de la rue de la Commune avec une piste cyclable. « La physionomie du Vieux-Port en a été dramatiquement transformée. Une enfilade de poteaux et de fils électriques obstruait la vue du fleuve; de nombreux débris s'accumulaient sur le terrain vague entre la voie ferrée et le bord de l'eau; les clôtures bordant cette voie ferrée se dressaient comme un mur

infranchissable. Grâce aux travaux réalisés en 1984-1985, ce que les critiques qualifiaient de *no man's land* devient un attrayant corridor de verdure entre la rue de la Commune et les berges de fleuve, de la rue McGill jusqu'à la place Jacques-Cartier » (Société immobilière du Canada, 1985). Ce sont \$37 millions qui ont été dépensés pour la création du parc linéaire et la restauration de certains quais.

C'est une impression de dégagement, qui ressort de ces interventions, et de découverte, de la rue de la Commune d'une part, et de perspectives auparavant obstruées comme dans le cas de la Cité du Havre et d'Habitat 67, d'autre part (Marsan, 1985c). La présence de la clôture longeant les rails est cependant dénoncée comme obstacle visuel considérable (*ibid.*).

Un parc situé au pied de la tour de l'Horloge est inauguré pendant l'été 1985. Très proche du Saint-Laurent, il offre une vue imprenable sur le fleuve, le pont Jacques-Cartier et les Îles. Le parc de la Pointe de la Cité du Havre à la jetée McKay est inauguré le 1<sup>er</sup> juillet. Enfin les travaux d'excavation de l'embouchure du Canal de Lachine se poursuivent.

Pendant l'été, et pour la première fois depuis des décennies, Montréalais et visiteurs peuvent se promener directement sur le bord de l'eau entre les quais Jacques-Cartier et King-Edward (Société immobilière du Canada, 1985). Le marché aux puces, présent sur ce dernier, est un important facteur d'attraction. Le cirque du Soleil présente son premier spectacle. Ces interventions physiques sur le site, l'utilisation des hangars vacants (pour le marché aux puces) et la tenue de manifestations ont permis, bien avant la fin des travaux majeurs, de faire du Vieux-Port une destination montréalaise. Ces gestes auront constitué, selon Gariépy (1993, p. 87), « un laboratoire permettant de tester la pertinence et la faisabilité de certaines affectations ou utilisations », et ils ont permis « une réappropriation importante du site par la population ».

La présence de manèges sur le quai Jacques-Cartier est cependant déplorée, ces équipements auraient été plus à leur place à la Ronde, le parc d'attraction situé sur les îles. Et globalement l'animation estivale, confiée pour la première année à une entreprise privée, Cominter, est un échec total. Les prévisions de fréquentation ont été surestimées. De nombreuses entreprises et employés qui ont animé le site n'ont pas été payés et Cominter a fait faillite. Certaines activités ont dû quitter le Vieux-Port avant la fin de l'été. L'échec de l'animation estivale révèle le manque de perspective véhiculée par la Société du Vieux-Port et la difficulté d'insuffler de la vie à cet espace. « Déjà terne, le Vieux-Port ressemble à une zone sinistrée, [...] on anime pour animer, n'importe comment » (Bissonnette, 1985). Cette expérience souligne l'urgence d'un plan de développement pour le site.

### 7.1.2. Des Montréalais font des propositions pour le Vieux-Port

Dans le cadre des débats entourant le réaménagement du Vieux-Port, des Montréalais prennent l'initiative de faire leurs propres propositions d'aménagement. Ils font part de leurs idées notamment dans les pages du journal québécois « Le Devoir » qui lance le débat suivant pour marquer son 75<sup>ème</sup> anniversaire : « les Montréalais veulent-ils un fleuve? »

#### *7.1.2.1. Action Vieux-Montréal réclame l'enlèvement des quais*

Action Vieux-Montréal est une association sans but lucratif, préoccupée par la revitalisation, la qualité de vie et l'évolution du Vieux-Montréal en harmonie avec son caractère historique. Elle regroupe des résidents, commerçants, gens d'affaires et travailleurs du Vieux-Montréal. Elle affirme et précise la position qui a déjà été évoquée par Marc Drouin dès les premières consultations publiques et qui vise à la suppression des quais. « Action Vieux-Montréal réclame le dégagement des murs, des anciens quais et de leur rampe d'accès, datant du 19<sup>e</sup> siècle, tout le long de la rue de la Commune; le retour du fleuve jusqu'au véritable Vieux-Port actuellement enfoui, ainsi que la libération de la rivière Saint-Pierre, recouverte par le stationnement de la place d'Youville. L'organisme est convaincu que c'est seulement par ce grand ménage d'urbanisme que la Pointe-à-Callière et la place Royale reprendront leur véritable sens historique et que les Montréalais pourront

enfin admirer avec une légitime fierté cette unique perspective que donne la rue de la Commune et son exceptionnel alignement de bâtiments du 19<sup>e</sup> siècle, son Vieux-Port et le Saint-Laurent » (Action Vieux-Montréal, 1985). Pour l'organisme, qui se positionne pour la mise en valeur du Vieux-Montréal, c'est la seule façon de retrouver le fleuve. Cette option est clairement animée par la crainte que se développent des activités et festivals qui viennent nuire au quartier historique. Un journaliste schématise le débat de la façon suivante : « faut-il donner aux quais l'atmosphère d'un carnaval touristique ou la simplicité d'une promenade des Anglais à la mode de Cannes? » (Bonhomme, 1985). Pour Gaétan Trottier (1985), président d'Action Vieux-Montréal et propriétaire de la maison du Pierre du Calvet, un des plus anciens édifices du Vieux-Montréal, poser la question c'est y répondre. Déjà les expériences d'animation dans le Vieux-Port, un spectacle rock par exemple pendant l'été 1985, ont entraîné des plaintes des résidents du Vieux-Montréal excédés par le bruit.



Figure 7.1.2.1-1 Proposition d'aménagement de Marc Drouin (1984)

En réponse à cette proposition, l'architecte Jean-Claude Marsan (1985 a et b) dénonce un certain nombre de mythes et montre le caractère irréal de ce projet. L'enlèvement des quais représente un coût énorme de démolition. Il ne laisserait pas

apparaître le fleuve, mais le bassin du port, limité par la Cité du Havre. Le niveau de l'eau se situe à 7 ou 10 mètres plus bas que celui de la rue de la Commune, ce qui n'apparaît pas dans l'esquisse de Marc Drouin mais qui est pourtant une réalité topographique (ibid.). Les quais offrent une importante réserve d'espace centraux qui peut s'avérer précieuse pour le Vieux-Montréal en offrant des activités complémentaires. Enfin enlever les quais serait tronquer l'histoire, supprimer l'activité maritime de ce secteur et détruire la tour de l'Horloge, un monument historique majeur du site, qui offre une vue exceptionnelle sur le fleuve, la ville et les îles (ibid.). Il faut ajouter qu'une telle option est totalement contradictoire avec l'ambition fédérale de rentabiliser économiquement et politiquement ses terrains.

Dans ce débat, le réaménagement de la place Royale à Québec est cité comme exemple à ne pas suivre. L'intervention visant à reconstituer des édifices du régime français, à « rendre les formes de ses bâtiments conformes à celles d'une époque jugée après coup idéale, montre combien il est hasardeux de retourner en arrière pour recréer une époque passée » (Marsan, 1985a).

#### *7.1.2.2. Le concept d'île de la Cité de Jean Décarie et Paul Sainte-Marie*

Entre l'option de développement immobilier et l'option visant à supprimer les quais, Jean Décarie, urbaniste et Paul Sainte-Marie, architecte et designer (1985) proposent une solution intermédiaire, dictée selon eux par l'environnement du Vieux-Port et particulièrement le Vieux-Montréal. La proposition reprend les principes de la quatrième option proposée Moshe Safdie et présentée lors de la première consultation en 1978 (chap.6). Elle réunit les quais à leur extrémité et les coupe de la rive à leur base, dégageant la rive originelle devant le Vieux-Montréal. Les quais forment une île autonome, un nouvel espace prestigieux que ses promoteurs nomment « l'île de la Cité ». Cette île présenterait un parc promenade et une mixité d'activités (ibid.). L'île serait reliée à la rive par un ou deux ponts. Le bassin McGill pourrait accueillir des bateaux de plaisance. La rue de la Commune est aménagée avec des rampes inclinées permettant l'accès à l'eau et certaines places publiques du Vieux-Montréal se prolongent vers le fleuve pour rétablir des liens. Les quais en

dépression permettent de régler le problème du chemin de fer qui pourrait passer en contrebas de la rue de la Commune.

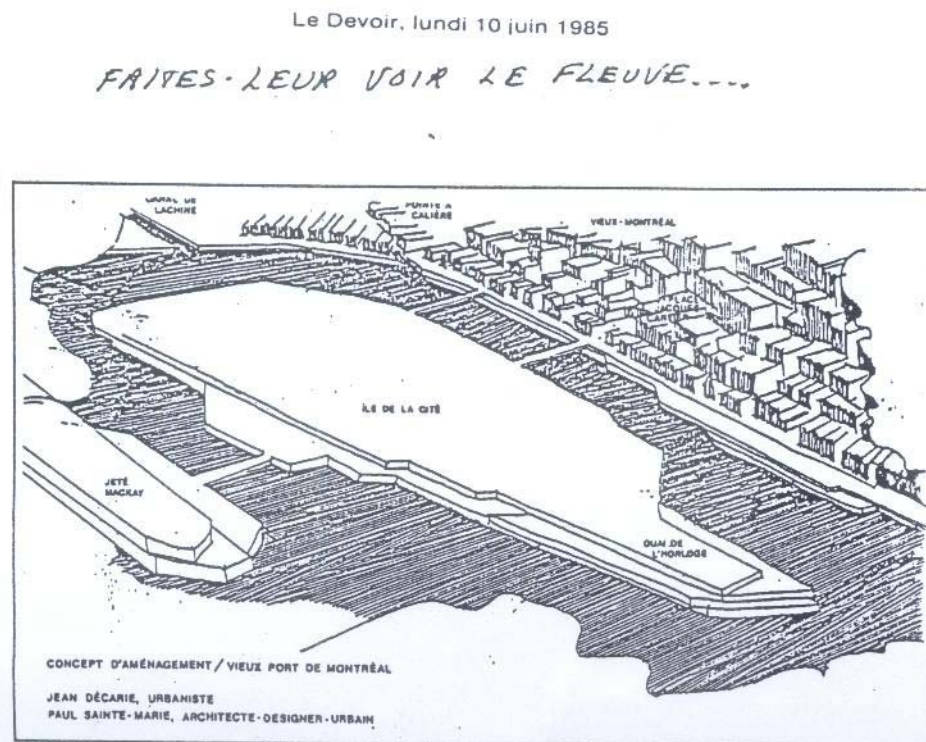


Figure 7.1.2.2-1 L'île de la Cité (Décarie, Jean et Paul Sainte-Marie, 1985)

Ce sont deux propositions importantes. Elles sont portées par des individus ou groupes de pression, clairement préoccupés par la mise en valeur du Vieux-Montréal qui passe par son rapprochement de l'eau. Ce sont des propositions préoccupées aussi par l'effet qu'aurait le Vieux-Port réaménagé sur l'arrondissement historique. Drouin s'inquiète notamment de l'effet sur le Vieux-Montréal d'un lieu de festival dans le Vieux-Port. La Ville et le gouvernement du Québec auraient pu saisir l'opportunité d'approfondir le débat sur les répercussions du Vieux-Port réaménagé sur le Vieux-Montréal et de préciser comment le réaménagement du Vieux-Port pourrait dynamiser le Vieux-Montréal. Cela n'a pas été fait.

### 7.1.3. Le « méga » projet de la firme Lavalin et son effet structurant?

Le Conseil d'administration de la Société du Vieux-Port a mandaté en 1984, Lavalin /American City Corporation et Desnoyers-Safdie architectes pour concevoir un plan

d'aménagement pour les jetées King Edward, Jacques-Cartier et de l'Horloge. American City Corporation est une filiale de la compagnie Rouse qui a réalisé les marchés publics de Boston et Baltimore, Quincy Market et Harborplace. La Société du Vieux-Port a donné pour mandat aux consultants de concevoir un projet multifonctionnel complémentaire aux activités du Vieux-Montréal, un projet susceptible d'attirer en tout temps la population et mettant en valeur le caractère riverain et portuaire du secteur. Enfin le projet proposé doit être capable d'assurer l'autofinancement des coûts d'exploitation du site. Il faut souligner que ce mandat d'étude a été donné par l'ancienne administration de la Société du Vieux-Port (6.4.3.4.), très marquée alors par les exemple nord-américains de reconversion.

#### *7.1.3.1. Le marché du Vieux-Port, plaque tournante du projet*

L'étude est rendue publique en août 1985. La plaque tournante du projet est le marché du Vieux-Port localisé sur le site de l'ancienne jetée Jacques-Cartier. C'est un vaste ensemble de boutiques spécialisées s'étendant sur 200 000 pi<sup>2</sup>. Ce projet, de type « festival market place », comparable à Faneuil Hall de Boston, devrait attirer, selon les auteurs, plus de 10 millions de visiteurs.

Deux grands bassins sont aménagés, l'un au pied de la place Jacques-Cartier, et l'autre devant le marché Bonsecours. La pente de la place Jacques-Cartier serait prolongée jusqu'au fleuve par un aménagement en terrasses depuis la rue de la Commune. Une rotonde est aménagée en jardin intérieur sur le quai Jacques-Cartier. Elle permet un accès aux activités commerciales, au musée de l'enfance et au centre de découverte du Saint-Laurent qui comprend un aquarium, un cinéma IMAX et un centre d'interprétation de l'histoire du port. L'étude prévoit un édifice à bureaux (200 000 pi<sup>2</sup>) et une nouvelle station de métro. La jetée King Edward accueille le musée ferroviaire canadien de Saint-Constant. On y retrouve le pavillon de la marina et un hôtel familial. Des logements luxueux, 250 unités, sont prévus entre le bassin de l'Horloge et la voie ferrée. Un amphithéâtre d'été (10 000 places) est prévu entre le fleuve et le nouveau bassin du marché. Des logements, 400 unités, sont aussi prévus sur la cour de triage du Canadien Pacifique (Faubourg Québec). Un quart des espaces est réservé aux espaces verts et aux promenades. Ce sont des

investissements publics et privés d'environ 230 millions qui sont attendus de ce projet.



Figure 7.1.3.1-1 Plan d'ensemble (Desnoyers – Safdie, Architectes, 1985)

Le projet de la firme Lavalin propose un nombre de logements limité et de nombreuses activités culturelles, répondant ainsi à certaines critiques formulées précédemment. Le projet cherche à mettre en valeur certains éléments du Vieux-Montréal tels que le marché Bonsecours et la place Jacques-Cartier. La proposition est cependant peu spécifique au Vieux-Port et son environnement, elle est plus dictée par des expériences étrangères.

Le rapport affirme, sans toutefois le démontrer, que le projet aura un effet d'entraînement sur le Vieux-Montréal, ceci par la construction d'une station de métro, l'addition d'espaces de stationnement et la mise en valeur des perspectives visuelles. La proposition élaborée constitue cependant un nouveau pôle très autonome, proposant peu de liens avec le Vieux-Montréal. La firme Lavalin mise sur une masse critique d'activités, notamment une importante offre commerciale pour faire décoller le projet. L'effet structurant potentiel du projet ne s'appuie pas sur la dynamique préexistante du site et de son environnement, mais est basée sur des éléments extérieurs - métro et commerces - qui doivent donner vie au site. Le fédéral mise sur l'effet structurant que pourrait avoir l'ouverture d'une station de métro sur la réussite d'un quartier résidentiel. Or nous avons déjà pu souligner notamment sur la base des travaux d'Offner (1993), que l'effet d'une nouvelle offre de transport se situe plus dans l'accélération de tendances préexistantes que dans l'impulsion d'une nouvelle dynamique (cf.1.1.2.) D'autre part une étude commandée au Bureau de



transport métropolitain (BTM) confirme le coût très élevé de la construction d'une station de métro au Vieux-Port (\$40 millions). Ce serait la station la plus chère du réseau.

### *7.1.3.2. Montréal et la « rousification » des fronts d'eau*

Le milieu des années quatre-vingts est marqué par la « rousification » des fronts d'eau et l'étude Lavalin se situe dans ce contexte. Quincy Market et Harborplace, inaugurés respectivement à Boston en 1976 et à Baltimore en 1980 connaissent un grand succès et créent le mythe (cf. 1.1.2.1.). Ces projets sont vus comme l'élément structurant de la revitalisation des fronts d'eau, comme le catalyseur du développement du centre-ville, voire même plus. « D'après les habitants de Baltimore, Harborplace n'a pas seulement ressuscité le centre-ville mais également donné à la ville dans son ensemble un nouveau centre d'intérêt et de fierté » (Stevens, 1985). Face à ce succès, ce sont environ 250 complexes commerciaux "à la sauce Rouse" qui vont éclore sur tout le territoire nord-américain jusqu'en 1990 (Vermeersch, 1998). Le « festival market place » est considéré comme la formule magique permettant de dynamiser le centre-ville. Ce type de projet témoigne cependant de la dérive du « projet miracle » ou du « mimétisme » (cf. 1.1.2.1.). Et en 1990 la firme Rouse abandonne ce concept, face à l'échec majeur de plusieurs réalisations (Vermeersch, 1998). Cet échec est clairement lié au manque de prise en compte des dynamiques locales et des particularités régionales dans les projets (Vermeersch, 1998).

À Montréal, le projet de la firme Lavalin dans son ensemble est très critiqué. Le caractère grandiose d'un tel projet est questionné. Le Vieux-Montréal a besoin d'équipements simples et non d'un développement artificiel souligne un architecte (Rodrigue, 1985). Celui-ci ajoute que puisque le promoteurs veulent développer, ils devraient s'intéresser au no man's land situé à l'ouest du Vieux-Montréal, entre la Cité du Havre et la rue McGill. Une telle offre en espace de bureaux et de commerces dans le port fait craindre que le projet ne concurrence d'autres secteurs de la ville.

Marsan (1985e), questionne particulièrement le projet de marché public. Celui-ci et le développement commercial dans son ensemble ne semblent pas être à l'échelle de Montréal. Marsan (ibid.) souligne l'effet de mode qui peut facilement se dissiper dans un tel projet. Il précise que les prévisions de fréquentations pour le marché sont très surévaluées : ceci compte tenu de l'isolement du site et particulièrement de son éloignement du centre des affaires; des conditions hivernales et du niveau de fréquentation touristique de Montréal et du Vieux-Montréal; enfin du bassin de population montréalais très inférieur à celui des villes américaines. Dans des villes comme Boston et Baltimore, les Vieux-Ports sont partie intégrante du centre-ville et proches du centre des affaires ce qui assure une certaine rentabilité à leurs équipements commerciaux. Nous avons souligné précédemment que la spécificité à Montréal est justement la migration du centre-ville vers l'ouest, ce qui a favorisé une relative préservation du quartier historique.

Les aménagements dans le sens du projet Lavalin réalisés ou en cours de réalisation dans le Vieux-Port de Québec sont critiqués ; il s'agit de la construction des terrasses de la Pointe-à-Carcy, un marché « à la Quincy Market de Boston », et de la privatisation de terrains pour y construire des logements. Les Montréalais ne veulent pas de tels projets. Ils vont l'affirmer dans le cadre de la consultation publique.

## **7.2. Les Montréalais réaffirment leur préférence pour un espace public lors de la deuxième consultation publique**

En 1985, la Société du Vieux-Port veut marquer un temps d'arrêt, « pour assurer que le développement à venir se fera dans l'harmonie et l'enthousiasme » (Société immobilière du Canada, 1985). Elle lance en juin une nouvelle phase de consultation dans le but d'obtenir un consensus auprès de la population pour l'aménagement du Vieux-Port et compte tenu de sa grande importance locale, régionale, provinciale, nationale et même internationale (ibid.). L'objectif de la Société est d'arriver à une position ferme au début de l'année 1986 pour engager par la suite les travaux et les terminer pour 1992, année du 350<sup>ème</sup> anniversaire de la fondation de Montréal.

### 7.2.1. La préparation de la consultation

Un Comité consultatif est constitué en vue de la consultation. Il a pour mandat de dégager des consensus quant à la vocation du Vieux-Port et aux types de projets qui pourraient y être réalisés.

#### *7.2.1.1. Un Comité consultatif crédible et ouvert aux différentes options de réaménagement*

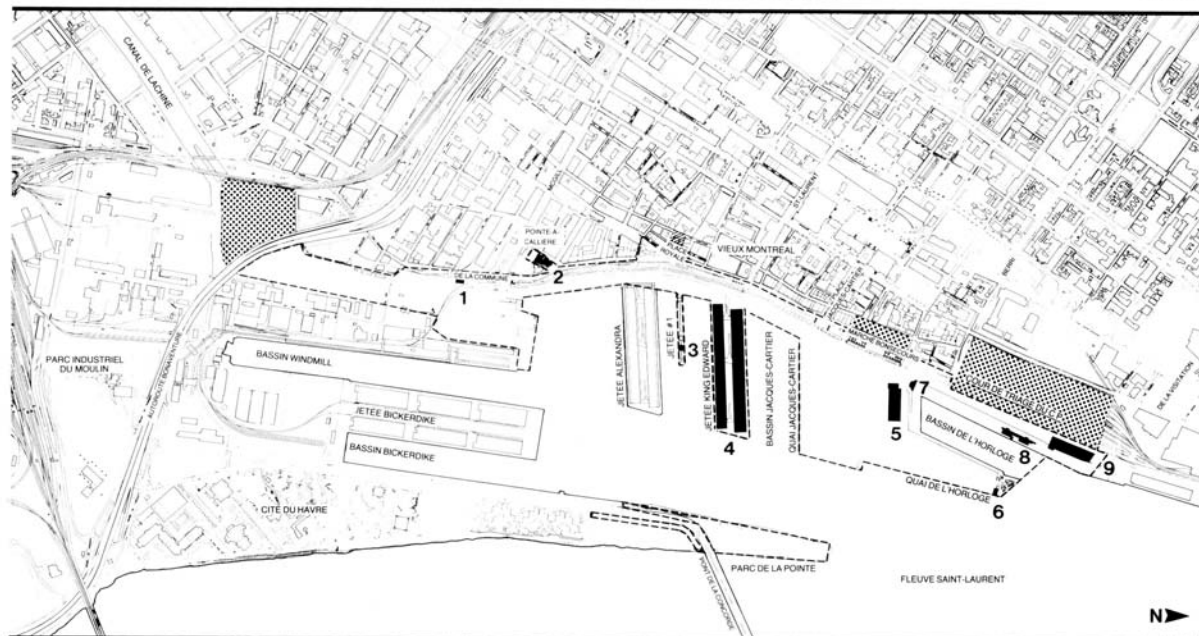
Le Comité consultatif du Vieux-Port est formé de six membres. Il s'agit de Stephen Cheasley, Phyllis Lambert, Philip O'Brien du Conseil d'administration de la Société du Vieux-Port (cf. 7.1.1.1) et de trois membres étrangers à la Société. Ce sont Pierre Laurin, vice président de la société Alcan, Serge Arsenault, commentateur sportif à la Société Radio-Canada et Paul David, sénateur, président du Conseil de la Chambre de Commerce de Montréal. La présence de leaders du monde des affaires et de Montréalais influents donne de la crédibilité au Comité consultatif et à cette nouvelle phase de consultations. Une crédibilité qui est bien importante pour des Montréalais découragés par la durée du processus de planification, par le nombre considérable d'études déjà réalisées et aussi par l'échec de la programmation estivale. Le Comité consultatif s'affiche comme étant très ouvert aux différentes options de réaménagement possibles, ce qui motive les Montréalais.

*7.2.1.2. Le document d'information et de synthèse préparé par le Comité consultatif*  
Peu après sa formation, le Comité consultatif publie un document d'information et de synthèse en vue de la consultation publique. Ce document invite la population à donner son avis sur le réaménagement du Vieux-Port (Comité consultatif, 1985). Ce sont 2 000 exemplaires de ce document qui ont été reproduits et distribués en français et en anglais. Le document présente tout d'abord les organismes responsables du Vieux-Port. Ce sont la Société du Vieux-Port et le Comité consultatif qui sont cités. Il n'est pas fait mention des autres paliers de gouvernement qui pourraient jouer un rôle, témoignant il nous semble de l'incertitude dans ce sens.

Il est précisé le territoire exact qui est sous la juridiction de la Société du Vieux-Port.

## TERRITOIRE SOUS LA JURIDICTION DE LA SOCIÉTÉ DU VIEUX-PORT DE MONTRÉAL

CARTE 1



- |     |  |                               |
|-----|--|-------------------------------|
| --- | Territoire sous la juridiction de la Société du Vieux-Port de Montréal | 1 La Maison des Marins        |
| ▨   | Propriétés contiguës d'intérêt pour la planification                   | 2 L'édifice Allan             |
|     |  | 3 La tour de manutention      |
|     |  | 4 Les hangars 7, 8, 9, 10     |
|     |  | 5 Le hangar 16                |
|     |  | 6 La tour de l'Horloge        |
|     |  | 7 L'ancien poste de police    |
|     |  | 8 Les hangars des remorqueurs |
|     |  | 9 L'entrepôt frigorifique     |

Figure 7.2.1.2-1 Le territoire sous la juridiction de la Société du Vieux-Port (Comité consultatif, 1985, p17).

Le territoire s'étend de la rue de la Commune, entre la rue McGill et l'entrepôt frigorifique, au fleuve et comprend les jetées Jacques-Cartier et de l'Horloge, les jetées no1 et King Edward. Le territoire inclut la pointe de la Cité du Havre, le parc de la Pointe-à-Callière ainsi que l'édifice Allan. Plusieurs propriétés d'intérêt pour la planification sont mentionnées telles que le terrain du Canadien Pacifique (cour de triage Viger qui sera connue ensuite sous le nom de Faubourg Québec), l'ancienne douane située place Royale, propriété fédérale et le marché Bonsecours, propriété municipale. La Ville a demandé à la Société du Vieux-Port, peu après sa création, qu'elle « inclue le marché dans sa planification générale de façon que le bâtiment

puisse un jour être accessible au grand public » (Comité consultatif du Vieux-Port de Montréal, 1985, p.18).

C'est un territoire beaucoup plus restreint que le territoire concerné au début des discussions et lors de la première consultation publique (cf. 6.2.1.1.). Le parti d'aménagement du Canal de Lachine et de la Pointe de la Cité du Havre ne sont plus remis en question, ainsi que le maintien des activités autour du bassin Bickerdike. C'est l'avenir de la partie du Vieux-Port située devant le Vieux-Montréal qui est en jeu.

Le document d'information et de synthèse présente un historique du port et l'évolution du dossier depuis 1974, avec un résumé des différentes propositions élaborées pour la Société du Vieux-Port et des autres hypothèses d'aménagement qui ont été suggérées. Le document pose un bref diagnostic sur la fragilité du Vieux-Montréal (sur lequel nous revenons dans la section 7.2.1.4). Il précise le contexte urbain du projet et décrit les activités périphériques. Enfin en annexe, il présente une brève étude d'expériences nord-américaines d'aménagement portuaire.

### *7.2.1.3. Le Parc national de l'Archipel : le gouvernement du Québec réduit ses intentions*

Le document d'information présenté par le Comité consultatif décrit les activités périphériques (activités portuaires, Canal de Lachine, îles) et différents éléments qui sont de nature à influencer les décisions qui doivent être prises pour le Vieux-Port.

Nous avons vu précédemment que le projet Archipel du gouvernement du Québec - projet basé sur une gestion polyvalente de la ressource en eau combinant des usages sociaux et économiques - pouvait avoir un impact sur le réaménagement du Vieux-Port (cf. 6.3.2.4.). Ce projet a cependant évolué depuis sa mise sur pied en 1979. La crise économique et la baisse générale de la consommation électrique ont compromis le volet hydroélectrique, l'assise économique du projet, et scindé le projet en deux : l'entreprise hydroélectrique d'une part, le volet aménagement écologique des eaux et des rives d'autre part. Les différentes parties se sont ensuite

retirées du processus de consultation alors en cours, ce qui a abouti à l'échec de cet ambitieux projet (Décarie 13/5/00). Le volet social est repris en 1984 par le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche du Québec, dans le cadre du Parc national de l'Archipel : vaste ceinture bleue et verte devant enserrer l'agglomération et la pénétrer (Décarie, 1985). Il s'agit alors de répondre au déficit de Montréal en espace vert. Le concept d'aménagement du Parc national de l'Archipel intègre le site du Vieux-Port. Celui-ci est considéré comme zone récréative majeure, point de convergence de divers réseaux de loisir (Comité consultatif, 1985). Le Vieux-Port est le point de convergence : du Réseau vert métropolitain, un parc linéaire reliant tous les grands parcs et équipements spécialisés de l'agglomération; le Réseau des itinéraires riverains, qui vise à redonner un accès aux rives et dont les parcs linéaires du Vieux-Port et du Canal de Lachine sont des éléments intrinsèques; enfin le Réseau nautique qui veut rétablir la navigation de plaisance entre les six grands plans d'eau de l'Archipel.

Le gouvernement du Québec est présent aux audiences par l'entremise de fonctionnaires attachés au ministère des Affaires culturelles, au Parc national de l'Archipel et au Comité ministériel de la région de Montréal. Le gouvernement n'a cependant toujours pas adopté de position officielle dans le dossier (Duhamel, 1985). La période post référendaire et le rapatriement de la constitution en 1982 rendent le parti Québécois morose et peu dynamique pour différents projets (Décarie 13/3/00). Le parti québécois va perdre les élections et en décembre 1985 c'est Robert Bourassa, du parti libéral, qui est élu.

#### *7.2.1.4. Quel serait l'impact du réaménagement sur le Vieux-Montréal?*

Le document d'information présenté en vue de la consultation publique souligne la fragilité des efforts de revitalisation du Vieux-Montréal (Comité consultatif, 1985). Au milieu des années quatre-vingts, des changements significatifs apparaissent dans le quartier. Desponts (1986) observe des mutations importantes : l'habitation, le commerce et le bureau prennent la relève des industries et entrepôts. Il y a des initiatives intéressantes de restauration, l'aménagement de nouvelles boutiques et l'ouverture de bons restaurants. La population, qui avait atteint un seuil critique de

435 résidents en 1976, est en augmentation. Statistique Canada compte 750 résidents en 1981 et 1 598 résidents en 1986. « Le Vieux-Montréal a atteint sa vitesse de croisière », tel est le nom du tableau préparé par le service de l'urbanisme de la Ville qui présente les investissements dans le quartier et fait un bilan de l'entente Mac/Ville.

Si il y a des améliorations majeures dans le quartier, la situation reste difficile. En 1982, plus de la moitié de la superficie de plancher disponible dans le Vieux-Montréal et ses alentours est à rénover ou à recycler. Le constat posé dans le document de la consultation publique révèle le manque d'espaces de stationnement, de services commerciaux, d'équipements collectifs destinés à la population résidente et les problèmes d'accessibilité au quartier par le transport en commun (Comité consultatif, 1985, p.33). Plusieurs agents immobiliers œuvrant dans le quartier constatent un manque de vitalité du marché des condominiums (ibid.). Le dynamisme du Vieux-Montréal est fragile.

London et Bumbaru (1986) précisent d'autre part que la vocation du quartier reste à définir. C'est une utilisation mixte qui est recommandée, mais les auteurs soulignent la nécessité de définir cette mixité et la compatibilité des fonctions et leurs priorités. Ils ajoutent qu'il n'y a pas de plan pour le Vieux-Montréal et que l'élaboration du schéma d'aménagement du centre-ville devrait être l'occasion d'en définir un par une consultation ouverte.

Le document d'information du Comité consultatif suggère quelques questions qui permettraient de lancer une discussion autour des impacts sur le Vieux-Montréal du réaménagement du Vieux-Port : quel serait l'impact de l'aménagement d'espaces résidentiels? D'espaces commerciaux? D'équipements culturels?... Quel serait l'impact d'un aménagement minimum ou du démantèlement des jetées? (Comité consultatif, 1985, p.35). Le réaménagement du Vieux-Port est un enjeu majeur pour le Vieux-Montréal, pourtant la Ville ne va pas saisir l'opportunité d'approfondir les questions qui sont posées par le Comité consultatif.

### *7.2.1.5. La Ville boude les consultations fédérales*

La Ville, par la voix de monsieur Lamarre, annonce à l'amorce des débats qu'elle ne participera pas aux consultations publiques. Étant donné qu'il n'y a toujours pas d'entente entre les trois paliers de gouvernement, la Ville ne veut pas participer au même titre que n'importe quel intervenant. La présence d'un représentant de la Ville au Conseil d'administration de la Société du Vieux-Port n'est pas suffisante. La Ville souhaite une entente tripartite sur le modèle de l'entente Mac/Ville, qui est considérée comme un grand succès. Elle veut s'assurer qu'elle sera directement impliquée dans les prises de décisions.

Le peu d'implication de la Ville depuis le début des débats freine le dossier, nous l'avons déjà souligné à plusieurs reprises. La seule position officielle de la Ville adoptée pour le Vieux-Port date de 1978 (cf. 6.3.2.). En octobre 1985, celle-ci réaffirme ses orientations en faveur d'un nombre minimum de bâtiments, d'une zone récréative et d'un corridor de verdure. Yvon Lamarre met aussi l'accent sur l'importance de la rue de la Commune comme « voie de port de mer » et le rôle de plaque tournante, de trait d'union entre le Vieux-Montréal et le Vieux-Port, que pourrait jouer le marché Bonsecours (Lamarre, 1985, cité par le Comité consultatif du Vieux-Port, p.134). L'absence de la Ville dans le cadre de la consultation publique est notée et déplorée autant par la population que par les membres du Comité consultatif (Duhamel, 1985). Cette situation prive les participants de réponses concernant l'articulation avec le Vieux-Montréal, le logement, la circulation, les loisirs, ... L'absence de l'administration municipale bloque de plus la participation de la Communauté urbaine de Montréal dans le dossier.

Le RCM, Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal, opposition au parti de monsieur Drapeau, dénonce l'attitude passive de la Ville. Il fait connaître son point de vue sur le Vieux-Port, qui exclut l'habitation et le commerce et préconise une grande majorité d'espaces publics, quelques activités socioculturelles et économiques spécialisées (Favreau, 1985). Le RCM met de l'avant la nécessité d'une planification intégrée du Vieux-Montréal, du Vieux-Port et des îles Sainte-



Hélène et Notre-Dame, ceci pour mettre fin à la compétition entre ces espaces et pour qu'ils forment la porte du Québec en matière de tourisme (ibid). Le RCM souligne que l'aménagement urbain du Vieux-Port est d'abord une responsabilité municipale (ibid.).

Si le gouvernement du Québec, la Ville de Montréal et la Communauté urbaine de Montréal semblaient décidées à prendre en charge le dossier en 1984 (cf. 6.4.3.3.), nous voyons ici que cette volonté s'est rapidement diluée.

### 7.2.2. Les six mois de consultation publique

La consultation publique est lancée en juin 1985 et tenue jusqu'au mois de décembre de la même année. Une exposition publique "imaginer le Vieux-Port" est présentée sur le site dans l'ancien poste de police du port. Elle résume les diverses options étudiées jusqu'à présent. Ce n'est pas un débat sur les options qui est recherché, mais celles-ci doivent servir de catalyseur pour la discussion. Près d'une centaine de rencontres informelles ont été organisées entre juin et septembre, invitant divers groupes et individus à participer au processus de consultation. Une rencontre spéciale d'information, le 11 juillet 1985, a attiré près de 150 personnes. Des séances d'informations les 4, 5 et 22 septembre ont permis de répondre à des questions d'ordre technique posées par le public.

#### *7.2.2.1. Les Montréalais se mobilisent pour les audiences publiques*

La première partie des audiences publiques est tenue les 26, 27, 28 et 30 septembre 1985, à la gare maritime Louis-Joliette. Elle porte sur les principes et orientations générales pour le site. Toute personne ou groupe intéressé a pu présenter son mémoire ou ses idées. Ce sont 75 mémoires provenant de citoyens, groupes d'intérêts et institutions publiques, qui ont été présentés. Face au nombre de demandes, il a fallu ajouter deux journées de présentation à ce qui était prévu initialement. Les organismes qui se sont exprimés sur le Vieux-Port représentent un très large éventail de préoccupations. Ce sont notamment et par exemple : des

associations culturelles (Association québécoise du jeune théâtre, les Jeunesses musicales du Canada), des organismes de patrimoine (Héritage Montréal), des enseignants et des universitaires (l'Alliance des professeurs de Montréal), des organismes communautaires (Conseil de développement du logement communautaire, Forum des citoyens âgés), des syndicats (le Conseil des travailleurs et travailleuses du Montréal métropolitain), des professionnels de l'aménagement (l'Association professionnelle des urbanistes), des organismes de tourisme et de loisirs (Regroupement Loisir Québec), des groupes politiques (le Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal), des organismes de promotion économique (Chambre de commerce), ... auxquels s'ajoutent des personnes individuelles. Nous ne pouvons citer ici tous les intervenants (voir pour cela Comité Consultatif, 1986, p. 146 à 161), ce qu'il importe de retenir c'est le nombre et la diversité d'organismes entendus allant pour schématiser de la Fédération du tir à l'arc, à la Société du Port de Montréal, en passant par l'organisme « un geste pour la Paix ». C'est une consultation très ouverte qui a été tenue, une large gamme d'options de réaménagement a été présentée et c'est un foisonnement de suggestions qui en émerge.

À la mi-novembre 1985, un rapport intérimaire est produit par le Comité consultatif (Comité consultatif, 1985b). Il propose des principes directeurs et des recommandations spécifiques. Ce document affirme « la vocation de lieu public, de détente et de récréation du Vieux-Port » (ibid. p.17). Le Comité adopte le principe de conservation des jetées et de maintien de la voie ferrée. Il invite le public à discuter le rapport intérimaire et en faire la critique. Il lui demande également de préciser davantage certaines suggestions et de se prononcer sur la teneur d'un futur plan d'aménagement.

Les 13, 14 et 16 décembre 1985, la seconde partie des audiences publiques est organisée. Encore une fois le Comité consultatif a dû étendre la période d'audiences face au nombre de demandes d'interventions. Près de soixante groupes et individus ont fait des présentations orales ceci en plus de mémoires qui ont été déposés à

l'attention du Comité. La seconde partie des audiences a permis d'appuyer la principale vocation retenue. Elle a conduit le Comité à préciser certains points et notamment la démarche de planification envisagée. Au total ce sont 133 intervenants qui ont été entendus et 150 mémoires qui ont été déposés.

*7.2.2.2. L'accessibilité au site et les impacts sur l'environnement sont les préoccupations majeures*

L'accessibilité physique et visuelle aux différentes composantes du Vieux-Port est sans doute l'une des préoccupations qui suscite le plus de commentaires (Laurin et Cheasley, 1986). La nécessité d'aménager le site du Vieux-Port en tenant compte des impacts que cet aménagement pourrait avoir sur l'ensemble du milieu urbain est aussi une préoccupation majeure.

Différents points de discussions se dégagent autour de la présence des quais, de la voie ferrée et de la construction de logements. Action Vieux-Montréal réitère sa position prônant l'enlèvement des quais afin de reproduire la relation existant autre fois entre le Vieux-Montréal et le fleuve. C'est une option qui fait plus d'adeptes qu'initialement. L'organisme est soutenu par Daniel van Ginkle (à qui l'on doit notamment l'abandon du projet d'autoroute le long de la rue de la Commune, cf. 6.1.2.5), ainsi que par les architectes Poirier-Cardinal-Hardy-Dépatie. Plusieurs intervenants tels que, Héritage Montréal, Sauvons Montréal, L'Alliance des professeurs et Peter Rose accordent cependant aux jetées une valeur historique et symbolique de premier plan qu'il s'agit de mettre en valeur (Comité consultatif du Vieux-Port de Montréal, 1986, p.35).

Une autre voix se fait entendre pour le Vieux-Montréal. Il s'agit de l'Association des propriétaires du Vieux-Montréal qui privilégie dans ses propositions des équipements culturels sur les quais et recommande notamment l'installation de la Maison des sciences et techniques prévue par le gouvernement du Québec sur l'île Notre-Dame. Les représentants du monde des affaires souhaitent quant à eux, des

investissements publics dans le Vieux-Port pour stimuler l'investissement privé dans le Vieux-Montréal (ibid. p.23).

Si la volonté d'aménager un vaste parc public en milieu portuaire s'affirme progressivement, un certain nombre d'intervenants soutiennent l'intérêt d'un développement résidentiel pour animer le site à longueur d'année.

Au total c'est une multitude d'idées qui sont proposées pour le Vieux-Port, chaque groupe ayant tendance à proposer l'équipement qui semble lui manquer. Par exemple pour n'en citer que quelques uns, ont été proposés : un atelier public d'artistes, un stand de tir à l'arc, un salon d'art contemporain, plusieurs types de musées, un centre sportif, des piscines, une maison de retraite, une auberge de jeunesse,... Toutes ces idées ont été reprises dans le document final (ibid., p.107 à 110).

### 7.2.3. Le Comité consultatif conclut en faveur d'un lieu public à caractère maritime et historique

C'est au printemps 1986 que le rapport final est déposé et entériné par le Conseil d'administration de la Société du Vieux-Port et le ministre fédéral des Travaux publics, monsieur Roch LaSalle (Comité consultatif du Vieux-Port de Montréal, 1986). Le Comité conclut que la vocation principale du Vieux-Port doit être celle de lieu public, de détente et de récréation. Il « rejette la vocation résidentielle ainsi que toutes vocations intensives d'édifices à bureaux, de commerce et d'activités portuaires industrielles » (ibid. p.iv et 22).

#### 7.2.3.1. *La reconnaissance des 350 ans d'histoire du Vieux-Port*

À l'issue des consultations ce sont les 350 ans d'histoire du Vieux-Port qui sont reconnus et affirmés. « Le Comité a senti jusqu'à quel point le Vieux-Port est bien plus qu'un terrain vague abandonné, auquel on pourrait donner n'importe quelle vocation. Le Vieux-Port « est » en quelque sorte Montréal. » (Comité consultatif du Vieux-Port de Montréal, 1986, p.6). C'est aussi l'idée que les Montréalais veulent un réaménagement simple, pas un projet grandiose et artificiel. Il est clair à l'issue des consultations que l'aménagement sera différent de ceux de Boston et Baltimore. L'étude Lavalin est refusée. Pendant les consultations, une étude du potentiel

archéologique met à jour la dimension historique du site et le Comité souligne l'importance de conserver le caractère maritime et historique du Vieux-Port.

Le Comité Consultatif recommande de conserver les jetées en leur apportant certaines modifications pour favoriser l'accès à l'eau (ibid. p.iv). Le Comité recommande d'excaver le remblai existant entre les jetées Jacques-Cartier et de l'Horloge. Le Comité précise qu'il faut conserver, au moins à court terme, les voies ferrées qui traversent le site. Elles sont indispensables aux activités portuaires. La clôture devrait cependant être supprimée. Le Comité rejette la construction d'une station de métro, injustifiée sur le plan de l'achalandage et de son coût. Il faudra plutôt prévoir un circuit d'autobus ou de tramway et améliorer les accès piétonniers. Enfin les piétons devront avoir la priorité sur le site. Le Comité insiste sur l'importance de préserver et de mettre en valeur les percées visuelles sur l'ensemble du site.

L'aménagement du site doit être mené de façon graduelle, « étape par étape dans le cadre d'un plan directeur » (ibid. p.25). Le Comité précise qu'il « s'agit de l'aménager de façon minimale avec l'objectif de favoriser sa réappropriation et de tester les activités possibles » (ibid. p.25).

#### *7.2.3.2. La prise en compte de l'environnement du Vieux-Port dicte les principes d'aménagement*

Le Comité consultatif du Vieux-Port présente 8 principes directeurs et 35 recommandations particulières pour l'aménagement du site (cf. Figure 7.2.3.2-1 p.315). Ces principes et recommandations témoignent d'une importante préoccupation pour l'environnement du Vieux-Port - particulièrement la fragilité du Vieux-Montréal et de ses faubourgs - mais aussi les îles de l'Expo, le Canal de Lachine, le centre-ville et les quartiers résidentiels proches du Vieux-Port.

**Vocation principale**

« À la suite de l'évolution qu'a connue le Vieux-Port depuis dix ans, il est maintenant temps d'affirmer de façon non équivoque la vocation de lieu public, de détente et de récréation du Vieux-Port. Ceci exclut la vocation résidentielle de même que toute commercialisation intensive et les activités portuaires industrielles. »

**Huit principes directeurs**Principe 1 : Le Vieux-Port et son environnement urbain

« Le Vieux-Port s'inscrit dans une problématique d'aménagement du centre-ville élargi. Son développement ne doit pas entrer en concurrence avec les secteurs environnants mais plutôt leur servir de complément et d'appui, en considérant notamment son intégration aux secteurs immédiatement adjacents du Vieux-Montréal et de ses franges est et ouest, afin de soutenir les efforts actuels de consolidation. »

Principe 2 : L'accessibilité publique au site et au fleuve

« Toute personne devrait pouvoir se rendre aisément sur le site et les abords du plan d'eau, y circuler librement et en toute quiétude. »

Principe 3 : Le caractère du site

« Le caractère maritime et historique du site appelle la pertinence et l'excellence tant au niveau de l'utilisation de l'espace qu'au niveau de la conception et du design architecturaux afin de mettre en valeur le caractère du site. Tout aménagement du site devra aussi préserver ou mettre en valeur les vues exceptionnelles sur le site, le plan d'eau, la rue de la Commune et la ville. »

Principe 4 : Le processus de développement

« Il est nécessaire d'aborder l'aménagement du site de façon évolutive, étape par étape, dans le cadre d'un plan directeur, en s'assurant que chaque nouvelle adjonction ne nuise pas aux interventions antérieures. »

Principe 5 : Contrôle du développement

« Les terrains et l'espace aérien du Vieux-Port demeurent dans le domaine public et l'aménagement comme la mise en valeur du site doivent être sous le contrôle des pouvoirs publics. »

Principe 6 : La gestion du territoire et de l'aménagement

« Les gouvernements et les administrations régionale et municipale devraient participer à la planification et la gestion de l'aménagement du Vieux-Port. »

Principe 7 : Les activités sur le site

« Tout aménagement du site du Vieux-Port doit refléter des besoins réels pour lesquels le site du Vieux-Port doit être particulièrement approprié. »

Principe 8 : Valeur archéologique

« Le site du Vieux-Port et ses environs recèlent d'importants vestiges archéologiques qu'il s'agit de mettre en valeur lors de l'aménagement du site. »

Figure 7.2.3.2-1 Recommandations issues de la consultation publique (Comité consultatif du Vieux-Port de Montréal (1986, p.21 à 28).

L'inscription du Vieux-Port dans une problématique « de centre-ville élargi » est le premier principe défini par le Comité consultatif. Le développement du Vieux-Port « ne doit pas entrer en concurrence avec les secteurs environnants mais plutôt leur servir de complément et d'appui, en considérant notamment son intégration aux secteurs immédiatement adjacents du Vieux-Montréal et de ses franges est et ouest, afin de soutenir les efforts actuels de consolidation. » (ibid. p.23).

Le Comité affirme clairement que c'est afin d'éviter une compétition avec les secteurs environnants et particulièrement le centre-ville et le Vieux-Montréal qu'il rejette les concentrations de bureaux, de logements ou de commerces sur le Vieux-Port, ces fonctions pouvant se développer dans des bâtiments existants déjà desservis par les infrastructures nécessaires (ibid. p.23). Afin d'assurer l'intégration et la complémentarité entre le Vieux-Port et son environnement, le Comité suggère que « les gouvernements et les administrations régionale et municipale devraient participer à la planification et la gestion de l'aménagement du Vieux-Port » (Principe 6, p.26). La participation de la Ville de Montréal au processus de planification semble essentielle, celle de la Communauté urbaine de Montréal et de certains ministères provinciaux est aussi envisagée. Aucune modalité n'est vraiment suggérée, ce peut être une table de concertation ou un comité tripartite (ibid. p.97).

La question des impacts du réaménagement sur son milieu environnant est une préoccupation majeure exprimée particulièrement lors de la seconde partie de la consultation publique (ibid. p.31 et 96). Le Comité souligne qu'il faudra engager des études pour évaluer les impacts de l'aménagement du Vieux-Port sur les secteurs adjacents (ibid. p.23), et que des études spécifiques doivent être engagées pour des projets d'envergure (ibid. p.27).

La réflexion menée sur l'interaction entre le Vieux-Port et ses secteurs limitrophes, particulièrement lors de la seconde partie de la consultation publique, a conduit à subdiviser le site en trois secteurs : centre, est et ouest. Chaque secteur a été analysé en tenant compte de ses qualités propres et des rapports qu'il entretient avec les lieux

environnants. Cette subdivision restera présente dans toute la suite du processus de réaménagement. Il est ainsi précisé que l'aménagement doit se concevoir dans une perspective est/ouest ainsi que dans une relation nord/sud (ibid. p.23).

Le thème principal suggéré pour le secteur central (de la rue McGill à la place Jacques-Cartier, comprenant les jetées Alexandra, King Edward et Jacques-Cartier) est celui d'une place maritime, avec des équipements culturels, promenades et activités maritimes. « Diverses utilisations pourront s'implanter dans la place, mais toutes doivent avoir un rapport direct à son caractère maritime [...]. Un équipement de type maison des sciences et techniques, dans l'esprit du passé industrialoportuaire du Vieux-Port pourrait très bien y être implanté » (ibid. p.39). Ce pourrait être aussi un centre d'interprétation de Montréal. Il est souligné dans le rapport que l'orientation muséologique est compatible avec les efforts de revitalisation du Vieux-Montréal (ibid., p.41). Différents intervenants suggèrent à nouveau que le projet de Maison des sciences du gouvernement du Québec soit envisagé dans le Vieux-Port plutôt que sur les îles.

Le secteur comprend la jetée de l'Horloge avec la tour de l'Horloge, le bassin de l'Horloge, la bande de terrain située au sud de la rue de la Commune comprenant l'entrepôt frigorifique, et la cour de triage du Canadien Pacifique. Le Comité préconise une vocation récréative et maritime, avec un parc urbain dégagé. Le Comité recommande pour les terrains du Canadien Pacifique, dans la mesure où ils deviennent disponibles, un secteur résidentiel et le musée ferroviaire. Le Comité souligne l'isolement de ce secteur et la nécessité de créer de nouveaux liens nord/sud.

Pour la partie ouest du site, le Comité recommande le creusage du canal original et le prolongement du parc qui existe actuellement, jusqu'au Vieux-Port. La valeur patrimoniale des murs anciens et des écluses a été soulignée. La réouverture à la navigation de plaisance semble difficile à la fois pour des questions de pollution et des contraintes techniques. La remise en valeur de ce secteur doit favoriser le



développement des quartiers limitrophes, le Faubourg des Récollets et Griffintown, ceci par un accroissement de la qualité de l'environnement. Pour ces secteurs, l'idée d'une reconversion dans les technologies de pointe est avancée lors de la consultation. Au pied de la rue Peel, il est recommandé l'aménagement d'une zone de nouvelles industries légères.

L'important rôle de l'esplanade comme point de passage entre la ville et le port et lieu d'intégration du Vieux-Port à la ville est souligné. Les voies ferrées, la double clôture, les arbustes et le parc linéaire constituent des obstacles physiques et visuels. Le Comité suggère de modifier les clôtures et les éléments du parc linéaire.

#### 7.2.4. Un bilan positif, des limites cependant

La consultation a été un processus ouvert et souple. Dans le rapport, le Comité a pris soin de refléter les différents points de vues exprimés, ceci en citant les principaux intervenants, et en expliquant les dissidences. Le Comité a synthétisé du mieux possible l'opinion des participants. Le Comité a ensuite adopté une position ferme et précise sur des principes d'aménagement. La consultation a abouti à des décisions sur des sujets qui faisaient jusqu'à présent l'objet de controverses (enlèvement des jetées, voie ferrée). Elle a permis d'afficher des objectifs clairs et d'ancrer le projet dans la réalité montréalaise. Il est souligné dans les journaux que la démarche de consultation a été exemplaire et qu'une étape décisive vient d'être franchie (Juneau, 1986), la grande qualité du rapport produit par le Comité consultatif est reconnue (LeBlanc, 1986).

Monsieur Émond, directeur de la Société du Vieux-Port, soulignera a posteriori le rôle clé de la consultation publique dans le réaménagement du Vieux-Port (Émond, 1993). Les consultations publiques ont donné des résultats très importants, elles ont permis de dégager un consensus très fort sur les principes d'aménagement (Gariépy, 6/4/00); ceci en reconnaissant la spécificité du site, ses particularités intrinsèques et sa relation à l'environnement. En donnant à nouveau la parole aux Montréalais, le Fédéral a montré que le Vieux-Port leur appartient avant tout. En privilégiant un espace public et un aménagement simple, le gouvernement fédéral abandonne son

objectif de rentabilisation économique, il montre de plus qu'il accorde de l'importance à l'avis des citoyens.

Le rapport du Comité consultatif reprend les grandes lignes des recommandations issues des consultations de 1978 et 1979 (chap. 6). La seconde démarche de consultation a permis de les préciser, de les enrichir et de les justifier. Elle leur donne ainsi beaucoup plus de poids. La spécificité du Vieux-Port, la dimension patrimoniale et l'interaction entre le site et son environnement sont beaucoup plus affirmées qu'elles ne l'étaient en 1979.

C'est une réelle préoccupation pour le Vieux-Montréal et le centre-ville qui anime la consultation publique et influe sur les conclusions prises par le Comité consultatif. En faisant des propositions pour des secteurs adjacents au Vieux-Port et hors de la juridiction fédérale, le Comité consultatif montre l'importance qu'il accorde à l'environnement du projet. L'absence de participation de la Ville empêche cependant qu'un débat soit plus approfondi sur l'interrelation entre les projets. Quelques suggestions ont été faites pour le marché Bonsecours. L'idée d'en faire la plaque tournante de l'aménagement du site, tel que l'a évoqué Yvon Lamarre (7.2.1.5), n'a cependant pas été reprise. L'absence de la Ville dans le débat n'a pas favorisé ce genre de réflexions.

En préconisant une intervention évolutive, une conception étape par étape dans le cadre d'un plan directeur, l'approche rompt avec l'idée d'un plan général figé et directif. Les résultats de la consultation proposent une autre façon de faire de l'aménagement, en cohérence avec ce qui s'est fait jusqu'à présent dans le Vieux-Port et qui a déjà permis de tester l'intérêt du public pour le site. C'est une approche de type projet urbain, telle que nous l'avons définie précédemment (cf. 1.1.1.3.), qui est suggérée. L'idée retenue est que le projet n'est pas statique et figé, il évolue et doit s'intégrer dans un environnement en évolution. La conception d'une opération participe à la définition ou à la redéfinition du programme en lui-même. À la logique descendante classique, du plan au projet est suggérée une logique ascendante, du

projet au plan, avec un va et vient continu entre ces différentes échelles permettant d'approfondir le projet.

Nous verrons cependant par la suite que malgré l'optimisme qui entoure la remise du rapport de la consultation, la concrétisation des principes évoqués ne sera pas facile. Le rapport propose un cadre pour le développement du territoire et non un plan définitif pour le Vieux-Port. Ce n'était pas dans le mandat du Comité. Les principes retenus sont généraux et il est resté un important travail à faire pour les traduire en options d'aménagement (Gariépy, 6/4/00). Entre le principe qui consiste à préconiser un lieu public, à caractère maritime et historique, et des orientations concrètes d'aménagement de l'espace physique, il y a de nombreuses étapes à mener. Cette expérience a montré qu'il est difficile de faire de la conception par le biais de la consultation publique et Gariépy avait déjà souligné à l'époque qu'il aurait fallu proposer d'autres options d'aménagement pour que la discussion ne tourne pas en rond sur les études précédentes (ibid.).

Nous avons noté (chap. 5) le rôle important du réaménagement du Vieux-Port sur le Vieux-Montréal, le Vieux-Port réaménagé ayant permis d'accélérer une tendance préexistante de revitalisation. Nous avons ensuite souligné le rôle majeur de la reconnaissance de l'intérêt historique et patrimonial du Vieux-Montréal sur le départ des activités portuaires dans les espaces centraux (chap.6). Il nous faut maintenant affirmer ici que c'est la préoccupation pour l'environnement du Vieux-Port et notamment la fragilité du Vieux-Montréal qui a dicté un des principes majeurs d'aménagement du Vieux-Port : le choix d'un espace public. C'est aussi la prise en compte des quartiers adjacents qui a conduit à la distinction de trois secteurs particuliers pour le Vieux-Port : les secteurs centre, est et ouest.

#### 7.2.5. Le plan budgétaire d'aménagement, des coûts partagés entre les trois paliers de gouvernement

Afin de vérifier la faisabilité technique et financière du programme envisagé pour le Vieux-Port et découlant de la consultation publique, la Société du Vieux-Port a mandaté les sociétés Daniel Arbour & associés et Gendron Lefebvre, inc. pour la

préparation d'un plan budgétaire d'aménagement. Le territoire concerné par le plan dépasse celui du Vieux-Port puisqu'il comprend aussi la cour de triage Viger (propriété du CP), l'ouest de l'autoroute Bonaventure (propriété de Parcs Canada) et s'intéresse à la question de la desserte du secteur.

C'est en janvier 1987 que les firmes Daniel Arbour & associés et Gendron Lefebvre, inc. déposent à la Société du Vieux-Port, le plan budgétaire d'aménagement. Le document élaboré propose des projets pour les différents secteurs du site, il y associe des coûts, partagés entre les trois paliers de gouvernement et le secteur privé, ainsi qu'un échéancier de réalisation (Daniel Arbour & associés, Gendron Lefebvre, inc., 1987). C'est un document de programmation, il ne propose pas de forme au projet.

Pour le secteur est, le plan propose le déplacement de l'aquarium de l'île Sainte-Hélène sur la jetée Victoria dans les jardins de l'Horloge avec un cirque marin et un stationnement sous le bassin Bonsecours. Un musée des sciences et un musée maritime avec hôtel, espaces commerciaux, marina sont prévus sur le quai King Edward. Le plan prévoit la réouverture du Canal de Lachine et la restauration des écluses. À l'ouest de l'autoroute Bonaventure est envisagé le déplacement du musée ferroviaire Canadien.

Le plan fait des propositions en terme d'accès et de circulation. Il suggère notamment l'ouverture de liaisons entre les rues de la Commune et Amherst et les rue de la Commune et Peel ceci pour que la majorité de la circulation se dirigeant vers le Vieux-Port n'entre pas en conflit avec la circulation piétonne et les rues étroites de la partie centrale du Vieux-Montréal. Une ligne de bus empruntant la rue de la Commune pour revenir au métro Champ-de-Mars est suggérée.

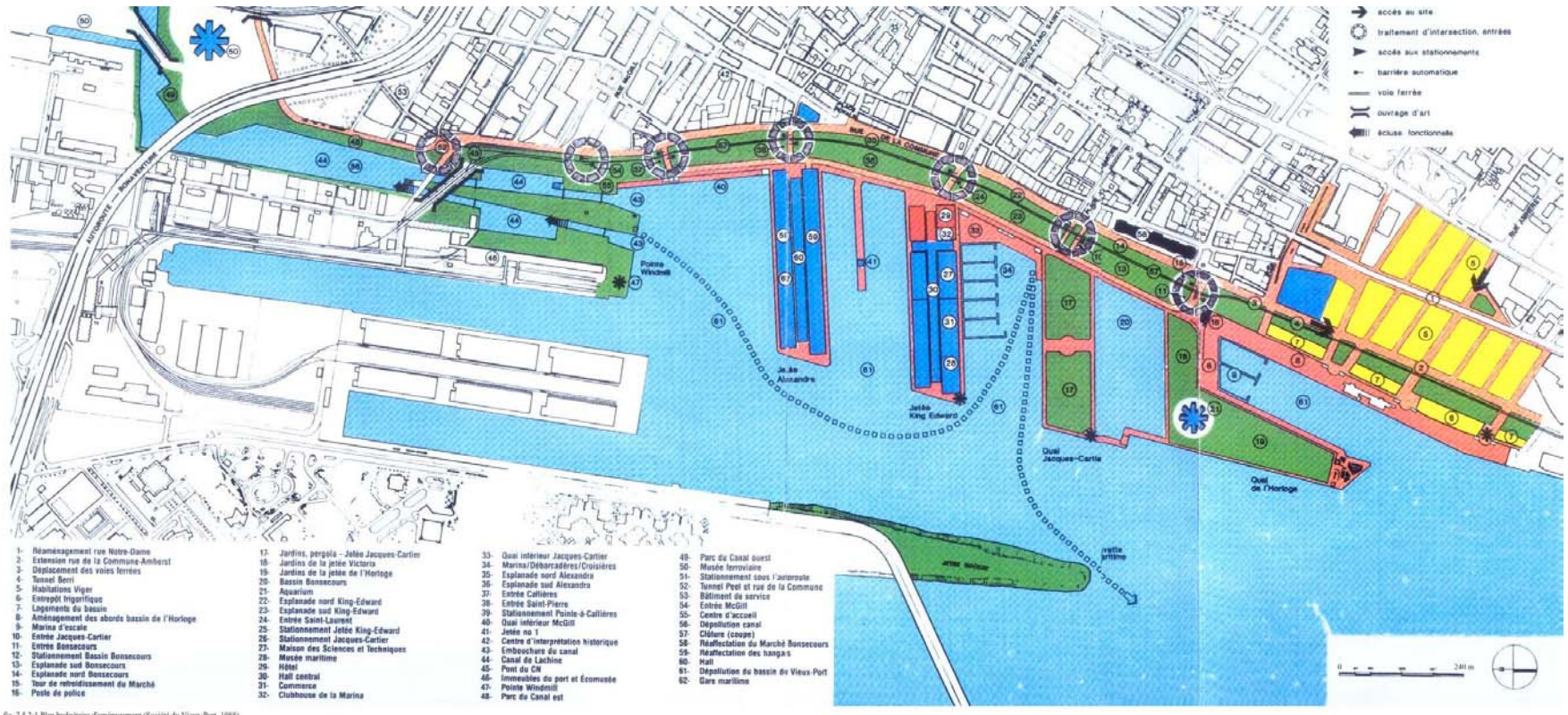


Fig. 7.2.3.2-1 Plan budgétaire d'aménagement (Société du Vieux-Port, 1988)

Figure 7.2.3.2-2 Plan budgétaire d'aménagement (Daniel Arbour & associés, Gendron Lefebvre, inc., 1987)

Dans la cour de triage Viger, ce sont 1200 logements qui sont prévus : « les habitations Viger ».

Au total les coûts sont estimés à \$481 millions (\$ 1986) financés par la Société du Vieux-Port et d'autres partenaires fédéraux à hauteur de \$150 millions. La Ville et Québec participeraient à hauteur de \$81 millions (ceci pour les rue Notre-Dame, de la Commune, le tunnel Peel, l'aménagement du secteur Viger, l'aquarium, et la maison des sciences et des techniques). La contribution des partenaires privés est estimée à \$ 249 millions (logements et hôtel). À ce budget s'ajoutent des frais pour la réaffectation du marché Bonsecours, l'aménagement de la jetée Alexandra et la dépollution du bassin du Vieux-Port. Les prévisions de fréquentation pour le Vieux-Port réaménagé s'élèvent à 3,6 millions de visiteurs annuellement.

À la suite l'élaboration du plan budgétaire d'aménagement, la Société du Vieux-Port met sur pied en 1988, un Comité directeur d'aménagement. Ce Comité est présidé tout d'abord par Stephen Cheasley puis par Michel Gariépy et composé de Philip O'Brien, Phyllis Lambert, Sam Elkas et Maurice Mayer. Le Comité a pour mandat de proposer un programme d'interventions pour l'ensemble du site en tenant compte des principes et recommandations issues des consultations publiques. Le fédéral montre ainsi sa volonté d'avancer concrètement dans le dossier.

### **7.3. Flou et divergences à la suite de la consultation publique**

Les orientations pour le Vieux-Port définies à la suite de la consultation publique et entérinées par le gouvernement fédéral, rallient les trois administrations publiques et une bonne partie des Montréalais. C'est un tournant dans le processus de réaménagement, puisque jusqu'à présent de profondes divergences opposaient particulièrement la Ville et le gouvernement fédéral, lorsque des développements plus ou moins intensifs ont été proposés. Entre la définition des principes d'aménagement et leur concrétisation, il reste cependant un important travail et nous verrons qu'hésitations, divergences et manque de synergies vont freiner le processus.

La Société du Vieux-Port a la volonté de progresser dans le projet mais elle se heurte à son mandataire qui est plus ou moins proche et en accord avec la Société, ainsi qu'aux autres paliers de gouvernement.

### 7.3.1. Les réflexions des gouvernements pour revitaliser Montréal

Au milieu des années quatre-vingts, le gouvernement du Canada d'une part et la Ville de Montréal d'autre part, engagent des réflexions sur le développement de la région de Montréal et les perspectives de revitalisation. Il s'agit rapport du Picard et du Sommet économique de 1986.

#### *7.3.1.1. Le rapport Picard et le Sommet économique de 1986*

En décembre 1985, un Comité consultatif sur le développement de la région de Montréal est formé par le gouvernement canadien dans le but de proposer des mesures à prendre pour revitaliser l'économie de Montréal. En novembre 1986, le rapport du Comité, connu sous le nom de rapport Picard est rendu public (Comité consultatif sur le développement de la région de Montréal, 1986). Ce rapport recommande de rétablir Montréal dans son rôle de pôle majeur de développement au Canada et au Québec et de faire de Montréal une grande ville à vocation internationale. Le rapport identifie sept axes de développement dont notamment les activités internationales, la haute technologie et le tourisme. Une place importante y est donnée à la protection et la mise en valeur de l'environnement comme facteur de développement économique et social.

Dans le même temps la Ville prépare le Sommet économique de Montréal. Tenu en juin 1986, ce Sommet rassemble autour de la Ville, les gouvernements du Canada, du Québec et de la Communauté urbaine de Montréal, ainsi que des organismes à caractère économique et social. Un « État de la situation » est dressé présentant le profil de l'économie de la Ville, le développement de l'industrie, du commerce, de l'habitation, l'aménagement et la mise en valeur du centre-ville ainsi que le rayonnement de Montréal (Ville de Montréal, 1986). Dans ce document, le territoire du centre-ville qui est présenté, s'arrête à la rue de la Commune et non au fleuve. Le Vieux-Port n'apparaît même pas sur certaines cartes, il est effacé. Il ne semble pas

faire partie du centre-ville, alors qu'Yvon Lamarrre répète depuis le début des discussions que c'est un territoire montréalais, et que la photo de couverture du document présente Montréal vue du fleuve avec pour premier plan le Vieux-Port et le Vieux-Montréal. Le document préparé pour le Sommet économique précise d'autre part que l'arrondissement historique « associera de plus en plus son développement à de grands projets tournés vers le réaménagement des abords du fleuve » (ibid. p.108). C'est une attitude contradictoire de la Ville qui reconnaît l'importance majeure du territoire fédéral tout en niant son existence pour ne pas avoir à s'engager concrètement dans le réaménagement.

Lors du Sommet économique et dans le cadre du rapport Picard, les appels à la collaboration pour le réaménagement du Vieux-Port sont nombreux. Il semble clair, encore une fois, qu'il faille que les gouvernements se concertent « pour accélérer la mise en œuvre de l'aménagement du Vieux-Port en harmonie avec le développement du Vieux-Montréal » (Comité consultatif sur le développement de la région de Montréal, 1986, p.178). Monsieur LaSalle, en confirmant une volonté de collaboration, annonce que la Société du Vieux-Port va entreprendre la réalisation d'un plan d'aménagement et propose d'ici 1992 d'investir au moins \$100 millions dans l'aménagement du Vieux-Port (Duhamel, 1986c). Québec et Montréal ne veulent cependant pas annoncer d'investissements tant que leur participation à l'élaboration du plan directeur n'est pas assurée.

En 1988, à l'issue du Sommet économique de Montréal, des engagements sont pris pour la mise en valeur du centre-ville et l'élaboration d'un plan d'aménagement. L'accent est mis sur le développement de l'industrie, en particulier dans le vêtement et la haute technologie, le développement du commerce et celui de l'habitation. L'idée d'un quartier ou d'une cité internationale pour Montréal est envisagée pour la première fois, elle va se concrétiser en 1999 quand sera fondée la Société du Quartier international de Montréal (QIM). Nous reviendrons sur cet important projet d'aménagement dans le chapitre qui suit (cf. 8.3.3).



*7.3.1.2. Les audiences pour le plan d'urbanisme, la Société du Vieux-Port affirme son autonomie*

Dans la foulée du Sommet économique, des orientations sur l'aménagement de l'arrondissement centre sont énoncées et des audiences publiques sont organisées en vue de l'élaboration du premier plan d'urbanisme de l'histoire de Montréal. Au cours de celles-ci, les défenseurs de l'enlèvement des jetées devant le Vieux-Montréal reviennent avec leurs propositions, ceci malgré la position ferme retenue en 1986. Action Vieux-Montréal (1988) et son président Gaétan Trottier relancent le débat ainsi que le groupe L'Atelier, des architectes Poirier et Dépatie. Ils soutiennent à nouveau que c'est la seule façon de retrouver le fleuve devant le Vieux-Montréal, puisque la présence des quais limite les perspectives visuelles. Ils défendent l'idée que c'est la meilleure manière de mettre en valeur la rue de la Commune et le Vieux-Montréal. Le coût de ce projet pourrait être moindre que celui qu'entraînerait la réalisation des projets prévus dans le plan budgétaire d'aménagement, ce qui dans un contexte de restrictions budgétaires pourrait s'avérer important.

Action Vieux-Montréal (1988) critique d'autre part la confusion qui marque les interventions dans le Vieux-Montréal; confusion entre les trois paliers de gouvernement qui s'ignorent et confusion dans les interventions physiques qui ne respectent pas l'histoire des lieux.

À l'occasion de la consultation pour le plan d'aménagement de l'arrondissement centre, Roger Beaulieu, président de la Société du Vieux-Port et Pierre Émond, directeur, soulignent que le plan d'urbanisme proposé ne doit pas ignorer l'existence de la Société du Vieux-Port. Ils rappellent à la Ville que le territoire du Vieux-Port est sous l'entière juridiction du ministère des Travaux publics (Fauteux, 1988). Roger Beaulieu et Pierre Émond, « insistent sur l'importance de reconnaître à la Société du Vieux-Port sa juste place et son autonomie dans le contexte de la mise en valeur du territoire » (cité par Germain et Beaudet, 1991). La Société du Vieux-Port a à la fois la volonté d'établir des partenariats dans des projets d'équipements

publics mais aussi de préserver son autonomie et son efficacité, ce qui s'est révélé peu compatible.

### 7.3.2. La Société du Vieux-Port fonctionne en vase clos, il y a un manque de synergie avec les autres partenaires

C'est une importante période de flou qui marque la suite de la consultation publique du Vieux-Port. La Société du Vieux-Port est en attente d'un engagement financier ferme du fédéral dans le réaménagement. Il y a des incertitudes quant à la cession éventuelle du territoire du Vieux-Port et les possibilités de concertation entre les partenaires. Enfin un manque total de synergie va se manifester entre la Société du Vieux-Port et son mandataire.

#### 7.3.2.1. *L'éventuelle cession du territoire à la Ville*

Simultanément à la conclusion de la consultation publique, le rapport Nielsen de mars 1986, commandé par le gouvernement fédéral, recommande la privatisation de trois sociétés gérant le réaménagement des Vieux-Ports. Il s'agit de Harbourfront à Toronto, de la Société du Vieux-Port de Montréal et de la Société du Vieux-Port de Québec. Dans le cas où cette privatisation ne pourrait se faire, il suggère que le gouvernement fédéral cède son territoire aux provinces et municipalités tout en les subventionnant. Le ministre des Travaux publics Roch LaSalle annonce qu'il espère conclure une entente avec le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal pour la mise en valeur du Vieux-Port, il ajoute que « de toutes façons, ce territoire sera rendu à la Ville de Montréal tôt ou tard » (cité par Duhamel, 1986). Le ministre annonce aussi que le gouvernement canadien investira dans l'aménagement du Vieux-Port autant que dans la mise en valeur des ports anciens de Toronto, Vancouver et Québec (ibid.).

La question de la propriété de l'espace portuaire reviendra régulièrement. En 1988, l'idée de ce transfert est liée, pour la Ville et le provincial, au réaménagement préalable du secteur par le fédéral (tel que confirmé par un rapport du comité interministériel de 1988, cité par Germain et Beudet, 1991). Ce dernier semble cependant prétendre le contraire (ibid.). En 1989, le gouvernement fédéral prévoit de céder le territoire à la Ville de Montréal tout en aidant financièrement le

gouvernement du Québec et la Ville à aménager le site (Bonhomme, 1989). Cette cession ne se fera pas et en 1990, cette même question est à nouveau posée. Une offre formelle est faite à la Ville par LaSalle et Corbeil. La Ville, consciente des coûts associés à cette cession, n'a pas les ressources financières nécessaires pour gérer le site et refuse celle-ci. Le territoire reste une propriété fédérale, seul le site de la Pointe-à-Callière sera cédé à Montréal (7.4.2.2).

La cession du territoire du Canal de Lachine à la Communauté urbaine de Montréal a aussi été envisagée (Bonhomme, 1989). Elle ne se fera pas non plus. Dans cette seconde partie du processus de planification, il est peu question de la Communauté urbaine de Montréal. Celle-ci s'est investie dans la création de parcs régionaux, elle s'est détachée du Vieux-Port et du Canal de Lachine.

#### *7.3.2.2. Le projet d'entente Ottawa/Québec et Québec/Montréal*

À l'issue de la consultation publique, des discussions s'engagent entre madame Lise Bacon ministre des Affaires culturelles, monsieur Roch LaSalle et monsieur Yvon Lamarre sur la possibilité d'une entente. Il est envisagé un montant de \$200 millions pour le réaménagement du Vieux-Port qui proviendrait pour la moitié de l'État fédéral, et l'autre moitié de la Ville et de Québec (Duhamel, 1986b). Deux ententes distinctes sont évoquées; l'une entre Ottawa et Québec, l'autre entre Québec et Montréal (ibid.). Ottawa ne pouvant transiger directement avec les municipalités, le gouvernement fédéral pourrait verser des fonds à la province qui elle-même peut les affecter à des projets municipaux.

Le plan budgétaire d'aménagement présenté en janvier 1987 est soumis à la Ville de Montréal et au gouvernement du Québec qui crée à cet effet, en mars 1987, un comité interministériel. Le mandat d'évaluer le plan budgétaire d'aménagement du Vieux-Port et de représenter la Ville au comité interministériel est donnée à la SIMPA. Le rapport de la SIMPA souligne qu'à l'exception de certains éléments, le plan est conforme aux orientations d'aménagement de la Ville pour le centre-ville (SIMPA, 1987). Il confirme l'importance de la planification intégrée de l'ensemble formé du Vieux-Montréal, du Vieux-Port et des zones connexes. Ouellet et

Desrosiers (1987) rappellent que l'enjeu principal pour la Ville de Montréal consiste à établir et faire reconnaître sa juridiction sur l'urbanisme et l'architecture des aménagements et constructions sur la zone portuaire. Des négociations entre les gouvernements canadien et québécois sont engagées pour éventuellement déboucher sur une entente quant au partage du financement d'équipements à réaliser sur le site du Vieux-Port et quant à un mécanisme de coordination pour coiffer l'ensemble de projets (OPDQ, 1988, p.67).

Une proposition de collaboration avec le gouvernement fédéral pour la période 1987-1992 est mise de l'avant par l'OPDQ et le MAC, elle est inspirée de l'expérience de l'entente Mac/Ville. Est envisagée « une entente de concertation et d'harmonisation entre Ottawa et Québec pour la mise en œuvre du plan d'aménagement du Vieux-Port de Montréal ». Cette entente doit permettre d'établir le cadre de la concertation et des participations des intervenants publics et privés, parmi lesquels la Ville de Montréal (SIMPA, 1987). Cette entente prévoit la mise en place d'un comité de coordination chargé notamment d'évaluer les projets et leur mise en œuvre et d'examiner un partage éventuel du financement (ibid.). Un transfert partiel de propriété et de juridiction en faveur de la Ville est envisagé, notamment sur l'ensemble de l'esplanade ainsi que sur les quais Jacques-Cartier et de l'Horloge.

Plusieurs scénarios ont été envisagés par la SIMPA et notamment la création d'une société de gestion para-municipale du Vieux-Port (Ouellet et Desrosiers, 1987). Celle-ci pourrait intervenir sur une partie ou l'ensemble du site et viendrait modifier le mandat de la Société du Vieux-Port.

Ces projets d'entente ne verront cependant pas le jour. La seule forme de coopération a été la présence d'un représentant de la Ville et d'un représentant du gouvernement du Québec au Conseil d'administration de la Société du Vieux-Port, mais ceux-ci n'avaient pas la mission d'engager leurs administrations respectives. Le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal n'ont jamais été prêts à

s'engager fermement dans des projets sur le territoire du Vieux-Port, ce qui a nuit à la crédibilité d'une entente. Le potentiel du Vieux-Port n'a jamais vraiment été perçu par ces deux acteurs et ceux-ci ont, dans un contexte de restrictions budgétaire, privilégié d'autres priorités. La Société du Vieux-Port avait d'autre part un certain attachement pour le travail effectué et elle n'était pas prête à céder sa place. Sa relative autonomie lui a d'ailleurs donné une certaine efficacité que les autres paliers de gouvernement n'avaient pas (Gariépy, 27/3/01). La Société du Vieux-Port a pu avancer dans le réaménagement du site sans avoir à passer par différents paliers décisionnels, tels que le Comité exécutif de la Ville ou le conseil des ministres qui auraient entravé l'avancement du projet (Émond, 6/9/00). La création d'un nouvel organisme aurait pu entraîner des délais dans le réaménagement du Vieux-Port compromettant l'inauguration du site réaménagé pour les cérémonies du 350<sup>e</sup> anniversaire de la Ville (Fauteux, 1988).

Interrogés *a posteriori* dans le cadre de la présente recherche, sur le principe d'une entente et les raisons de son échec, les représentants de la Société du Vieux-Port et de la Ville s'entendent pour dire que le principe d'une telle entente était quelque chose de difficile à mettre en place, mais que le réaménagement du Vieux-Port a été fait dans le respect de son environnement et particulièrement du Vieux-Montréal. Pour Pierre Émond, quelque soit le dossier, il est impossible d'asseoir à une même table le fédéral, le provincial et le municipal. Il ajoute que l'aménagement du Vieux-Port a cependant été mené dans le respect de sa problématique montréalaise (Émond 6/9/00). Sur ce même point Pierre Ouellet ajoute qu'établir une entente entre la Ville et le fédéral n'est pas quelque chose d'aisé et qu'il faut passer par le dédouanement du gouvernement du Québec (Ouellet, 8/8/00). Il confirme l'idée qu'au sein du Conseil d'administration de la Société du Vieux-Port, les intervenants ont essayé de penser en terme de bien commun, d'intérêt public, avec un haut niveau de cohérence (ibid.).

Durant toute la période qui suit la consultation, des discussions se poursuivent entre la Société du Vieux-Port et son mandataire ainsi qu'avec la Ville et le gouvernement

du Québec, sans toutefois que des décisions soient prises. Face aux incertitudes, le plan budgétaire n'a pas été rendu public puisqu'il aurait fallu l'engagement ferme des trois paliers de gouvernement par rapport aux investissements envisagés dans celui-ci. Il a été difficile pour la Société du Vieux-Port, de communiquer sur la progression de la réflexion d'aménagement et l'avancement des négociations pour le financement de l'aménagement. Les Montréalais ont peu été informés de l'avancement du projet. Il a semblé que le processus de planification, qui avait été très ouvert lors de la consultation, s'est refermé sur la Société du Vieux-Port par la suite. Cela n'a pas été une fermeture voulue, des outils de communication avaient été envisagés, sans toutefois se concrétiser.

#### *7.3.2.3. La Société du Vieux-Port poursuit ses interventions dans le respect des consultations publiques*

Dans ce climat d'incertitudes, la Société du Vieux-Port poursuit toutefois ses interventions sur le site, dans le souci de respecter les conclusions de la consultation publique et les résidants du Vieux-Montréal.

Pendant l'été 1987 un programme d'animation est mis en place, dans le souci de ne pas créer de grand rassemblement et de spectacle trop bruyant, explique monsieur Émond, directeur de la Société du Vieux-Port (cité par Favreau, 1987). Le cirque du Soleil tient des représentations. Expotec présente une exposition d'Hologrammes, des spectacles de théâtre et de marionnettes ainsi que des concerts sont présentés.

Les travaux d'excavation de l'embouchure du Canal de Lachine se poursuivent, ainsi que la construction du pont de la rue Mill, la consolidation des quais Jacques-Cartier, Victoria et King-Edward.

En 1988 est inauguré sur le quai King Edward, un cinéma IMAX, construit par la firme Lavalin. Le Vieux-Port se dote ainsi d'une attraction quatre saisons. La construction de cette salle a été faite sans annonce officielle de la part des autorités du Vieux-Port et sans qu'un plan d'aménagement ait été adopté. Si bien que les

défenseurs de l'enlèvement des jetées demandent son démantèlement (Action Vieux-Montréal, 1988).

Nous voyons ici que le principe préconisant une intervention évolutive, qui permet de s'adapter progressivement aux situations et rompt avec l'idée d'un plan directeur figé et directif, n'est cependant pas facile à mettre en œuvre. Si il est acquis pour la Société du Vieux-Port que les quais doivent être occupés par des équipements récréatifs et culturels, ce n'est pas une position partagée par tous les Montréalais. Nous verrons que même le ministre fédéral responsable de la région de Montréal va lui aussi revenir sur cette position.

### 7.3.3. Montréal demande son dû mais intervient dans le Vieux-Montréal et les faubourgs

Dans cette période de flou et d'attente d'un engagement ferme du Fédéral, la Ville souligne à plusieurs reprises que des sommes d'environ 140 millions ont été investies à Toronto et Vancouver et que Montréal doit recevoir des montants similaires. Jean Doré est élu à la mairie de Montréal en novembre 1986. La nouvelle administration municipale montre sa préoccupation pour le territoire urbain montréalais et particulièrement le centre-ville. Elle encourage les audiences publiques dans les dossiers d'aménagement et se montre plus préoccupée par le Vieux-Montréal que ne l'était l'administration précédente.

#### 7.3.3.1. La Ville et Québec engagent des projets majeurs pour le Vieux-Montréal

En 1986, Montréal et Québec signent une nouvelle entente sur la mise en valeur du Vieux-Montréal pour la période 1986-1989. Dans le cadre de cette entente, des investissements sont prévus pour le Vieux-Montréal et en lien avec les perspectives d'aménagement du Vieux-Port, telles qu'évoquées dans le plan budgétaire d'aménagement. Pour Pierre Ouellet, directeur de la SIMPA, « nonobstant l'imprécision actuelle des délais et des budgets gouvernementaux de réalisation de l'aménagement du Vieux-Port, nous concluons que la Ville doit poursuivre activement la préparation de certains travaux connexes au projet du Vieux-Port et relevant de la mise en valeur du territoire municipal » (SIMPA, 1987).

La Ville annonce fin 1987 des projets majeurs pour le Vieux-Montréal : l'aménagement du Champ-de-Mars, du complexe Chaussegros-de-Léry et l'élimination du stationnement place Jacques-Cartier, qui deviendra la place de la Dauversière (figure 7.3.3.1-1). Le concept d'aménagement du Champ-de-Mars comporte la mise en valeur des vestiges des fortifications de Montréal dans un parterre gazonné. Le projet Chaussegros-de-Léry comprend des espaces de commerces et de bureaux, un centaine d'unités de logements et un vaste stationnement souterrain (1000 places). La Ville entreprend des travaux de restauration de l'hôtel de Ville et du Vieux Palais de justice. La SIMPA engage le projet de Centre de commerce mondial de Montréal qui prévoit des espaces locatifs de bureaux et de commerce et 600 places de stationnement. C'est un premier élément en vue de la création d'un quartier international à Montréal. À ces projets s'ajoutent d'autres initiatives de moins grande ampleur réalisées par des partenaires privés avec ou sans la collaboration de la SIMPA et certains bénéficient de subventions.



Figure 7.3.3.1-1 Vieux-Montréal, les grands projets des années quatre-vingts et quatre-vingt-dix

La Ville a réservé 12 millions pour engager des travaux d'infrastructures dans la cour de triage Viger (notamment le prolongement des rues de la Commune et Amherst et le viaduc Notre-Dame) ainsi que pour le raccordement de la rue Peel à la rue de la Commune à l'ouest du Vieux-Montréal. Ce sont des travaux conformes au plan budgétaire d'aménagement du Vieux-Port.

La réfection de la rue de la Commune est programmée. Des projets sont à l'étude pour le marché Bonsecours. Enfin la SIMPA s'intéresse à la Pointe-à-Callière et au



projet de la Société du Vieux-Port d'en faire un centre d'interprétation. La SIMPA estime que ce projet doit s'intégrer à la mise en valeur des places Royale et d'Youville par la Ville (SIMPA, 1987). C'est une première étape de réflexion vers un projet plus ambitieux que celui envisagé par la Société du Vieux-Port, qui est amorcée par la Ville (7.4.2.2).

#### *7.3.3.2. La Ville se préoccupe de la périphérie de l'arrondissement historique et des îles*

La préoccupation de la Ville pour le Vieux-Montréal déborde le périmètre de l'arrondissement historique. La mise en valeur des faubourgs et de l'espace situé sur l'autoroute Ville-Marie (du square Victoria au square Viger) est considérée comme une priorité pour briser l'isolement du quartier ancien.

Les terrains du Canadien Pacifique (les 13,5 ha de la cour de triage Viger) sont acquis en 1988, au nom de la Ville de Montréal, par sa société para-municipale, la SHDM (Société d'habitation et de développement de Montréal), dans le but de développer un quartier résidentiel (Faubourg Québec). Le service de l'Habitation et du développement urbain prépare un plan d'aménagement. La SIMPA a réalisé sur mandat de la Ville, le recyclage de la gare Dalhousie, dans le cadre de l'entente Mac/Ville pour y accueillir l'école du cirque.

La SIMPA se préoccupe du devenir du Faubourg des Récollets, ceci en cohérence avec son mandat visant à promouvoir et mettre en valeur les quartiers anciens de la métropole. Elle mène une étude exploratoire en tenant compte de la valeur architecturale des bâtiments, des possibilités de construction sur divers terrains vacants et du rôle que peut jouer ce quartier, situé à la jonction du centre des affaires et du Vieux-Montréal. Entre 1989 et 1992, la SIMPA achète près de 70% des terrains et bâtiments du Faubourg des Récollets.

Dans le Faubourg Québec et le Faubourg des Récollets, ce sont des ensembles résidentiels d'assez forte densité (et de bureaux pour le Faubourg des Récollets) qui

sont envisagés. L'effondrement du marché immobilier en 1989-1990, stoppe les projets et la Ville se retrouve avec un passif important.

Des études sont réalisées pour la mise en valeur des îles; études qui interfèrent directement avec le dossier du Vieux-Port, que ce soit à propos de l'aquarium ou de la maison des sciences dont le choix de localisation oscille entre ces deux sites. En août 1989, Jean Doré annonce un important programme de réaménagement des îles Notre-Dame et Sainte-Hélène. Il est notamment prévu l'aménagement d'une plage pour la baignade avec un système de filtration des eaux du fleuve. Celle-ci sera inaugurée au début de l'été 1990.

#### *7.3.3.3. Le plan d'urbanisme : favoriser l'expansion du centre des affaires vers le Sud*

C'est en 1990 pour l'arrondissement Ville-Marie, puis en 1992 pour l'ensemble du territoire montréalais, que la Ville adopte le premier Plan d'urbanisme de son histoire, après de longues années de discussions, de concertation et de consultations publiques. Le Plan est accompagné d'un cadre réglementaire qui précise les affectations du sol. La Ville identifie dans ce Plan d'urbanisme, des orientations pour son développement visant à « soutenir et mettre en valeur le rôle de métropole de Montréal, assurer la diversité des activités économiques, accroître la qualité des milieux résidentiels, améliorer l'environnement urbain montréalais » (Ville de Montréal, 1992). Parmi les interventions annoncées par le Plan d'urbanisme, un certain nombre ont été jugées prioritaires par le Conseil municipal « pour leur effet structurant sur le développement de Montréal »; il s'agit entre autres, de la croissance du Centre des affaires, du développement résidentiel des faubourgs du Vieux-Montréal et du développement de la Cité internationale (cf Figure 7.3.3.3-1, p.336).

### **Les grandes priorités du plan d'urbanisme**

- La mise en œuvre de mesures pour soutenir la croissance du Centre des affaires.
- Le développement résidentiel des faubourgs Québec, Saint-Laurent et des Récولlets dans l'arrondissement Ville-Marie.
- La poursuite des efforts relatifs au développement de la Cité Internationale.
- La revitalisation de la rue Sainte-Catherine.
- La construction du pont Wellington.
- La réfection du boulevard Henri-Bourassa dans le quartier Rivière-des-Prairies.
- Le parachèvement du boulevard urbain Ville-Marie et son raccordement avec l'autoroute 25.
- La réalisation du Parc d'entreprises du Canal et du Technoparc.
- Le redéveloppement des abords de la voie du CP.
- L'implantation de voies réservées au transport collectif.
- La révision complète de la réglementation de zonage.
- La mise en valeur du Mont Royal.
- L'établissement d'accords de développement entre la Ville et les grandes institutions.
- La réalisation du réseau vert.
- La mise en œuvre de mesures pour accroître la qualité de vie et la sécurité dans les milieux résidentiels.
- La création et le réaménagement de parcs dans les quartiers en déficit d'espaces verts.
- La consolidation du réseau des grands équipements culturels et de loisirs dans les quartiers.
- La consolidation des artères commerciales de quartier.
- L'opération massive de plantation d'arbres.

Figure 7.3.3.3-1 Les grandes priorités du plan d'urbanisme (Ville de Montréal (1992). *Plan directeur de l'arrondissement Ville-Marie*, p.x).

Les préoccupations pour le Vieux-Montréal concernent l'isolement du quartier et la façon dont on peut le briser par la diminution de l'impact des autoroutes et l'essor de l'habitation, particulièrement dans les faubourgs. La poursuite des efforts de mise en valeur du quartier est énoncée (ibid. p.82). Des orientations générales sont formulées, axées sur la volonté de renforcer la vocation du Vieux-Montréal comme lieu de résidence, de travail, de divertissement et de tourisme. Ainsi il est prévu de favoriser par exemple la consolidation du linéaire commercial et la construction d'hôtels. L'optique est de protéger et de mettre en valeur le cadre bâti. Peu de précisions sont cependant apportées quant aux spécificités du Vieux-Montréal d'une part, à la vision et au rôle que peut jouer ce quartier pour l'agglomération d'autre part. Ainsi c'est une approche visant le développement des fonctions du Vieux-

Montréal qui domine et non pas une réflexion culturelle sur l'essence même du quartier.

Le Plan d'urbanisme précise que le fleuve et la montagne doivent être valorisés. « L'aménagement du Havre Jacques-Cartier, composé des îles, du Vieux-Port et de la Cité du Havre, renforcera le rôle de ces espaces comme liens avec le fleuve Saint-Laurent et le Canal de Lachine» (ibid. p.46). Le Vieux-Port est considéré comme « un élément stratégique de mise en valeur du Vieux-Montréal et de ses faubourgs » (ibid. p.82). Là encore, il n'est cependant pas précisé en quoi et comment celui-ci peut jouer un rôle stratégique.

La Ville recommande l'élargissement de la protection accordée à l'arrondissement historique. Le périmètre suggéré est étendu au Nord jusqu'à l'autoroute et à l'Ouest de la rue McGill (ibid. p.51). Le territoire du Vieux-Port n'est pas concerné par cette extension. Ce qui témoigne du fait que sa valeur historique n'est pas encore reconnue par la Ville et le gouvernement du Québec. Il sera intégré au périmètre en 1995.

Que ce soit à propos du Vieux-Montréal ou de la ville dans son ensemble le plan d'urbanisme est resté très général. C'est un document de référence mais il lui sera souvent reproché d'avoir été trop réduit pour pouvoir être approuvé et d'avoir manqué de vision quant aux perspectives de développement. Ainsi les ambitieuses projections en terme d'espaces de bureaux et de logements à construire dans le centre-ville ne se sont pas concrétisées. Les objectifs de développement pour le quartier historique restent peu approfondis et peu spécifiques au quartier.

#### *7.3.3.4. Le « projet Vieux-Montréal » de la SIMPA et la mise en valeur du quartier ?*

Pour la SIMPA, l'entente Mac/Ville a permis de « faire du Vieux-Montréal un projet », et le bulletin d'information publié par celle-ci s'intitule d'ailleurs «Le projet Vieux-Montréal» (Demers, 28/6/00). Les principes d'intervention sont basés sur des séquences de projets. Dans le cas de Chaussegros-de-Léry par exemple, la construction de ce complexe inclut beaucoup de stationnements qui ont permis de

transformer les stationnements du Champ-de-Mars et de la place de la Dauversière en esplanades publiques, et qui ont facilité le développement d'habitations sur la rue Notre-Dame et la rue Saint-Claude. Doit-on cependant parler du projet Vieux-Montréal ou des projets du Vieux-Montréal? Les termes de l'entente font référence à une liste de projets indépendants, animés par une volonté commune de développement immobilier et d'embellissement. Le bulletin de la SIMPA, « Le projet Vieux-Montréal », est d'ailleurs une revue d'actualité immobilière, qui fait principalement la liste des investissements en cours ou à venir dans le quartier. Il y a des liens entre les différents projets, comme le montre l'exemple de Chaussegros-de-Léry. Il n'y a cependant pas de « projet Vieux-Montréal », dans le sens d'un encadrement des actions dans une politique plus large, dans une préoccupation touchant les différentes dimensions du quartier et tel que nous l'avons évoqué précédemment (chap. 1.1.). Les interventions visent à développer les espaces de bureaux et de commerces, les logements, les activités touristiques et culturelles dans le quartier pour y recréer un milieu de vie diversifié ainsi qu'à harmoniser ces différentes fonctions.

Il manque cependant une réflexion approfondie sur les particularités et la vocation du quartier, les objectifs de sa revitalisation et les principes de sa mise en valeur. Le plan d'urbanisme adopté en 1990 en témoigne et celui de 1998 (sur lequel nous reviendrons) confirme cette vision. Plusieurs acteurs se questionnent sur la réflexion patrimoniale qui guide les aménagements (Trottier, 9/5/00 et Bumbaru, 22/2/00). En référence à l'ensemble de investissements réalisés, Trottier (1998), parle de « maquillage de la momie », dans l'idée que l'on embellit faussement le quartier, qu'on l'emballe, pour plaire, séduire, le rentabiliser, mais ceci sans le respecter et en dénaturant des choses de manière irréversible ; « il semble que plus on investit plus on nie sa réalité » (ibid. p.7). Cette idée de mise en scène de la ville, de banalisation, ou encore de réalité fictive que l'on construit est abordée par Cazes et Potier (1996) et identifiée comme effet classique, mais des plus inquiétants, du développement touristique sur le milieu urbain.

La Ville de Montréal et le ministère de la Culture et des Communications ont un souci de l'esthétique du quartier et de l'articulation de ses fonctions pour qu'il devienne attrayant et qu'il puisse être « vendu » auprès des touristes et des investisseurs, mais ne se préoccupent pas assez du contenu, de l'identité même du Vieux-Montréal, de l'essence même de son patrimoine. C'est l'inquiétude évoquée par Choay (1999), relative à l'ambiguïté du terme « mise en valeur », cette locution clé qui nous renvoie aux valeurs du patrimoine mais aussi avant tout à l'idée de plus value économique.

#### 7.3.4. Découragement à la veille de l'inauguration du Vieux-Port : manque de synergie à la Société du Vieux-Port et entre la Société et son mandataire

Dans la période qui suit la consultation publique, la Société du Vieux-Port est en attente d'un engagement de son mandataire. Nous verrons que quand le fédéral annonce enfin sa participation, le nomination d'un nouveau ministre responsable du Vieux-Port vient freiner le processus de planification.

##### *7.3.4.1. Le fédéral annonce enfin 100 millions d'investissements*

Pendant cette période de flou qui succède à la consultation publique, des changements importants ont lieu au niveau fédéral, notamment des changements de ministres qui vont fortement influencer le processus de planification. Roch LaSalle, qui suivait le dossier du Vieux-Port de près et s'était engagé à ce que 100 millions soient affectés au réaménagement, démissionne en février 1987. Il est remplacé dans le dossier par Stewart Mc Innes puis par Robert René de Cotret en décembre 1987.

C'est le 30 septembre 1988, à l'amorce d'une nouvelle campagne électorale, que le gouvernement fédéral, par l'entremise de son ministre de l'Industrie et des Sciences et de la Technologie Robert René de Cotret, responsable de la région de Montréal, annonce un montant de 100 millions de dollars pour l'aménagement du site. Cette annonce intervient un an et demi après l'élaboration du plan budgétaire d'aménagement. «Une telle hésitation du mandataire de la Société n'était pas de nature à faciliter l'implication recherchée des paliers provincial et municipal de gouvernement ainsi que du secteur privé, tel que le préconisait le «plan budgétaire

d'aménagement» en accord avec un des principes de la consultation.» (Gariépy, 1993, p.86).

Ce budget doit servir à réaliser des travaux d'infrastructures tels que l'aménagement de stationnements, de quais, la construction d'une marina et la mise en valeur des abords du Canal de Lachine. Il est entendu que le gouvernement fédéral doit s'entendre avec le gouvernement du Québec et la municipalité sur la nature et la localisation des équipements culturels. Cinq projets spécifiques sont identifiés : il s'agit de la Maison des sciences et de l'industrie, du musée de l'enfance, de la relocalisation du Musée ferroviaire, de la construction d'un centre d'interprétation sur l'histoire et l'archéologie à la Pointe-à-Callière et de la rénovation du Marché Bonsecours. La Société du Vieux-Port prépare le programme fonctionnel d'aménagement avec la firme Daniel Arbour et associés (1989). Celle-ci dépose le programme pour la mise en valeur du territoire du Vieux-Port pour 1989 à 1993, il précise les équipements et leur localisation.

Cette annonce est bien reçue par le gouvernement du Québec et la Ville et il semble temps de finaliser le plan d'aménagement et d'engager les travaux en vue des cérémonies du 350<sup>e</sup> anniversaire de la fondation de Montréal.

#### *7.3.4.2. Jean Corbeil remet en question le choix de conservation des quais et la présence de la voie ferrée*

En janvier 1989, Jean Corbeil, ministre du cabinet fédéral du Travail en charge de la région montréalaise succède à Robert René de Cotret. Il sera par la suite ministre d'État aux Transports. Il rejette au cours de l'été la vision du développement du Vieux-Port telle qu'elle a été proposée par Roch LaSalle à la suite des consultations publiques. Il se prononce pour le démantèlement des quais et de la voie ferrée, l'abandon des projets de musées sur le site et la cession du territoire à la Ville. Jean Corbeil propose même en novembre 1989 de relancer une consultation publique. Le ministre court-circuite tout le processus décisionnel. La Société du Vieux-Port est de nouveau confrontée à des tensions avec ce nouveau ministre responsable du dossier, c'est un « bras de fer » qui s'engage.

Jean Corbeil privilégie le projet défendu par l'urbaniste Poirier, dont la firme L'atelier de recherches urbaines appliquées, était son consultant en urbanisme lorsqu'il était maire de la ville d'Anjou. Didier Poirier propose le dégagement des rives de l'entrée du Canal de Lachine jusqu'au quai de la tour de l'horloge. Celui-ci deviendrait probablement une île reliée à la ville par un pont. Un projet estimé à \$30 millions par son concepteur et \$200 millions par la Société de la Couronne (Aubin, 1989), ceci sans prendre en compte les coûts de dépollution et le démantèlement de la voie ferrée.

Jean Corbeil, entame des démarches auprès de la direction du Port de Montréal pour étudier la faisabilité et les coûts éventuels de l'enlèvement de la voie ferrée (Paré, 1990). C'est là encore une divergence majeure qui oppose le Ministre et la Société du Vieux-Port. Pour cette dernière le débat sur cette question est clos. Roger Beaulieu affirme qu'« en 1986, tous les experts en sont venus à la conclusion que les rails devaient demeurer pour assurer la santé économique du port » (cité par Paré, 1990).

Il semble que la motivation de Jean Corbeil soit dictée en partie par des contraintes budgétaires, bien que finalement le coût de l'enlèvement des jetées se révèle plus élevé que celui de leur conservation. C'est aussi la volonté de « laisser sa marque » dans le dossier pour redorer son image après l'échec du projet d'Agence spatiale (LeBlanc, 1989). Enfin ce sont des considérations personnelles, une certaine nostalgie, une volonté d'être plus proche de l'eau, pour ce Montréalais qui a vécu à proximité du Port, lira-t-on dans les journaux.

Dans ce débat, les divergences sont majeures entre la Société du Vieux-Port et le ministre Corbeil et la confusion règne aussi à Ottawa. Marcel Masse, ministre des Communications, a mis en place un comité pour étudier la participation du fédéral dans l'ouverture de musées, et notamment le centre des sciences, le musée des enfants et le musée ferroviaire au Vieux-Port. Pour Corbeil ces projets ne sont plus



d'actualité et si le fédéral participe à des projets culturels à Montréal ce pourrait être sur les îles.

#### 7.3.4.3. *La Société du Vieux-Port fait appel à des architectes de réputation internationale*

La Société du Vieux-Port organise en 1989 un concours d'idées pour l'élaboration d'un plan d'ensemble accompagné de normes et critères de design. Elle a fait appel au mois de mars à des équipes d'architectes étrangers et une firme ontarienne pour y participer. Aucune firme québécoise n'a été retenue. Il s'agit d'architectes urbanistes de réputation internationale : Ricardo Bofill, Oriol Bohigas et Bernard Tschumi, de même que les New-Yorkais Cooper-Eckstut Associates et Berridge Lewinberg Greenberg de Toronto. Ces équipes ont trois semaines pour soumettre leurs réflexions. La Société du Vieux-Port recherche un grand nom de l'architecture pour donner de la visibilité à son projet. Pour le directeur de la Société du Vieux-Port, l'idée est clairement de retenir « quelqu'un qui a l'expérience des grands projets, un architecte de réputation mondiale » (Émond cité par Cayouette, 1989). Ce concours est perçu par les architectes montréalais comme un nouveau retour en arrière dans le projet. Ce sont à la fois l'organisation du concours, la constitution du jury, la sélection des équipes et les délais qui leur sont accordés qui sont critiqués par le milieu montréalais de l'architecture (Hénault, 1989; Cayouette, 1989). Nous avons qualifié précédemment de « dérive » une telle stratégie, quand des villes cherchent à engager de grands architectes avant tout pour attirer l'attention. (1.1.2.2.). C'est le principe d'une stratégie marketing qui peut masquer des enjeux de fond. Une telle pratique n'a pas été acceptée par le milieu montréalais de l'architecture et va en partie à l'encontre des principes issus de la consultation publique qui prônent une approche simple et évolutive, sensible au lieu et au contexte montréalais. Cet épisode vient encore freiner le processus.

Dans le même temps la Société du Vieux-Port a mandaté des archéologues pour qu'ils entament des fouilles sur la Pointe à Callière, avant d'aménager ce qui doit devenir la place commémorative du 350<sup>e</sup> anniversaire de la fondation de Montréal.

Un monument doit être édifié, il comprendra probablement une crypte archéologique et des salles d'exposition sur l'histoire de Montréal.

*7.3.4.4. Le fédéral entrave le réaménagement du Vieux-Port, Québec et Montréal  
sont muets*

En 1990, la perspective du 350<sup>e</sup> anniversaire approche et les Montréalais sont découragés. Il semble que Montréal ne pourra offrir à ses visiteurs que des quais abandonnés, des bâtiments délabrés et des perspectives inexistantes. Seule la réouverture d'une partie du Canal de Lachine et l'aménagement d'une place publique sur les jetées King-Edward et Jacques-Cartier sont amorcés. Le gouvernement fédéral s'engage dans l'aménagement paysager du sud-ouest de l'île Sainte-Hélène et la mise en valeur de la Biosphère (un budget de \$40 millions y est consacré). Ceci alors que les investissements pour le Vieux-Port sont toujours incertains. Le projet de déplacement du Musée ferroviaire canadien au Vieux-Port est écarté par le gouvernement fédéral qui a décidé de ne plus s'investir dans ce projet.

Des divergences sont manifestes au sein de la Société du Vieux-Port, liées au malaise entre la Société et son mandataire. Michel Gariépy, président du Comité d'aménagement de la Société, démissionne. Une crise interne s'instaure, elle va aboutir en 1991, au remplacement au poste de président de Roger Beaulieu par Benoît Lemay.

Face à la remise en question du choix de préservation des quais, à l'incertitude concernant l'élaboration du plan d'aménagement, aux contradictions entre les ministres fédéraux et surtout au silence de la Société du Vieux-Port par rapport à ces questions, c'est une grande inquiétude qui gagne les Montréalais. Les réactions dans les journaux sont virulentes que ce soit de la part de journalistes, de professionnels de l'aménagement ou de Montréalais influents. Pour Daniel Latouche (1989) « rien ne va plus », l'attitude du ministre vient totalement bloquer le projet. Maître Powell (1989), ancien secrétaire du Comité consultatif du Vieux-Port, ajoute que le fédéral entrave le réaménagement du Vieux-Port et rappelle les arguments issus de la

consultation publique qui ont conduit au principe de préservation des quais. Annick Germain (1991) ira jusqu'à dire que c'est le dossier honteux de l'aménagement, où s'accumulent échecs, erreurs, inerties et politocaileries. Là encore la Ville et le gouvernement du Québec sont silencieux, ils n'ont pas pris de position dans ce débat sur l'enlèvement des quais, un débat dont l'origine est pourtant la préoccupation pour un aménagement mettant le mieux possible en valeur le Vieux-Montréal.

#### **7.4. Une certaine congruence de stratégies en vue de l'inauguration du Vieux-Port et du 350<sup>ème</sup> anniversaire de Montréal**

Alors que le dossier du Vieux-Port est à nouveau dans l'impasse en 1990, les perspectives du 350<sup>ème</sup> anniversaire de Montréal vont stimuler le processus de planification et donner un nouvel élan au dossier. C'est une synchronie qui est observée entre la volonté de la Société du Vieux-Port d'avancer dans le dossier et l'échéance de 1992. Et nous verrons que c'est en cela que les cérémonies commémoratives jouent un rôle structurant.

##### **7.4.1. L'adoption du plan directeur d'aménagement du Vieux-Port**

Face à la levée de boucliers que suscite le principe de sélectionner des architectes étrangers, la Société du Vieux-Port fait marche arrière et contacte des firmes québécoise en vue de l'élaboration du plan directeur d'aménagement.

##### *7.4.1.1. Les firmes Cardinal, Hardy, Peter Rose Architecte et le groupe LeStage JLP et associés sont sélectionnés pour faire le plan d'aménagement*

La Société du Vieux-Port fait appel à cinq firmes québécoises pour préparer le plan d'ensemble du Vieux-Port. Il s'agit de : l'Atelier de recherches urbaines appliquées, dont Didier Poirier est le président; le groupe Cardinal-Hardy; la firme Peter Rose; Daniel Arbour et associés; ainsi que le groupe Lestage et JLP. En décembre 1989, ce sont les firmes Cardinal, Hardy, Peter Rose Architecte et le groupe LeStage JLP et associés qui sont choisis pour la conception du plan directeur du Vieux-Port. La Société du Vieux-Port répond ainsi aux critiques des Montréalais (7.3.4.3), en sélectionnant des architectes locaux, impliqués depuis le début des réflexions dans le projet. C'est Aurèle Cardinal qui est responsable de l'équipe d'architectes. L'équipe

présente une proposition qui découvre en partie les anciennes berges tout en conservant les quais.

Si les expériences de Boston et Toronto ont influencé les représentations jusque l'étape de la consultation publique, au moment de l'élaboration du plan directeur, c'est plus l'image de Barcelone, avec la perspective dégagée qu'offre le Moll de la Fusta, qui alimente le projet (Cardinal, 14/7/98).

Une somme de \$65 millions est affectée à l'aménagement des secteurs est et ouest du territoire et pour l'échéance de mai 1992. Pour le secteur centre, les travaux sont reportés pour après 1992, ceci en attendant qu'une décision finale soit prise à l'égard des quais et des jetées. Le président de la Société du Vieux-Port annonce que le Carrefour des sciences et des techniques et le musée ferroviaire ne se réaliseront pas. Seul le musée de l'enfance pourrait voir le jour. Il signale que le concepteur doit tenir compte de contraintes budgétaires et revoir notamment sa proposition de dégager les berges d'origine pour le secteur central de la jetée Jacques-Cartier.

#### *7.4.1.2. Le plan d'aménagement et la reconnaissance du Vieux-Port comme site historique*

Le plan directeur d'aménagement est élaboré pendant l'année 1990 et approuvé au mois d'octobre. L'assise du projet présenté est appuyée par la volonté publique montréalaise, telle qu'exprimée dans le cadre de la consultation publique de 1985. L'approche d'aménagement est basée sur les trois thèmes qui résument l'identité du Vieux-Port : « un lieu d'histoire et d'appartenance, un port, un espace public polyvalent » (Cardinal, Hardy et associés et al., 1990) (cf. chap. 4.1).

Le caractère historique du Vieux-Port a pris graduellement de plus en plus de place dans les débats. Ce n'est cependant qu'en 1990 et dans le plan directeur d'aménagement élaboré par Cardinal et Hardy en lien avec la Société du Vieux-Port, que le Vieux-Port est considéré comme site historique : « parce qu'il constitue un témoin majeur de l'histoire de notre ville, le territoire du Vieux-Port doit être considéré comme un "site historique" malgré le fait qu'il ne bénéficie d'aucun statut

légal. Sa morphologie générale de même que ses installations et ses richesses archéologiques expriment avec éloquence notre passé collectif et, en cela, portent une "signification culturelle" aux yeux des communautés locale et internationale. C'est dire que l'intervention en ce lieu doit pleinement mettre en valeur cet attribut particulier, notamment par l'application des principes de conservation des monuments historiques définis dans les chartes de l'UNESCO» (ibid. p.6).

Les principes de conservation, tels que définis par l'Unesco ou d'autres organismes internationaux qui ont pris en charge la conservation du milieu bâti, mettent de l'avant différents principes et notamment les principes d'« intégrité » et de « réversibilité » (Gauthier, 1990). Le Vieux-Port est ainsi considéré comme un ensemble dont toutes les composantes doivent être conservées (ibid.). Les éléments faisant partie du Vieux-Port doivent d'autre part être traités de façon réversible (ibid.). L'affirmation du caractère historique du Vieux-Port a permis d'argumenter et de justifier le choix de la conservation des quais, au-delà des questions de coût et de disparition d'un territoire stratégique.

Le plan d'aménagement fait part d'une réflexion approfondie sur la valeur intrinsèque du Vieux-Port, mais peu d'approfondissement de l'inscription du projet dans son environnement. Ce n'était d'ailleurs pas dans le mandat des consultants. Le plan d'aménagement propose l'établissement d'« une relation nouvelle entre la ville et l'eau », ceci par un travail sur l'interface que constitue la rue de la Commune. Il n'y a cependant pas de réflexion sur la relation avec le Vieux-Montréal et les effets du projet sur son environnement.

#### *7.4.1.3. L'aménagement des secteurs est et ouest*

Peu après l'adoption du plan d'aménagement, les travaux sont engagés dans les secteurs est et ouest du Vieux-Port.

Ce sont \$35 millions qui sont affectés au secteur ouest. La réouverture du Canal de Lachine est complétée ainsi que la restauration des anciennes écluses et l'aménagement paysager des berges en parc public. L'objectif du réaménagement est

d'y permettre à nouveau la navigation de plaisance, même si certains ponts ne permettent qu'un tirant d'air limité et que la question de la pollution du Canal est à régler. La Maison des éclusiers, maison d'accueil et centre d'interprétation est édifiée.

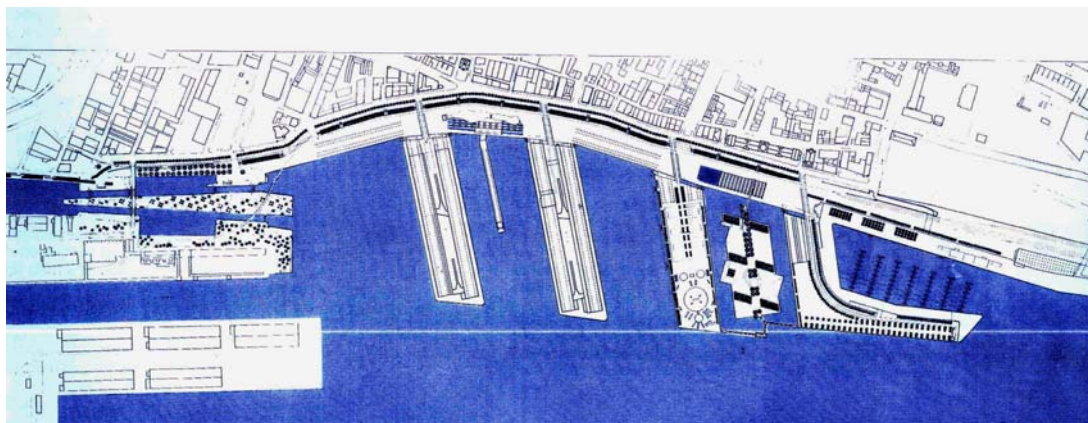


Figure 7.4.1.3-1 Le plan d'aménagement de 1990 (Cardinal Hardy et ass., p.32)

Nous avons souligné précédemment que le Parc des écluses est l'espace où la réappropriation patrimoniale et portuaire du site a été la plus importante et la plus réussie. Les équipements portuaires anciens (le silo no5, les quais du Canal et les écluses) ont été conservés et mis en valeur. Le profil de l'embouchure a été recréé tel qu'il se présentait au moment de l'apogée du port. Il faut cependant mentionner le pont Mill; celui-ci avait sa cohérence dans le cadre du projet proposé par la firme La Haye et Ouellet en 1984. Il est devenu source de contraintes : il s'intègre mal dans l'environnement et la trame urbaine, il présente une barrière pour les piétons et les cyclistes et son tirant d'air est restreint.

Un budget de \$30 millions est affecté pour le secteur est. Une place publique et un bassin sont aménagés devant le marché Bonsecours. Les vestiges du silo démoli ont été dégagés. Le contour ancien des jetées est retrouvé par la création du bassin Bonsecours entre les quais Jacques-Cartier et de l'Horloge. Celle-ci sont recouvertes de parcs, jardins et aires de détente. La marina prévue dans le bassin du marché à proximité de l'environnement résidentiel de Faubourg Québec, ne sera pas réalisée. Un port d'escale est toutefois aménagé en contrebas du quai Jacques-Cartier. C'est

globalement un projet moins ambitieux que ce qui avait été annoncé dans le plan budgétaire d'aménagement de 1987. Aucun des musées qui avait été envisagé n'est réalisé. Jusqu'au dernier moment il a été question du musée des enfants, devenu centre d'exploration des jeunes. Les négociations entre la Ville de Montréal et les gouvernements du Québec et du Canada n'ont cependant pas abouti.

C'est un aménagement sobre et simple qui est réalisé, avec un budget limité et dans un délai très court. Des ajustements ont été nécessaires à la suite de contraintes techniques et de nouvelles données qui sont survenues entre l'élaboration du plan directeur et la réalisation des travaux. Il faut souligner le coût des excavations du bassin Bonsecours qui s'est avéré plus élevé que prévu en raison de taux de pollution supérieurs à ce qui avait été estimé lors de tests précédents. À cela s'ajoute la découverte d'éléments archéologiques dans le secteur ouest, à mettre en valeur et intégrer aux aménagements. Enfin le concept proposé pour la rue de la Commune n'a pas été accepté tel que présenté par le Conseil d'administration de la Société du Vieux-Port. Il permettait une vue dégagée sur le fleuve, mais accentuait la barrière entre le Vieux-Port et le Vieux-Montréal. Une nouvelle hypothèse d'aménagement a été élaborée dans le cadre d'un groupe de travail avec la Ville de Montréal (7.4.2.1).

La logique d'aménagement pour les entrées sur le site a été retenue dans l'axe des jetées et non dans le prolongement de la trame urbaine du Vieux-Montréal. C'est un choix qui a fait l'objet de nombreux débats. Plusieurs projets prévoyaient l'extension de la place Jacques-Cartier vers le Vieux-Port et le prolongement de la trame urbaine du Vieux-Montréal vers le fleuve. Pour certains historiens, archéologues et aménageurs ce n'était pas dans la nature de ce lieu. Le Vieux-Port a une orientation très différente et il fallait garder l'intégrité du site à son apogée et gérer la jonction au niveau de la rue de la Commune (Dufresne 18/7/00). C'est finalement le choix qui a été retenu, bien qu'il n'y ait pas eu de consensus là dessus (Ouellet 8/8/00). Dans les faits le décalage entre les axes conduit les visiteurs à prendre « au plus court », et les entrées Saint-Laurent et Jacques-Cartier ont été réaménagées par la suite pour en améliorer la fluidité.

#### *7.4.1.4. L'absence d'étude d'impact*

La question de la dynamique du projet en terme d'impact a souvent été soulevée dans le cadre des réunions du Comité d'aménagement de la Société du Vieux-Port, mais ce questionnement n'a pas été approfondi (Gariépy, 23/3/01). Certains points particuliers ont été traités tels que le caractère pollué des terrains. Plusieurs études ont aussi été réalisées sur la problématique des transports (Lavalin DMA 1984; Daniel Arbour & associés, 1989), mais plus dans l'idée de faciliter l'accès au Vieux-Port que de minimiser les nuisances pour le Vieux-Montréal

Il n'y a pas eu d'étude d'impact de l'opération d'aménagement dans son ensemble. Le projet n'était assujéti à aucune réglementation stricte dans ce sens. D'autre part ce type de projet n'était pas considéré, dans la mentalité de l'époque, comme un équipement perturbateur ayant besoin d'une étude d'impact (Gariépy, 23/3/01). Les membres du Comité d'aménagement étaient pourtant conscients du caractère majeur du réaménagement et donc de ses effets potentiels importants pour Montréal. Pour Michel Gariépy, alors directeur du Comité d'aménagement, il aurait fallu que la Ville prenne en charge cet aspect, mais il n'y a pas eu de répondant (ibid.). Là encore le réaménagement se heurte à un problème de juridiction et à l'absence de volonté commune des gouvernements de prendre en considération le projet dans sa globalité.

De même qu'il a déjà été souligné que l'autonomie de la Société du Vieux-Port lui a donné une certaine efficacité, au moment de la réalisation des travaux cette particularité a contribué à ce que dans des délais très courts, le réaménagement des parties est et ouest puisse être inauguré en mai 1992. Les effets négatifs de l'afflux touristique que nous pouvons observer aujourd'hui sur le Vieux-Montréal auraient certainement déjà pu être mis en évidence, permettant d'approfondir la problématique de la relation entre ces deux pôles et de concevoir des mesures compensatoires.



#### 7.4.2. La Ville accompagne le réaménagement du Vieux-Port

Alors que l'aménagement du Vieux-Port commence à se concrétiser, plusieurs initiatives sont prises par la Ville de Montréal pour accompagner ce réaménagement. Il y a, à la veille de l'inauguration du Vieux-Port, une certaine congruence de stratégies entre la Ville et la Société du Vieux-Port.

##### *7.4.2.1. La mise en valeur de la rue de la Commune fait l'objet d'une entente tripartite*

La partie sud de la rue de la Commune, soit le territoire fédéral, a été aménagée en parc linéaire en 1985 et 1986, sur la base des plans de Peter Rose. Elle propose un cheminement piéton et une piste cyclable. Celle-ci est encadrée par deux rangées de verdure et séparée de la voie ferrée par une grille métallique. La Ville souhaite cependant requalifier cet espace et mettre en valeur les terrains fédéraux et municipaux dans un projet commun permettant d'assurer le lien entre le Vieux-Port et le Vieux-Montréal.

Le réaménagement de la chaussée et des trottoirs nord et sud de la rue de la Commune a été amorcé en 1991. Ce projet a fait l'objet d'une entente concertée entre les trois paliers de gouvernement. La Ville et Québec sont intervenus dans le cadre de l'Entente sur le développement culturel et la Société du Vieux-Port a participé au financement du projet. Des discussions ont aussi été engagées avec le CN et le Port à propos de la voie ferrée. Comme nous l'avons souligné dans le chapitre 5, l'aménagement a été conduit dans l'idée de redonner une convivialité à la rue et de favoriser les déplacements piétons. La largeur de la rue a été réduite et les trottoirs élargis pour que les piétons aient l'ascendance sur l'automobile (Knight, 12/5/00). Les grilles ont été remplacées par des garde fous plus légers et la végétation a été déplacée pour favoriser les percées visuelles. Des mesures complémentaires ont été prises pour que le trafic de transit évite la rue. Le réaménagement n'est pas encore complété dans la partie ouest du site, il est en projet.

La rue de la Commune a retrouvé son ancienne vocation de lieu de promenade devant le Vieux-Port. Des initiatives publiques et privées de restauration de bâtiments ont permis de mettre en valeur le linéaire de façades et d'animer la rue par l'ouverture de commerces. Il est intéressant de noter à nouveau que lors de la première étude de réaménagement du site, la rue de la Commune était présentée comme étant banale, les bâtiments n'ont rien d'exceptionnel, la rue « est et restera une voie de service à forte circulation (Lincourt, 1975, cf. 6.1.3.). C'est un changement total de perception, de représentation et de fonction qui se manifeste à la frontière ville/port.

Nous avons parlé dans le chapitre 5 de la valorisation de l'interface ville/port et de l'effet structurant du réaménagement du Vieux-Port sur la mise en valeur de la rue de la Commune. C'est à la fois la complémentarité d'atouts entre le Vieux-Port et la rue de la Commune et la convergence d'initiatives publiques dans le cadre d'une entente entre les trois paliers de gouvernement (voirie, mobilier urbain, circulation, équipements culturels) et d'initiatives privées (restauration de bâtiments et ouverture de commerces) qui explique cet effet structurant. La mise en valeur du marché Bonsecours et la construction du musée de la Pointe-à-Callière participent à ces changements positifs. Le marché Bonsecours a été réouvert au public dans un premier temps en 1992, pour marquer les célébrations du 350<sup>ème</sup> anniversaire de la fondation de Montréal; on y aménagea un hall d'entrée et des salles d'exposition temporaires. D'autres travaux sont engagés par la suite et c'est à partir de 1997 que le marché est ouvert au public de façon permanente (cf. chap.8).

#### *7.4.2.2. La Ville prend en charge la construction du musée d'archéologie et d'histoire de Montréal à la Pointe-à-Callière*

Différentes études ont été réalisées par la Société du Vieux-Port sur le terrain fédéral de la Pointe-à-Callière, le lieu même de la fondation de Montréal. Le site est alors occupé par un parc de petite dimension aménagé par le Vieux-Port et la Ville. Le projet formulé dans le plan budgétaire d'aménagement du Vieux-Port consiste à construire un centre d'interprétation historique abritant des expositions ayant pour thème le Vieux-Port et son histoire. Les étages supérieurs auraient été utilisés à des

fins de bureaux locatifs. La Société a conduit d'importantes fouilles archéologiques, révélant d'intéressants artefacts qui témoignent de l'occupation du site depuis la fondation de Ville-Marie et même de la présence amérindienne qui la précède. La Ville souhaite alors un projet plus ambitieux qu'un centre d'interprétation, un projet mettant plus en valeur l'importance du site pour Montréal et s'insérant mieux dans l'arrondissement historique. Elle prend ainsi en charge la réalisation du musée d'archéologie et d'histoire de Montréal, ceci avec le gouvernement du Québec qui a participé notamment à la consolidation des vestiges archéologiques. Le terrain fédéral est rétrocédé à la Ville, et en 1990, le maire Jean Doré, accompagné des ministres provinciaux et fédéraux, dévoile le projet de musée. Celui-ci est inauguré en 1992.



Figure 7.4.2.2-1 Le musée d'archéologie et d'histoire de la Pointe-à-Callière (photo Ville de Montréal)

Le musée Pointe-à-Callière est relié par voie souterraine à l'ancien édifice de la Douane, place Royale. Le nouveau bâtiment, conçu par Dan S. Hanganu et Provencher Roy architectes, est d'un style très contemporain, tout en s'inscrivant dans le contexte du Vieux-Port et du Vieux-Montréal. Il reprend les proportions de l'édifice de la Royal Insurance Company construit en 1862 (endommagé par un

incendie en 1847 puis détruit en 1951) et il évoque les silos à grains. L'édifice principal du musée : l'Éperon, « donne de la vigueur à la rue de la Commune et continue sa magnifique façade minérale face au Vieux-Port » (Marsan, 1994, p.424). Il a reçu de nombreux prix et constitue un point de repère dans le paysage montréalais (Adamczyk, 2001). Le musée connaît un grand succès, il accueille environ 200 000 visiteurs par an.

Le musée Pointe-à-Callière constitue un équipement culturel majeur de Montréal et du Vieux-Montréal. La concertation entre les gouvernements a favorisé une réalisation ambitieuse. L'idée de lien entre le Vieux-Port et le Vieux-Montréal par l'intermédiaire de la Pointe-à-Callière et évoquée au début des débats sur le site (cf. 6.3.2.2.) a peu été exploitée. Le musée favorise certaines perspectives ou liaisons, mais contribue peu à la restauration d'une relation ville/port. Par son belvédère accessible à tous, le musée offre une perspective magnifique sur le Vieux-Port et le Vieux-Montréal. Par le contenu de ses expositions le musée évoque l'histoire en lien avec le port et par l'organisation de certaines animations telles que les « symphonies portuaires », le musée invite les promeneurs à déambuler du port vers la ville.

#### 7.4.3. Le succès du Vieux-Port en 1992, mais une certaine déception pour le Vieux-Montréal

C'est le 8 mai 1992 que les aménagements des extrémités est et ouest du Vieux-Port sont inaugurés. Le ministre des travaux publics Elmer MacKay préside les cérémonies officielles d'ouverture, avec le ministre des transports et ministre responsable de la région de Montréal Jean Corbeil, le maire Jean Doré et Benoît Lemay président du Conseil d'administration de la Société du Vieux-Port. Monsieur Lemay souligne dans son discours d'inauguration que la Société du Vieux-Port livre aux Montréalais ce qu'ils ont demandé lors des consultations publiques de 1986. Le 15 mai marque l'ouverture du site au public et le lancement des cérémonies organisées pour le 350<sup>ème</sup> anniversaire de Montréal.

Le Vieux-Port n'est pas le seul lieu des manifestations pour le 350<sup>ème</sup> anniversaire de Montréal. Des animations sont organisées dans différentes parties du centre-ville et

du Vieux-Montréal. Et à cette occasion un vaste parc public est inauguré dans les îles. Le Vieux-Port est cependant un pôle majeur pour ces cérémonies. En plus des activités nautiques organisées déjà depuis plusieurs années et du cinéma IMAX, différentes expositions sont offertes aux visiteurs pendant l'été (exposition sur les jouets, sur Tintin, Expotec).

Les commentaires sur le réaménagement du site portuaire sont globalement très élogieux ; « l'ensemble est un beau cas de réussite portuaire en Amérique du Nord, et le coin de Montréal le plus couru de l'été » (Tremblay, 1992). Ce sont 5,2 millions de visiteurs qui ont visité le Vieux-Port pendant l'année 1992, c'est une affluence record pour Montréal. Dès son inauguration, le Vieux-Port est classé par l'Office des congrès et du tourisme du Grand Montréal (OCTGM) au premier rang des attraits touristiques les plus fréquentés à Montréal. L'année 1992 a vraiment marqué un changement, c'est à partir de cette années là que la fréquentation de cette partie du centre-ville s'est confortée.

Le bilan en 1992 est cependant mitigé. Des investissements importants ont été faits dans le Vieux-Montréal et la population résidente a augmenté de manière significative passant de 435 résidants en 1976 à 1 600 en 1986 et 1 722 en 1991. Le Centre d'archéologie et d'histoire de Montréal est inauguré en 1992. L'exposition permanente du Centre d'histoire de Montréal à la place d'Youville a été renouvelée. Le centre de commerce mondial est terminé. Le Vieux-Montréal n'a cependant toujours pas pris son élan. La mise en valeur du quartier n'en est qu'à ses début, il reste beaucoup à faire (Urbanim Enr., 1990, p.21). La négligence du quartier est dénoncée. Pinard (1992), dresse le constat suivant; au lieu d'un joyau dont on aurait été très fier, le Vieux-Montréal présente des rues d'une saleté repoussante, des édifices délabrés, d'autres dont la façade est sale, un nombre effarant de locaux vacants, un pourtour de l'arrondissement constitué de terrains vagues et de parkings, ainsi que des projets tels le réaménagement de la place Jacques-Cartier qui n'ont pas été menés à bien. Celle-ci, qui devait devenir la place la plus prestigieuse de

Montréal, « conservera ses pavés fatigués, ses trottoirs inégaux, son stationnement étagé en face de l'hôtel de ville » (ibid.).

Il n'y a pas de perspective approfondie pour le Vieux-Montréal, telle qu'en témoigne notamment la conclusion d'un rapport réalisé pour le compte du MAC sous la direction de la SIMPA : « le Vieux-Montréal doit s'imposer comme le prolongement logique du nouveau centre-ville vers le sud et comme un pôle multifonctionnel, où l'habitation et les activités de culture et de loisir auraient cependant une place de choix » (Urbanim. Enr. p.21). C'est une conclusion qui ne reflète en rien l'essence du Vieux-Montréal, qui est considéré comme un quartier parmi d'autres.

## **7.5. Conclusion**

Il aura fallu près de vingt ans et 8 plans officiels différents, couvrant la totalité ou une partie du Vieux-Port, pour qu'un parti d'aménagement soit finalement adopté en 1990 et que des travaux soient réalisés dans les secteurs est et ouest du site portuaire. Ceci en attendant qu'une décision soit prise pour la partie centrale, pour laquelle la question de la préservation des jetées n'est toujours pas tranchée. Si, dès la consultation publique de 1978, l'idée d'un espace public avait émergé, jusqu'au milieu des années quatre-vingts, la Société du Vieux-Port a privilégié des options de réaménagement incorporant une importante composante immobilière. Ces projets s'inscrivaient dans une perspective de rentabilité économique inscrite dans le mandat même de la Société de la Couronne. Le long cheminement qui a conduit à l'espace public et dégagé que nous connaissons aujourd'hui, aura permis que les représentations évoluent et que les spécificités du site portuaire soient dévoilées et affirmées. C'est une vision totalement opposée à la rentabilisation des terrains qui était initialement recherchée.

**7.5.1. La recherche du génie du lieu par une démarche de type projet urbain**  
L'aménagement du Vieux-Port est sobre et simple, aucune construction majeure n'a été réalisée. C'est un parti en résonance avec les attentes des Montréalais et la volonté de la ville de Montréal qui a été retenu. La comparaison avec les autres

exemples de reconversion portuaire a été très présente dans tout le processus de planification, ceci à la fois dans l'idée de copier « ce qui semble bien marcher ailleurs » ou au contraire de s'en démarquer, ou bien encore pour réclamer des investissements semblables. Montréal a fini par se détacher des différents exemples nord-américains de reconversion pour privilégier un parti d'aménagement spécifique au site montréalais.

Sur le plan territorial, la partie ouest du Vieux-Port est le secteur dont la vocation a été le plus rapidement et le plus clairement définie. Dès 1979, du fait de l'élaboration d'un plan directeur pour le Canal de Lachine, il semblait clair que la vocation de ce secteur s'inscrivait dans le prolongement du Canal. La continuité entre le Vieux-Port et le Canal de Lachine a été rétablie et nous avons souligné que c'est le secteur dans lequel la mise en valeur portuaire et patrimoniale est la plus intéressante. Quand le dossier est dans l'impasse, seul l'aménagement du secteur ouest progresse. Et nous verrons dans le chapitre qui suit, que ce secteur poursuit aujourd'hui son développement avec l'ouverture du Canal à la navigation de plaisance.

Pour le secteur est, il y a eu jusqu'à l'inauguration, des incertitudes sur sa vocation. Et finalement l'aménagement s'est révélé moins ambitieux que ce qui avait été prévu, il n'y a notamment pas eu de musée.

Le réaménagement du Vieux-Port n'a pas été conduit de manière linéaire, mais présente une série d'allers et retours entre la formulation du projet et sa mise en œuvre qui a permis d'atteindre progressivement une forme de compromis entre l'ensemble des acteurs. Des interventions physiques ponctuelles sur le site ont été menées dès la fin des années soixante-dix; l'utilisation de hangars vacants et la tenue de manifestations ont permis, bien avant l'adoption du plan d'aménagement, de faire du Vieux-Port une importante destination montréalaise et de tester ainsi la pertinence et la faisabilité de certaines affectations ou utilisations.

La nomination d'un nouveau Conseil d'administration pour la Société du Vieux-Port en décembre 1984 et l'organisation de la consultation publique de 1985 ont marqué un tournant et joué un rôle déterminant dans le processus de planification permettant de réorienter le projet différemment. Dans cette seconde partie du processus d'aménagement, c'est une ambition différente qui anime la Société du Vieux-Port, dans un souci d'ouverture et d'écoute, ainsi que dans le respect de l'environnement du lieu. La consultation a fortement contribué à la prise de conscience du caractère historique et patrimonial du site portuaire et de son importance pour la Ville. Des décisions majeures ont été prises à la suite de la consultation; le Comité consultatif a conclu que la vocation principale du Vieux-Port doit être celle de lieu public, de détente et de récréation. Le processus de planification, par son ouverture et sa souplesse, par l'approfondissement des spécificités du Vieux-Port et la prise en compte de son environnement, témoigne d'une démarche de type projet urbain, telle que nous l'avons définie dans le premier chapitre, ceci sans toutefois échapper à certaines dérives sur lesquelles nous allons revenir.

#### 7.5.2. Certaines démarches communes, mais pas d'entente entre les trois paliers de gouvernement

La requalification du Vieux-Port révèle des tensions constantes entre la préoccupation locale et une vision globale d'aménagement. Tout au long du processus de planification, l'importance de la collaboration entre paliers de gouvernements pour la mise en valeur du Vieux-Port a toujours été reconnue ainsi que l'inscription du site dans une problématique territoriale plus large. Si à plusieurs reprises, une volonté de coopération entre le Fédéral, le Provincial et la Ville est affichée par les gouvernements, cette volonté va rapidement se diluer. Québec et Montréal ne veulent pas annoncer d'investissements tant que leur participation à l'élaboration du plan directeur n'est pas assurée. Lors de périodes de flottement dans le processus, Montréal et Québec auraient pu prendre des initiatives et s'imposer. Ils ne l'ont jamais fait, témoignant à la fois de leur manque de vision pour l'avenir de ce territoire, probablement de leur capacité financière limitée et dans le cas du gouvernement provincial d'un blocage par rapport à un terrain fédéral.



Les hésitations du Fédéral et son attachement au projet d'une part, le manque de volontarisme de Québec et de Montréal dans le dossier d'autre part, vont bloquer les tentatives d'entente. Il est décevant que ces perspectives n'aient pas abouti car il aurait pu y avoir une synergie beaucoup plus forte entre les intervenants. Il y aurait pu y avoir un plan d'ensemble à l'échelle du Vieux-Montréal, de ses faubourgs et du « Havre Jacques-Cartier », pour reprendre la dénomination du Plan d'urbanisme. Il y aurait pu y avoir un programme à l'échelle des territoires riverains dans le cadre du projet Archipel. Ces initiatives ont toutefois contribué à une prise de conscience de l'importance de la réappropriation des berges et d'une vision à une échelle régionale. Elles montrent la difficulté de la concertation entre de multiples intervenants, témoignent du manque de volonté politique pour aller de l'avant dans de telles ententes.

Le Vieux-Port est resté propriété fédérale et l'aménagement a été financé uniquement par ce palier de gouvernement. Le gouvernement du Canada a investi plus \$65 millions entre 1990 et 1992 pour aménager le site portuaire (ou environ \$130 millions qui ont été dépensés en fonctionnement et investissement dans le Vieux-Port depuis 1974). Il y a toutefois eu des démarches communes lors de l'élaboration du plan budgétaire d'aménagement et des ententes importantes pour le quartier historique. Un accord avec le gouvernement fédéral a conduit au réaménagement de la rue de la Commune et nous avons vu (chap.5) que celle-ci a retrouvé son rôle de « commune » place publique et lieu d'échanges. La cession du territoire fédéral de la Pointe-à-Callière à la Ville a permis la construction du musée d'archéologie et d'histoire de Montréal. Enfin l'Entente entre le Gouvernement du Québec et la Ville sur la mise en valeur du Vieux-Montréal, renouvelée plusieurs fois depuis 1979, a favorisé de nombreuses actions dans le quartier. Celles-ci n'ont toutefois pas été inscrites dans une réflexion élargie et témoignent de projets distincts ou de séquences de projets, plutôt que d'un projet partagé sur la valeur historique et patrimoniale de l'arrondissement historique.

Pour le gouvernement fédéral, les consultations publiques ont été une façon d'aller chercher une légitimité, de prendre appui sur une volonté populaire et de conférer une spécificité au réaménagement, ce qui s'est avéré précieux face à l'engagement financier limité qu'a voulu faire le Fédéral. Le gouvernement fédéral a saisi l'opportunité de rallier tous les intervenants en s'en tenant aux recommandations du Comité consultatif, qui sont restées une référence pour les dirigeants de la Société du Vieux-Port. Divergences et manques de synergies au sein de la Société du Vieux-Port et surtout dans les relations avec son mandataire ont cependant marqué la période de flou qui suit la consultation publique. Le processus de planification, qui avait été ouvert aux Montréalais s'est refermé, engendrant critiques, inquiétudes et délais. La perspective des cérémonies du 350<sup>ème</sup> anniversaire de Montréal a cependant contribué à débloquer le processus. C'est une synchronie qui est observée entre la volonté de la Société du Vieux-Port d'avancer dans le dossier et l'échéance de 1992. Le Vieux-Port, site fédéral, a alors été une attraction majeure.

Le gouvernement du Québec garde une distance par rapport au Vieux-Port, du fait du statut fédéral de celui-ci. La province s'engage ailleurs à Montréal (notamment pour le Biodôme), plutôt que de soutenir le projet fédéral. « Gardienne du Vieux-Montréal », elle a une préoccupation importante pour le cadre bâti du quartier, mais une vision limitée de la mise en valeur de l'arrondissement. Elle ne véhicule aucune vision d'aménagement pour le Vieux-Port, pourtant étroitement lié au quartier historique. La dimension historique du Vieux-Port ne sera reconnue par le gouvernement du Québec qu'en 1995. Pourtant elle est reconnue lors de la consultation publique et affirmée en 1990. La reconnaissance du caractère historique du Vieux-Port est issue de l'importante réflexion sur le site en lui-même et non d'une préoccupation historique et patrimoniale qui a débordé l'arrondissement historique.

La Ville accompagne le projet de réaménagement mais se situe en marge de celui-ci. Elle est présente dans le processus de planification sans vraiment s'investir. Elle participe comme un partenaire parmi d'autres, consciente de ses limites financières.

La Ville n'a véhiculé aucune vision forte pour le réaménagement du site, de même qu'elle n'a pas non plus de projet approfondi et partagé pour le Vieux-Montréal. Offner (2000) parle « d'impensé urbanistique » à propos des réseaux techniques et souligne que « la planification urbaine a pris la mauvaise habitude de considérer les réseaux sous le seul angle de leur emprise spatiale (p.139) ». De la même façon, la Ville de Montréal a considéré le Vieux-Port sur un plan juridique, en abordant le site dans une problématique de concurrence, sans se pencher pleinement sur son potentiel. Pour Montréal, l'enjeu consiste principalement à établir et faire reconnaître sa juridiction sur l'urbanisme et l'architecture des aménagements et constructions sur la zone portuaire. La Ville a toujours reconnu l'importance du site portuaire, en le considérant toutefois comme un projet parmi d'autres dans le quartier et sans approfondir les effets du réaménagement sur la dynamique urbaine de Montréal et du Vieux-Montréal. Le Vieux-Port est plus considéré dans une problématique de concurrence (sur le plan des logements tout d'abord, puis des équipements culturels et de loisirs ou même du stationnement) et de contrainte, que de potentiel majeur pour Montréal. À la fin du processus de planification, la Ville accompagne le réaménagement en initiant des projets complémentaires en périphérie. Elle se préoccupe du Vieux-Montréal et de l'interface Ville/Port dans le réaménagement de la rue de la Commune, mais pas de la relation Ville/Port qui aurait pu être recréée et de l'impact du Vieux-Port réaménagé sur le Vieux-Montréal, des dimensions qui auraient pourtant pu être de son ressort.

Malgré l'absence d'entente générale entre les paliers de gouvernement, la préoccupation pour l'environnement du Vieux-Port a été importante et le réaménagement du site portuaire a été mené dans le souci de ne pas concurrencer d'autres pôles de l'agglomération. Il est important de noter par rapport à notre question de recherche que si la mise en valeur du Vieux-Port a des effets majeurs sur le développement du Vieux-Montréal en accélérant une tendance préexistante de revitalisation (cf. chap5), c'est aussi et avant tout le Vieux-Montréal qui a dicté des conditions à sa revitalisation. L'abandon de l'option développement immobilier et la

délimitation du Vieux-Port en trois secteurs distincts a été suggérée par l'environnement du Vieux-Port.

### 7.5.3. Le rôle majeur des Montréalais dans le processus de planification

Les Montréalais jouent là encore un rôle majeur dans cette seconde phase du processus de planification. Par leur pratique du site et leur participation à la consultation, ils témoignent de leur intérêt et de leur attachement pour le Vieux-Port. Un intérêt qui va se confirmer et s'affirmer par la suite. Les Montréalais ont fortement contribué à ce que le Vieux-Port ne soit plus vu comme un simple site à développer.

La présence de Montréalais influents dans le Comité consultatif et au sein du Conseil d'administration de la Société du Vieux-Port a donné une crédibilité et du poids à la consultation et à la Société du Vieux-Port. L'implication des Montréalais dans le processus de planification a contribué à ce qu'évoluent les représentations de ce que pouvait devenir le Vieux-Port. La vigilance de représentants des milieux de l'architecture a d'autre part été importante pour que l'aménagement se poursuive dans le respect des principes issus de la consultation publique. Le parti d'aménagement retenu entre en résonance avec les attentes générales de la population. La congruence qui en découle participe à l'effet structurant du Vieux-Port réaménagé.

Par rapport aux principes généraux d'aménagement, il ressort cependant une divergence majeure entre les défenseurs de l'enlèvement des quais et les défenseurs de leur préservation. La détermination de personnes et de groupes, particulièrement Action Vieux-Montréal, alimente le débat sur la suppression des quais. Et jusqu'à la veille de l'inauguration, les partisans de cette option se mobilisent. La proposition d'Action Vieux-Montréal est clairement animée par une préoccupation pour le Vieux-Montréal. Pour les résidants du Vieux-Montréal, la problématique de l'afflux touristique dans le Vieux-Port n'est pas nouvelle. Dès les premières expériences d'animations estivales, la banalisation du site et les nuisances associées ont été dénoncées. Le choix de préservation des quais a finalement été justifié en avançant

des principes de conservation. Il est décevant que l'opportunité d'approfondir la question des impacts du Vieux-Port réaménagé sur le Vieux-Montréal, sous-jacente au débat sur l'enlèvement des jetées, n'ait pas été saisie. Elle aurait peut être permis d'arriver à une forme d'accord.

Nous avons pu noter dans les chapitres 4 et 5, que les relations Vieux-Port/Vieux-Montréal restent limitées et que l'articulation entre ces deux pôles est aussi synonyme de tensions. Le manque de coopération entre paliers de gouvernement n'a pas favorisé l'approfondissement de la problématique de la relation ville/port. Ce que nous soulevons ici c'est que le Vieux-Port et le Vieux-Montréal ont été programmés en parallèle, ce qui explique leur autonomie l'un par rapport à l'autre. D'autre part, selon nous, les projets de réaménagement du Vieux-Port se sont heurtés au manque de réflexion sur le devenir du Vieux-Montréal et du sud du centre-ville. Cette situation a limité l'approfondissement du projet de réaménagement dans ses multiples dimensions. Ainsi quand nous parlons de projet urbain pour le réaménagement du Vieux-Port, celui-ci n'a pas échappé à certaines dérives issues de la problématique de l'articulation et de l'approfondissement des échelles de territoire et reliées au manque de coopération entre acteurs.

#### **Dates clés 1984 -1992**

1984 (décembre) : nomination d'un nouveau Conseil d'administration à la Société du Vieux-Port  
 1985 : achèvement du parc linéaire et du parc de la Pointe de la Cité du Havre  
 1985 : projet de la firme Lavalin/American City Corporation  
 1985-1986 : consultation publique  
 1986 : rapport Picard et Sommet économique de Montréal  
 1987 : plan budgétaire d'aménagement  
 1989 : remise en question de la préservation des quais par le ministre Corbeil  
 1990 : adoption du plan d'urbanisme de l'arrondissement Ville-Marie  
 1990 : adoption du plan d'aménagement du Vieux-Port de Cardinal Hardy  
 1992 : cérémonies du 350<sup>ème</sup> anniversaire de Montréal et inauguration du Vieux-Port

Figure 7.4.2.2-2 Dates clés 1984 - 1992

## **8. 1992 - 2002 : LES RÉACTIONS DE LA VILLE ET LES OPPORTUNITÉS SAISIÉS DEPUIS L'INAUGURATION DU VIEUX-PORT**

L'année 1992 marque un tournant : ce sont 5,2 millions de visiteurs qui ont profité du Vieux-Port, c'est une affluence record pour Montréal. La période qui suit l'inauguration officielle est marquée par une affirmation du succès du site portuaire qui voit sa fréquentation croître de façon importante. Elle atteint, en 2001, 8,3 millions de visiteurs, dont 80% sont des Montréalais qui s'y rendent plusieurs fois au cours d'une même saison (SODEM, 2002). Corrélativement, c'est aussi à partir de 1992 que la fréquentation touristique du Vieux-Montréal se conforte. Si la nouvelle attractivité du sud du centre-ville est source de dynamisme, il nous semble qu'elle nuit aussi à la qualité de vie dans le Vieux-Montréal et à l'identité même du quartier historique. La question que nous posons dans le présent chapitre est relative aux caractéristiques des stratégies mises en œuvre par les principaux acteurs intervenant dans le sud du centre-ville depuis l'inauguration du Vieux-Port.

Nous soulignerons le contexte économique difficile qui marque les années quatre-vingt-dix, contexte dans lequel émergent cependant des projets importants. Depuis la fin des années quatre-vingt-dix, la tendance s'est inversée, c'est un dynamisme majeur qui anime l'agglomération et favorise une effervescence de projets. Cette évolution contextuelle va nous permettre de rapporter l'effet structurant aux conditions économiques, d'en questionner les liens et d'en distinguer les dynamiques.

Dans la première partie de ce chapitre nous verrons comment la Société du Vieux-Port a poursuivi la mise en valeur de son territoire et nous nous attacherons particulièrement aux initiatives spécifiques prises par la Ville en réaction aux nuisances engendrées par le succès du Vieux-Port (8.1). Nous questionnerons la façon dont la Ville et le gouvernement du Québec ont engagé la poursuite de leurs interventions dans le quartier historique (8.2). Dans les deux dernières parties de ce chapitre, nous soulignerons l'importance des projets qui prennent de l'ampleur en périphérie du Vieux-Port et du Vieux-Montréal. Nous intéresserons aux stratégies

qui leur ont donné naissance, en notant particulièrement l'évolution de celles-ci par rapport aux initiatives qui les ont précédées (8.3. ; 8.4).

## **8.1. Les Montréalais confirment leur intérêt pour le Vieux-Port en partie au détriment du Vieux-Montréal**

Dans la période qui fait suite aux cérémonies du 350<sup>ème</sup> anniversaire de Montréal, c'est à la fois la fréquentation et le succès du Vieux-Port qui s'affirment ainsi que la population du Vieux-Montréal qui est plus nombreuse et exigeante. Comme nous l'avons décelé précédemment dans le chapitre 5, l'attrait du Vieux-Port crée une situation de concurrence avec le Vieux-Montréal, qui d'un pôle touristique principal devient un pôle secondaire. D'autre part l'afflux de visiteurs crée des nuisances pour les résidants du Vieux-Montréal et transforme l'arrondissement historique en lieu de passage.

### **8.1.1. Succès et difficultés dans les années quatre-vingt-dix**

Le Vieux-Port réaménagé apporte un certain élan, toutefois le contexte économique est peu favorable. Nous verrons à la fois des projets importants qui émergent et des freins au développement qui se manifestent.

#### *8.1.1.1. La Société du Vieux-Port poursuit la mise en valeur du Vieux-Port dans un objectif d'autofinancement*

En 1992, ce sont les secteurs est et ouest du Vieux-Port qui ont été aménagés, une incertitude persiste cependant quant à la vocation du secteur centre. Dans la période qui suit l'inauguration officielle, face au succès du réaménagement, au coût du démantèlement des jetées et aux ambitions de la Société du Vieux-Port, il n'est plus question de la suppression des quais, dans la partie centrale du site. La Société du Vieux-Port est préoccupée par la poursuite des interventions et la mise en valeur du secteur central. Il s'agit pour la Société, d'atteindre l'équilibre de son budget de fonctionnement. Cet équilibre passe par une fréquentation soutenue du Vieux-Port à longueur d'année et la présence d'un équipement culturel majeur qui puisse y contribuer.

En 1993, l'élection fédérale porte au pouvoir un gouvernement libéral avec le premier ministre Jean Chrétien. Le Conseil d'administration de la Société la Couronne change en 1994 et c'est Bernard Lamarre, ancien président du groupe Lavalin, qui devient président.

La Société du Vieux-Port s'attache à un nouveau projet de Centre des sciences qui prendrait le relais des expositions scientifiques temporaires Expotec, tenues de 1987 à 1995 sur le quai King Edward. Il s'agit de faire revivre le projet de musée des sciences, proposé initialement par le gouvernement du Québec mais qui n'a pas été réalisé, ni au Vieux-Port ni sur les Îles. Il est prévu la réfection des hangars du quai King Edward, occupés alors par le cinéma Imax, Expotec, le marché aux puces et Images du futur. Ceci pour créer un équipement culturel majeur ouvert 12 mois par année. En avril 1995, André Ouellet, ministre fédéral des Affaires étrangères et Bernard Lamarre président du Conseil d'administration de la Société du Vieux-Port annoncent conjointement leur intention de créer ce musée (Baillargeon, 1995). Les travaux sont amorcés en 1997 et le centre est inauguré en mai 2000.

Le Vieux-Port se penche par ailleurs sur différentes hypothèses pour l'entrepôt frigorifique qui pourrait être restauré en bureaux et logements. La Société travaille aussi sur le projet de marina dans le bassin de l'Horloge.

Face au choix de préservation des jetées, il est d'ailleurs intéressant de noter que leur taille s'accorde au gigantisme des navires de croisière qui accostent sur le quai Alexandra. L'activité de croisière met en valeur le site portuaire et s'accorde avec l'environnement du Vieux-Montréal sans lui nuire. Les acteurs de l'arrondissement historique souhaitent d'ailleurs le développement de cette activité. Or l'amarrage des navires, qui sont de plus en plus gros, est à l'origine de nuisances majeures dans certaines villes comme Nice, Copenhague ou dans les îles grecques, ports qui ne présentent pas de vastes quais dégagés comme à Montréal. Ils s'amarrent face aux logements ou face à des édifices patrimoniaux et créent une barrière visuelle



majeure. La suppression des quais à Montréal aurait ainsi entravé le développement de cette activité.

#### *8.1.1.2. L'afflux touristique et les réactions des résidents*

En 1993, la Société du Vieux-Port accepte d'accueillir pendant l'été sur son territoire, le festival « Juste pour rire » et ses centaines de milliers de visiteurs. Cette décision provoque des réactions virulentes de la part des résidents du Vieux-Montréal, qui craignent les nombreuses nuisances associées à ce rassemblement (afflux de personnes, bruit, circulation, stationnement). Il est reproché à la Société du Vieux-Port d'exploiter de manière confuse le résultat de la consultation publique de 1985-1986. « Le Vieux-Port n'avait pas compris que rendre public ne signifiait pas faire n'importe quoi à n'importe quelle heure » (Demers, 27/6/00).

Jusqu'alors, seuls quelques résidents du Vieux-Montréal avaient exprimé leurs craintes quant à la trajectoire prise par le Vieux-Port et aux nuisances liées aux activités qui s'y développent (cf. 7.1.2.1). Ils ont peu été entendus. À partir de 1993, l'importante fréquentation du site portuaire se confirme, le nombre d'habitants dans le Vieux-Montréal a augmenté (1 722 habitants sont recensés en 1991), ainsi que le nombre de visiteurs et les sources de tensions sont plus nombreuses. Corrélativement se sont développés dans le quartier, boutiques de souvenirs, de tee-shirts et vendeurs de crèmes glacées, qui bien souvent ne respectent pas les devantures historiques. La qualité de vie dans le quartier historique devient une préoccupation majeure.

En 1993, l'UQAM (l'Université du Québec à Montréal) et la SIMPA organisent un forum sur le tourisme et la qualité de vie dans le Vieux-Montréal (Bédard et Huard, 1996). Des discussions du forum se dégagent « la nécessité de définir le Vieux-Montréal » et de développer collectivement une vision sur l'aménagement futur du quartier (ibid., p.33 et 34). Différentes questions sont posées sur la nature de l'identité de l'arrondissement historique; sur les caractéristiques de l'équilibre à atteindre pour un développement touristique durable et une cohabitation harmonieuse; sur la façon dont il faut faire connaître le quartier (ibid.). Ce forum reflète une préoccupation pour le Vieux-Montréal qui s'affirme et il marque

l'amorce d'un dialogue entre une gamme élargie d'intervenants concernés par l'avenir du quartier historique. Le forum a abouti à la création de la Table de concertation du Vieux-Montréal, lieu d'échanges entre les acteurs du quartier, dont nous allons préciser le rôle et l'importance (cf. 8.1.2).

#### *8.1.1.3. Les ambitieux projets des années quatre-vingt-dix pour les faubourgs*

Nous avons souligné précédemment (cf. 7.3.4.) que dans le plan d'urbanisme de Montréal (1990-1992), le développement résidentiel des faubourgs est affiché comme priorité. Des logements et des activités commerciales sont envisagées au sud du Faubourg des Récollets. Des activités de bureaux sont prévues au nord et le long de l'autoroute Bonaventure. C'est dans cet esprit qu'un concept d'aménagement et un programme de développement sont proposés par la SIMPA et la firme Quartier des écluses inc. (1993). La Ville envisage alors de faire disparaître toute trace du bâti existant et d'y construire plusieurs bâtiments dont la surface de plancher aurait pu atteindre six cent mille mètres carrés. C'est une vision de type « Canary warf » à Londres ou « Battery Park » à New-York, qui domine alors, représentation qui a été écartée depuis 1986 pour le Vieux-Port mais qui persiste pour les faubourgs.

Un plan directeur est proposé pour Faubourg Québec en 1992. Il prévoit là aussi un développement intensif avec 2 000 unités de logements. Le principe repose sur des îlots de grandes dimensions recevant des immeubles d'un gabarit moyen de cinq à sept étages et partageant une cour collective. Les typologies résidentielles sont variées et comprennent 20% de logements sociaux. Le projet prévoit des parcs en front fluvial et des zones commerciales et communautaires. La mise en œuvre du plan d'aménagement élaboré est amorcée à partir de 1993. Des travaux majeurs sont programmés puis entrepris sur le site. Ce sont tout d'abord d'importantes fouilles archéologiques et des travaux de décontamination des terrains, puis des travaux publics et de terrassements (1993-1995). Une esplanade est édifiée; les voies ferrées sont abaissées pour diminuer leur impact visuel, fonctionnel et sonore, un tunnel et un mur de soutènement sont construits (1994-1996). Le viaduc Notre-Dame est reconstruit dans le cadre d'une entente entre les gouvernements fédéral, provincial et municipal (1996-1998). Ce sont au total 19 M\$ d'investissement publics (en 1997)

qui ont été engagés pour ces travaux. Dans le même temps, la SHDM, alors en charge du projet, recherche des partenaires pour la réalisation du programme de logements.

La crise économique et immobilière qui touche durement Montréal tout au long des années quatre-vingt-dix va limiter les projets initiaux à quelques opérations singulières (Choko, 2001, p.11). Dans le Faubourg Québec, le groupe Gazaille, avec Provencher Roy architectes, est retenu pour la construction de 200 logements. Un premier bâtiment est réalisé rue de la Commune (les cours du Vieux-Montréal : 49 unités) et livré en 1994. Les ventes sont très lentes et Gazaille abandonne le projet. Les caractéristiques des bâtiments et leur esthétique sont critiquées, couplé à un marché qui n'est pas porteur, le projet est un échec.

Dans le Faubourg des Récollets, les vastes projets ne sont pas réalisés. Seuls quelques artistes et entrepreneurs intéressés par la disponibilité d'anciens locaux industriels à bon marché vont s'installer. L'association culturelle Quartier éphémère est créée en 1993. Elle s'installe dans un ancien entrepôt situé rue Prince (propriété de la SIMPA). L'association s'intéresse au patrimoine industriel, aux friches urbaines, participe à leurs sauvegardes par leur recyclage au profit de l'art. Son mandat « est de soutenir la création, la production et la diffusion de jeunes artistes contemporains ». Ces initiatives sont précurseur d'un nouveau regard qui va être posé sur le Faubourg.

L'effondrement du marché immobilier en 1989-1990 a stoppé le développement des faubourgs Québec et des Récollets. Les ambitieux projets ne seront pas réalisés et la Ville se retrouve avec un passif important. L'existence même des sociétés paramunicipales est remise en question.

#### *8.1.1.4. L'effet Vieux-Port : des projets dynamiques dans un contexte difficile*

Si le contexte économique touche durement les projets initiés dans les faubourgs, la Ville poursuit ses initiatives visant à conforter les fonctions résidentielle, commerciale et de bureau dans l'arrondissement historique. Et certaines réalisations,

commercialisées au début des années quatre-vingt-dix, vont connaître un grand succès. Nous avons cité précédemment l'exemple du 1McGill qui a été commercialisé très rapidement dans un contexte difficile (5.2.2.3.). Le succès a été tel que le projet a été réalisé en une seule étape plutôt qu'en deux phases comme prévu initialement. La qualité du bâtiment, couplé à la présence du Vieux-Port réaménagé et du Canal de Lachine ont favorisé le projet. La comparaison avec l'opération « les cours du Vieux-Montréal » dans le Faubourg Québec est très intéressante puisque les deux opérations ont été menées à peu près en même temps. Elles résultent d'une même stratégie de la Ville, aidée de ses sociétés paramunicipales, qui cherche à conforter la fonction résidentielle dans le Vieux-Montréal. Elles témoignent cependant de dynamiques sectorielles différenciées et montrent qu'il ne suffit pas d'être au bord de l'eau et d'offrir une vue sur le fleuve pour avoir du succès.

### 8.1.2. La Ville crée la Table de concertation du Vieux-Montréal

La Table de concertation du Vieux-Montréal a été créée au printemps 1994 par la Ville de Montréal. Elle fonctionne autour de réunions mensuelles regroupant les représentants de différentes organisations du quartier.

#### *8.1.2.1. La Table de concertation un acteur incontournable du quartier*

« Les fondements de la Table de concertation reposent sur trois constats : le statut particulier du quartier en tant qu'arrondissement historique d'intérêt national; la sensibilité du milieu, où on doit agencer les affaires, le tourisme et la qualité de vie du quartier en prenant pour acquis que ces trois composantes sont essentielles à la vitalité du lieu; le besoin d'une démarche collective pour faire converger les efforts des intervenants sans faire la promotion d'intérêts particuliers » (Table de concertation, 1996, p. 1). La Table de concertation du Vieux-Montréal est un regroupement de personnes représentant : différents groupes d'intérêt (le Regroupement de l'industrie touristique du Vieux-Montréal, le Regroupement des organismes de patrimoine); les organismes communautaires du quartier (l'Association des résidents du Vieux-Montréal inc, le Regroupement des commerçants du Vieux-Montréal inc., le Regroupement des gens d'affaires du

Vieux-Montréal, le Regroupement des organismes culturels du Vieux-Montréal) et les pouvoirs publics (la Ville de Montréal, le Ministère de la Culture et des Communications, la Société du Vieux-Port). C'est la SIMPA qui a organisé ces regroupements, étant donné qu'il n'y avait auparavant que quelques groupes très locaux (Action Vieux-Montréal, les commerçants de la rue Saint-Paul Ouest et de la Place Jacques-Cartier).

Il est important de souligner l'apparition d'un nouvel acteur, par la création en décembre 2001 du Regroupement des auberges, gîtes et hôtels du Vieux-Montréal. La création de ce regroupement témoigne de l'importance qu'a prise cette activité dans le quartier et de la volonté des hôteliers de s'affirmer comme partenaire important du Vieux-Montréal.

La mission de la Table de concertation, telle qu'elle est officiellement définie, est « d'établir des consensus sur les orientations, les objectifs, les interventions et les actions à mettre en œuvre visant une gestion et un développement harmonieux de l'arrondissement historique» (ibid.). Les activités de la table s'organisent autour du partage d'informations, de la connaissance du quartier, de la recherche de solutions aux problèmes et de l'élaboration de stratégies de développement (ibid.).

La Table de concertation est initialement une création de la Ville et c'est la Ville qui en assure l'animation. Elle a toutefois acquis une certaine autonomie et est devenue un acteur majeur du quartier. La Table de concertation n'a pas de pouvoir décisionnel mais elle est devenue incontournable pour présenter des projets. Il est admis que tous les projets publics du quartier doivent être présentés à la Table pour y recueillir l'avis des membres, ceci avant d'être mis en œuvre. La Table de concertation a ainsi acquis une place et une influence très importantes.

#### *8.1.2.2. Concertation ou information ?*

La Table est dite « de concertation » et son objectif est d'obtenir des consensus sur des projets. Or c'est à la fois l'ambition de trouver un accord entre partenaires ayant des enjeux différenciés qui pose problème, aussi et surtout l'absence de projet

partagé par les membres. La Table de concertation est plus une table d'information. Elle permet aux acteurs de se rencontrer, d'échanger des informations, de se positionner par rapport à des initiatives, d'aborder des problèmes quotidiens. Les questions de fonds restent cependant éludées.

L'existence de la Table de concertation témoigne d'une ambition planificatrice qui a évolué et qui reconnaît le rôle important dans le processus de planification, d'acteurs ayant des enjeux différenciés. Pour Ascher (1995, p.212), la planification doit admettre les fluctuations, la créativité, le flou.. « mais en contrepartie pour que ce management ne se transforme pas en empirisme complet, antithétique de l'urbanisme, le projet « essentiel » doit, quant à lui, être encore plus que dans la planification traditionnelle, formalisé, explicite, durable, totalement accepté et approprié par tous les intervenants; les stratégies doivent être plus procédurales, c'est-à-dire porter sur des manières de problématiser et des schémas d'actions, et non sur des choix particuliers (substantiels) ». La Table de concertation est un outil très important qui autorise un dialogue permanent sur l'avenir du quartier et l'élaboration d'un projet pour le Vieux-Montréal. Elle pourrait toutefois être mieux utilisée. Selon la définition du projet urbain, proposée par Laperrière (1998, cf. 1.1.1.3.), définition qui donne un rôle central aux acteurs et met l'accent sur le processus qui est mis en œuvre et non les résultats, il manque pour le Vieux-Montréal, un « référent commun » aux divers acteurs leur permettant non pas tant de développer des consensus mais de partager des perspectives quant aux enjeux qui s'offrent. Si un travail a été fait dans ce sens quand a été élaboré le Plan d'action pour le Vieux-Montréal (en 1998, cf. 8.2.2), nous verrons que ce travail est resté limité.

Nous avons pu observer et participer au fonctionnement de la Table de concertation dans le cadre de la présente recherche, ce qui nous a permis de mieux comprendre le quartier et ses enjeux, le rôle de la Table de concertation en tant qu'acteur du Vieux-Montréal et aussi ses limites. D'autre part l'existence et le fonctionnement de la Table de concertation ont fait l'objet d'une réflexion collective entre 1998 et 2000 et différents rapports de synthèse (notamment Pelletier, 2000). Cette réflexion couplée

à nos propres observations nous ont permis de comprendre un certain nombre de malaises et de soulever différentes questions reliées à la composition de la Table, sa représentativité et son fonctionnement.

En ce qui concerne la composition de la Table, les gens d'affaires sont peu représentés et certaines catégories d'acteurs telles que les grandes institutions bancaires, les journaux, les institutions religieuses, ainsi que d'autres petites ou moyennes entreprises, notamment celles du secteur portuaire sont absents. Ce sont pourtant des acteurs très importants pour le quartier. Se sentent-ils moins concernés par l'avenir du Vieux-Montréal? Sont-ils moins sensibles aux nuisances liées au tourisme? Ou tout simplement sont-ils satisfaits de la trajectoire que prend l'arrondissement historique?

L'attitude des membres est peu active, minimaliste. Que ce soit la Ville, le ministère ou les autres partenaires, ils ne vont pas de l'avant pour engager des réflexions de fond sur l'avenir du quartier. Ils n'en voient pas l'intérêt ou n'en ont pas le mandat. « La Table est en train de devenir passive alors qu'elle devrait et pourrait être plutôt pro-active » souligne son président (ibid, p.7). La Société du Vieux-Port par exemple, ne prend pas l'initiative de faire part de sa vision du territoire portuaire pour l'avenir, malgré l'invitation qui lui a été faite par le président de la Table à plusieurs reprises (ibid. 13/4/00). Il y a peu d'apprentissage entre les acteurs et l'impression de traiter toujours des mêmes problèmes quotidiens sans vraiment progresser. Par exemple, sont régulièrement à l'ordre du jour, la question de la piétonisation de la rue Saint-Paul, de la propreté du quartier ou encore des nuisances sonores. La Table révèle aussi que la préoccupation patrimoniale est loin d'être une priorité. Les membres font part d'une certaine vigilance par rapport aux projets mis en œuvre, mais ne sont pas demandeur d'une réflexion plus approfondie sur la mise en valeur patrimoniale du quartier.

La Table de concertation montre la nécessité qu'il y a eu de se concerter sur le quartier peu après l'inauguration officielle du Vieux-Port et face à une fréquentation

accrue qui devenait problématique. Nous pouvons nous questionner sur la façon dont la Table de concertation a pris le relais des consultations publiques organisées à propos du Vieux-Port. Celle-ci est le seul lieu officiel où se rencontrent les représentants du Vieux-Montréal et ceux du Vieux-Port. Elle contribue à tenter de trouver des solutions aux effets déstructurants du réaménagement du Vieux-Port sur la qualité du vie du Vieux-Montréal. Les consultations publiques pour le Vieux-Port ont toutefois permis une réflexion approfondie sur les particularités du site portuaire desquelles ont découlé des principes d'aménagement. Nous avons vu que ce n'est pas le cas des réunions de la Table de concertation du Vieux-Montréal. Cette expérience montre la difficulté qu'il y a de mobiliser des acteurs, qui ont chacun une culture différente et des emplois du temps chargés, sur une réflexion approfondie qui ne paraît pas nécessairement indispensable.

## **8.2. Consolidation des interventions et promotion du Vieux-Montréal**

Si le réaménagement du Vieux-Port a impulsé une nouvelle dynamique de fréquentation dans le sud du centre-ville, nous avons noté précédemment que le Vieux-Montréal est devenu un espace touristique secondaire à la suite du réaménagement du Vieux-Port. Conscients de cette situation et plus sensibles à l'important potentiel que représente le Vieux-Montréal, la Ville et le gouvernement du Québec ont poursuivi les actions et engagé de nouvelles mesures plus volontaristes. C'est une étape de consolidation des interventions et de promotion du quartier qui s'engage à partir de 1995 (Larouche et Morel, 2000).

### *8.2.1.1. Le gouvernement du Québec élargit le périmètre de l'arrondissement historique*

Dès la reconnaissance en 1964, de l'arrondissement historique du Vieux-Montréal, et comme nous l'avons souligné précédemment, la question du périmètre protégé avait fait l'objet de discussions et d'un désaccord entre la Ville et le gouvernement du Québec (cf. chap.6.1.2.). Il aura cependant fallu patienter jusqu'en 1995 pour que ce périmètre soit agrandi, «pour mieux refléter les limites approximatives de l'ancienne ville fortifiée».



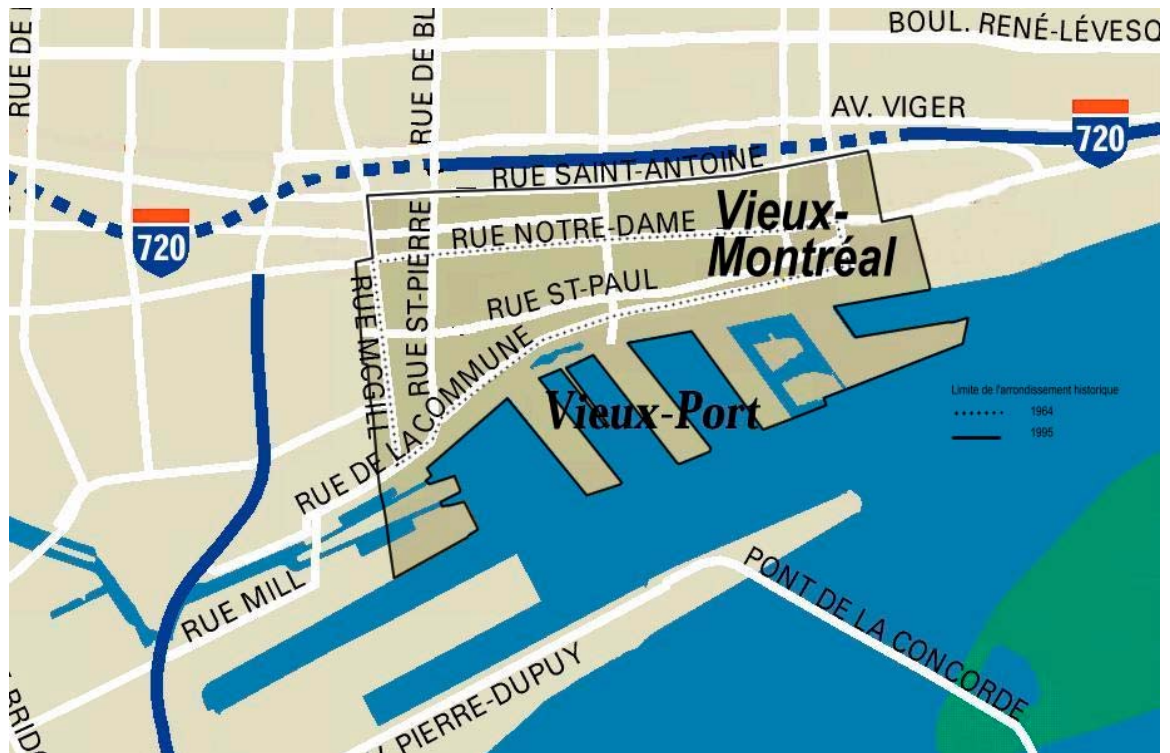


Figure 8.2.1.1-1 L'agrandissement du périmètre de l'arrondissement historique

Il s'étend aujourd'hui jusqu'à la rue St-Antoine, englobe le Vieux-Port et une partie des faubourgs. « En incluant la zone portuaire, nous soulignons le fait que la ville s'est développée à partir du fleuve et que le port a toujours été relié aux activités du Vieux-Montréal et qu'il a connu une évolution entrelacée à celle du vieux quartier » (MAC, 1992 p. 16). L'intégration du Vieux-Port à l'arrondissement historique témoigne d'une découverte très récente de la spécificité du site. En 1990, le Vieux-Port n'est pas considéré comme pouvant être inclus dans le périmètre du Vieux-Montréal, ceci malgré la reconnaissance de son caractère historique à l'issue de la consultation publique de 1986. Le périmètre proposé alors, dans le plan directeur de l'arrondissement Ville-Marie, se limite au sud, à la rue de la Commune (Ville de Montréal, 1992, p.51).

Cette reconnaissance tardive du caractère historique du Vieux-Port témoigne à la fois du manque de vision de la part de la Ville et du Ministère de la culture quant aux particularités de ce site, et d'une préoccupation patrimoniale limitée qui est venue de l'approfondissement des spécificités du site portuaire, plutôt que d'une

réflexion approfondie sur le Vieux-Montréal. L'appartenance du Vieux-Port à l'arrondissement historique est toutefois un peu symbolique puisque le Fédéral n'a pas à se soumettre aux règlements provinciaux.

#### *8.2.1.2. Une gestion plus efficace du quartier*

Différentes mesures ont été prises par la Ville au milieu des années quatre-vingt-dix, dans un contexte budgétaire difficile, en vue de favoriser une meilleure gestion du quartier et de rationaliser les dépenses publiques.

La SIMPA a été fusionnée en 1995 avec d'autres sociétés para-municipales (la SDHM qui s'occupait entre autres du développement résidentiel du Faubourg Québec et la SODIM) pour devenir la Société de Développement de Montréal (SDM). Après avoir entrepris de nombreux investissements immobiliers dans les années quatre-vingts, la SIMPA s'est retrouvée avec un passif important, résultant de la dévaluation soudaine des investissements réalisés, et il a fallu rationaliser les dépenses. La SDM a le mandat de coordonner l'entente MCCQ/Ville et l'ensemble des interventions de la ville sur le quartier. Au sein de cette structure, le Bureau de promotion et de mise en valeur du Vieux-Montréal a en charge la promotion des attraits de l'arrondissement historique et l'animation de la Table de concertation du Vieux-Montréal.

Le Comité de coordination du Vieux-Montréal a été formé pour coordonner les interventions municipales dans le Vieux-Montréal et sensibiliser la fonction publique municipale à la problématique du quartier. Il regroupe des directeurs de services municipaux et le membre du Comité exécutif de la Ville, responsable du Vieux-Montréal. La création du Comité de coordination a accentué l'implication directe de la Ville dans le quartier ancien (Larouche et Morel, 2000). Elle témoigne d'une préoccupation plus affirmée pour le quartier historique.

#### *8.2.1.3. L'entente sur le développement culturel : une continuité des interventions*

L'entente sur la mise en valeur du Vieux-Montréal a été renouvelée 6 fois depuis sa signature en 1979 : soit en 1982, 1985, 1989, 1991, 1995 et 2000. Elle a été

principalement centrée sur le Vieux-Montréal jusqu'en 1995. Elle a été élargie par la suite à d'autres secteurs de la ville et de nouveaux volets d'actions (tels que l'affirmation de l'identité culturelle et le développement de l'accès et de la participation des citoyens et des citoyennes à la vie culturelle). Elle devient « l'Entente sur le développement culturel ».

De 1979 à 2000, 145 M\$ financés à part égale par la Ville et le Ministère ont été investis, dont la majeure partie a été consacrée au Vieux-Montréal.

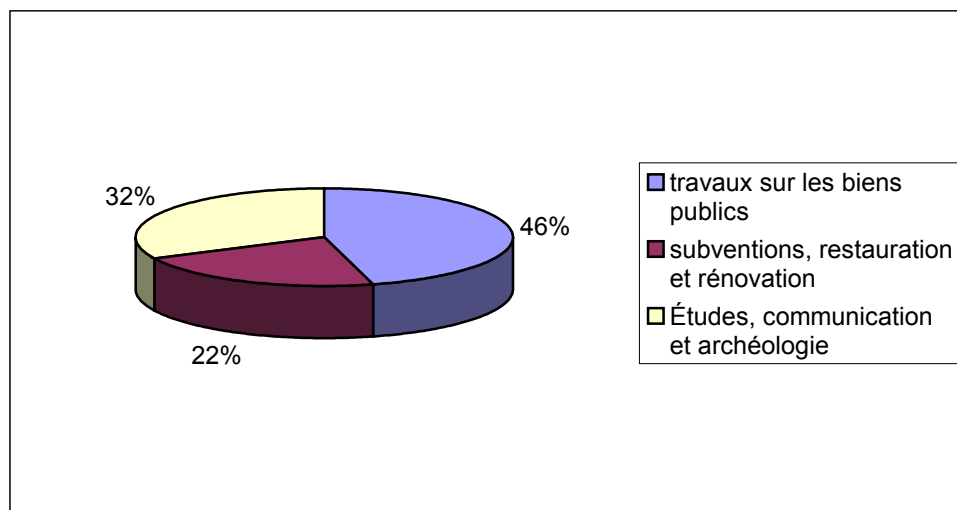


Figure 8.2.1.3-1 Répartition des dépenses 1979-1998 - Entente MCCQ/Ville - (Source : Entente MCCQ/Ville, 1997)

L'Entente a permis de nombreuses interventions sur les domaines public et privés, tels que par exemple : l'aménagement de la place Jacques-Cartier, du Champ-de-Mars, de la place de la Dauversière, la mise en valeur du marché Bonsecours, l'amélioration de l'accès au Vieux-Montréal, le réaménagement de la rue de la Commune, le plan lumière du Vieux-Montréal mis en place depuis 1996,.....

Des aides financières importantes ont été versées aux propriétaires, facilitant des interventions sur le bâti. Depuis 1979, la Ville « estime que chaque dollar de subvention versé par les pouvoirs publics à la restauration du patrimoine immobilier

du Vieux-Montréal et de sa périphérie immédiate a généré pas moins de six dollars en investissements privés » (Larouche et Morel, 2000, p.11).

De nombreuses études sur le quartier ont été réalisées aussi dans le cadre de l'Entente, et des outils de communication ont été élaborés : tels que des dépliants invitant à visiter le Vieux-Montréal, des documents d'information et de promotion et l'élaboration d'un site web (<http://www.vieux.montreal.qc.ca/>). Le site internet officiel du Vieux-Montréal a d'ailleurs été primé en septembre 2001 par le Stockholm Challenge Award, concours annuel qui récompense les projets pionniers de site internet.

L'Entente sur le développement culturel est très importante pour le Vieux-Montréal, elle a permis un nombre important de projets et une continuité des interventions dans le quartier au delà des alternances politiques et des fluctuations de l'économie.

#### *8.2.1.4. Le Vieux-Montréal un quartier parmi d'autres ?*

Les nombreuses études et recherches menées sur le Vieux-Montréal permettent d'approfondir la connaissance du Vieux-Montréal et de constituer un important bagage de connaissances. Il faut citer les inventaires architecturaux et les inventaires des secteurs d'intérêt archéologique ainsi que les études relatives à la réglementation de zonage, d'affichage et des aires de protection. Des études ont été réalisées à propos de l'accessibilité, la circulation et le stationnement. Des réflexions ont été conduites sur l'évolution générale du quartier (Urbanim. enr., 1990) et ses différentes fonctions : études des fonctions touristiques (DBSF, 1996); commerciales (Biancamano Bolduc et al., 1997) et résidentielles (Pierre Bélanger Plus, 1996). Des travaux intéressants ont été menés sur l'origine et l'essence même du quartier telles qu'inscrites dans le paysage urbain, il s'agit de « l'analyse historique du système fonctionnel du quartier » (Michaud, 1991) et d'une réflexion sur « l'identité du quartier façonnée par l'histoire » (Collins, et al., 1996). Ces recherches ont permis de faire évoluer la perception du quartier et de mieux le connaître dans la succession des rôles qu'il a joué à travers l'histoire.

Les études réalisées sont nombreuses, mais certaines ne cernent pas la réalité du Vieux-Montréal. L'étude menée récemment sur le tourisme hivernal par exemple (Arseneault, 2001), est significative du fait que le Vieux-Montréal est souvent considéré comme un quartier parmi d'autres et que bien souvent, ce ne sont pas les bonnes questions qui sont posées. L'étude compare la trame commerciale du Vieux-Montréal à celle d'autres artères du centre-ville et une des conclusions est de mettre l'accent sur la crèche de Noël du Vieux-Port! Il nous semble que le Vieux-Montréal a mieux à proposer. L'étude souligne que « l'animation des rues et des places publiques constitue la plus grande force du Vieux-Montréal en saison estivale; le développement en période hivernale devra miser sur ce trait distinctif du Vieux-Montréal » (Arseneault, 2001, p16). Les jongleurs, les amuseurs publics, est-ce là le trait distinctif du Vieux-Montréal? D'autre part si l'afflux touristique est positif pour certains acteurs, il faut souligner qu'il peut être vu négativement pour d'autres (les résidents mais aussi certains commerçants). N'est-ce pas un tourisme particulier qu'il faut cibler? La problématique hivernale révèle que pendant l'été, les visiteurs ne viennent pas dans le Vieux-Montréal pour ce qu'il représente avant tout (son histoire, son patrimoine, ses musées), mais viennent pour la foule et les animations. Une des orientations à retenir serait de sensibiliser les visiteurs à ce que représente le Vieux-Montréal au delà de ses commerces, restaurants et amuseurs publics.

Le manque de réflexion sur le caractère historique du patrimoine du Vieux-Montréal et ce qu'il peut nous apporter pour l'avenir est déploré par Germain (1998, p.6) : « plus le caractère historique du patrimoine est mis entre parenthèses, plus nous l'exposons à un traitement folklorique, ou alors nous en faisons le support d'une opération narcissique comme l'illustrent bien les débats sur le Vieux-Montréal. Dans cet arrondissement historique seule semble compter l'ode à notre passé français, alors qu'il témoigne aussi de l'esprit d'entreprise d'une bourgeoisie anglo-protestante. On s'empresse d'en développer les abords pour hâter sa mise en valeur, sans prendre la peine d'enclencher une dynamique de réflexion continue sur ce patrimoine, qui puisse être intégrée aux développements que nous orchestrons par ailleurs. Pourtant, au moment où la question nationale est à l'ordre du jour, cet

arrondissement historique n'a-t-il rien à nous apprendre sur la manière dont se construit une identité collective, sur les complexités d'une interculturalité dans des édifices qui se distinguent les uns des autres, rivalisent les uns avec les autres, affirment ici des ruptures, là des espaces collectifs inédits, ailleurs encore des métissages culturels, dans un perpétuel dialogue fait de références, de gestes créateurs et d'utopies? »

*8.2.1.5. Le Marché Bonsecours et le Vieux-Port : ouverture visuelle, mais peu de complémentarité fonctionnelle*

Parmi les interventions majeures réalisées dans le cadre de l'Entente 1995-1999, figure le Marché Bonsecours. L'édifice avait été réouvert au public dans un premier temps en 1992, pour marquer les célébrations du 350<sup>ème</sup> anniversaire de la fondation de Montréal. Des réflexions ont ensuite été engagées et différentes vocations ont été envisagées. Des travaux majeurs ont finalement été entrepris en 1996 et complétés en 1997, pour aménager une galerie marchande, composée de boutiques et de restaurants aux niveaux des rues de la Commune et Saint-Paul, avec des bureaux et des salles de conférence et d'exposition aux étages supérieurs.

Nous avons pu souligner à plusieurs reprises que la problématique de la mise en valeur du Marché Bonsecours a toujours été considérée en lien avec le Vieux-Port, même si le bâtiment est une propriété municipale. La Société du Vieux-Port n'a pas voulu localiser sur son territoire des équipements ou des fonctions qui auraient été plus appropriés dans le marché. Et l'aménagement physique du Vieux-Port met en valeur le Marché, par la création du bassin Bonsecours. La vue sur le Marché depuis le port est magnifique et réciproquement. Enfin, tant que le Vieux-Port n'avait pas été réaménagé, il n'y avait pas une fréquentation suffisante dans ce secteur pour faire vivre le marché. Aujourd'hui la fréquentation du Vieux-Port déborde le site portuaire et la demande est plus forte pour le Vieux-Montréal. La vocation commerciale et culturelle du Marché Bonsecours s'affirme. Il reste des difficultés, des incertitudes mais l'achalandage des lieux se conforte. Le réaménagement du Marché aurait cependant pu être l'occasion d'approfondir la question du lien ville/port. Le Marché, initialement lieu d'échange de marchandises et poste

d'observation des bateaux, n'a pas retrouvé sa vocation de plaque tournante entre la ville et le port.

### 8.2.2. Vers un plan d'action pour le Vieux-Montréal

Ce n'est que très récemment, en 1998, qu'un plan d'action spécifique pour le Vieux-Montréal a été adopté. Jusqu'à cette date, il n'y avait pas de document de planification sur le quartier autre que des réglementations sur les affectations du sol et des bâtiments, ainsi qu'une liste de projets à entreprendre dans le cadre de l'Entente sur le développement culturel de Montréal. Et nous avons souligné précédemment que le plan d'urbanisme est resté très général à propos du Vieux-Montréal (cf. chap. 7).

#### *8.2.2.1. Des orientations de développement trop générales*

Le plan d'action pour le Vieux-Montréal a d'abord été présenté sous forme de document de travail et intitulé : « Orientations de développement pour le Vieux-Montréal 1995-2005 », (Ville de Montréal, 1996). Cet écrit a fait l'objet de débats lors du « colloque d'orientation Vieux-Montréal/quartier d'avenir » tenu au marché Bonsecours en mai 1996. Beudet (2000) dénonce alors le fait qu'il n'est que très accessoirement question de patrimoine dans le document, que celui-ci a plus une connotation économique suggérée dès le titre du document par l'utilisation du terme « développement ». Il ajoute que les enjeux de mise en valeur de l'arrondissement sont banalisés, on se situe sur le plan de l'évaluation des besoins et de l'appréciation économique de leur potentiel de satisfaction, en respect des caractères patrimoniaux, mais en considérant ce quartier un peu comme les autres (ibid.). Pour sa part, Gariépy (6/4/00), dénonce le manque de suivi dans le dossier, l'impression, malgré toutes les études qui ont été faites sur le quartier, que l'on part de zéro et que l'on ne réussi pas à bâtir une mémoire. Pourtant périodiquement et depuis des années, différents acteurs dénoncent ce manque de réflexion (London et Bumbaru, 1986; Décarie, 1987; Bédard et Huard, 1996).

Le document final de 1998 : « Plan d'action pour le Vieux-Montréal » (Ville de Montréal, 1998a), présente des évolutions importantes par rapport au document de

travail proposé tout d'abord; ceci notamment du point de vue de la prise en compte plus affirmée du patrimoine. Des orientations spécifiques sont énoncées quant à la protection de l'intégrité architecturale des bâtiments ainsi que l'identité des lieux et des espaces publics, les autres orientations sont relatives au renforcement de la diversité des fonctions et des activités du quartier, tout en harmonisant leur cohabitation (ibid.). De ces orientations découlent des stratégies d'actions : actions sur le bâti, actions sur le domaine public (déplacements, stationnement, signalisation, éclairage), programme archéologique, actions sur le développement des abords de l'arrondissement, promotion du développement économique et culturel du Vieux-Montréal, mise en œuvre d'instruments de gestion et de suivi du plan d'action.

L'impression qui ressort globalement de ce document est un manque général de spécificité dans les objectifs affichés et les grandes orientations proposées. Ces orientations ne peuvent-elle pas s'appliquer à n'importe quel quartier? Il s'agit plus d'un collage d'objectifs et de visions (chaque partenaire du quartier a son propre chapitre : les commerçants, les résidents, les gens d'affaires, les organismes culturels, les organismes touristiques) que d'un projet urbain partagé entre acteurs. La Ville parle de l'évolution du Vieux-Montréal, ceci beaucoup en terme statistique et économique, mais ne spécifie toutefois pas ce qui fait le Vieux-Montréal, ce que représente le quartier. Au delà de la formule traditionnelle maintes fois reprise qui qualifie le quartier "d'ensemble patrimonial unique à l'échelle des Amériques", peu de précisions sont apportées sur ce qui constitue sa valeur patrimoniale, ce caractère unique, ce qui fait sa spécificité pour la ville et à l'extérieur par rapport à d'autres quartier historiques par exemple.

Un important travail de connaissance, que nous venons d'évoquer, a pourtant été fait sur le quartier mais les études ne sont pas toujours connues et exploitées ou ne situent pas nécessairement celui-ci dans sa problématique urbaine générale. Le plan d'action reste ainsi très général, il est banal et de ce fait inutile, « il ne reflète pas fondamentalement ce qu'est le Vieux-Montréal » (Beaudet, 17/4/2000). Il manque



selon Beaudet (2000) une quête de valeur, un retour aux valeurs fondamentales de l'arrondissement. Beaudet (ibid) souligne d'autre part que c'est le désenclavement du quartier qui est invoqué en l'absence d'une identification des valeurs du Vieux-Montréal. « Ce ne sont donc pas les caractères spécifiques de l'arrondissement et les valeurs culturelles et patrimoniales fondamentales qui leur sont associées qui prédominent mais les valeurs créées à la périphérie dont on suppose qu'elles auront des effets d'entraînement » (ibid. p. 47). Nous avons observé dans la seconde partie toute une ceinture de projets qui entoure le quartier historique depuis quelques années. Nous avons souligné que l'élan impulsé part plus de la périphérie de l'arrondissement historique que de son cœur et que le Vieux-Montréal risque de se faire entraîner par son pourtour au détriment de ses spécificités propres. La stratégie de la Ville, telle qu'elle est présentée dans le Plan d'urbanisme et le Plan d'action visant à mettre l'accent sur la périphérie en ne questionnant pas assez le cœur du quartier qui explique cette tendance.

#### *8.2.2.2. Des tensions qui témoignent du manque d'accord entre les acteurs*

Le Plan d'action se veut assez souple pour pouvoir faire l'objet d'un consensus, mais il est finalement peu utile dans le cas de problèmes concrets et ne propose pas de mécanismes de suivi. Peu après l'adoption du Plan d'action, des tensions importantes ont marqué le quartier à propos de l'avenir de l'îlot Rasco, tensions qui témoignent du manque d'accord et de visions partagées sur le Vieux-Montréal.

L'îlot Rasco est situé au cœur du Vieux-Montréal, entre la place Jacques-Cartier et le marché Bonsecours. Il a été dégagé par la fermeture du tunnel Gosford (qui avait été aménagé pour faciliter le trafic de transit vers le port). La Ville a alors envisagé le développement résidentiel du terrain libéré, tandis que certains résidents souhaitaient le préserver pour en faire un parc, considérant le caractère public du terrain et l'intérêt des perspectives visuelles qu'il offrait. Ce projet très ponctuel a permis de questionner les perspectives à l'échelle plus globale du Vieux-Montréal et de souligner l'absence d'accord entre acteurs. Les représentants des organismes en patrimoine ont alors dénoncé le fait que ni la ville de Montréal, ni le gouvernement du Québec n'ont de véritable politique du patrimoine et qu'« il manque au Vieux-

Montréal de véritables principes de développement reflétant la valeur de cet ensemble» (Bumbaru et Deom, 1998). L'Association des résidants a demandé que l'on ait une consultation sur le projet, consultation qui n'a pas eu lieu et le développement résidentiel du terrain s'est fait par la suite.

Le Plan d'action guide les interventions du Bureau de promotion et de mise en valeur du Vieux-Montréal et les initiatives prises dans le cadre de l'Entente sur le développement culturel, mais il a été oublié par la plupart des acteurs depuis son adoption. Que ce soit dans le cadre des réunions de la Table de concertation ou quand des investissements sont faits par le gouvernement du Québec et la Ville, personne n'y fait référence. Il n'y a pas de réflexion, d'actualisation des orientations proposées dans le document. Lors des réunions de la table de concertation, la Ville apporte de nombreuses données sur les projets en cours et prévus, des informations d'ordre statistique sur l'évolution du quartier. Ces données sont importantes, elles permettent de mieux appréhender l'ampleur des changements. Ce sont cependant des données brutes et quantitatives qui ne reflètent pas la qualité des changements et qui questionnent peu les perspectives d'avenir pour le quartier.

#### *8.2.2.3. Une volonté politique plus affirmée et un nouvel élan pour le Vieux-Montréal*

Au delà de l'élaboration du Plan d'action, différents travaux et initiatives ont été engagés récemment. Ils témoignent d'une volonté politique plus affirmée pour le Vieux-Montréal.

Le programme canadien d'intervention sur les infrastructures a permis d'accélérer certains projets, tels que le réaménagement de la Place Jacques-Cartier et le tunnel Gosford ou encore des travaux dans le Faubourg Québec, ceci en autorisant un financement des projets par les trois paliers de gouvernement.

Des avis de réserve foncière sur quatre propriétés du Vieux-Montréal ont été donnés en vue d'une expropriation, ceci pour des terrains et bâtiments vacants depuis des années et que les propriétaires ne veulent pas mettre en valeur. C'est la première fois

qu'est prise une telle initiative à Montréal. Et deux terrains de stationnement de la rue de Notre-Dame ont été réinvestis par la Ville. Leur mise en valeur est à l'étude. Ces interventions montrent que l'administration Bourque a priorisé le Vieux-Montréal plus que ne l'ont fait les administrations précédentes (Pierre Ouellet 8/8/00).

L'ampleur des interventions publiques et privées qui ont atteint une certaine masse critique, le contexte économique plus favorable et le développement de la périphérie du quartier historique (sur lequel nous revenons dans le chapitre qui suit), ont favorisé un nouvel élan pour le Vieux-Montréal ces toutes dernières années, permettant de parler de la renaissance du quartier. Les responsables de la Ville et de la Société du Vieux-Port s'entendent pour reconnaître que si il y avait une concurrence au départ entre le Vieux-Port et le Vieux-Montréal au détriment de l'arrondissement historique, c'est plus une synergie ou une complémentarité que l'on observe aujourd'hui entre les deux pôles (Ouellet, 8/8/00; Émond, 6/9/00).

Le réaménagement du Vieux-Port a donné un atout majeur au Vieux-Montréal. Il a d'autre part fait venir un nombre important de visiteurs, visiteurs qui n'ont fait que passer par le Vieux-Montréal au départ et qui progressivement ont découvert l'intérêt du quartier historique pour y vivre, y travailler ou s'y divertir. Le nombre considérable de travailleurs, plus de 30 000, et particulièrement de fonctionnaires, qui se rendent quotidiennement dans le quartier historique depuis des décennies avait peu contribué à faire décoller le quartier. Cela a permis de maintenir certains restaurants mais n'a pas poussé les travailleurs à y investir. En terme d'effet structurant, le réaménagement du Vieux-Port montre qu'intervenir dans un quartier, y attirer des gens pour le faire connaître et le développer n'est pas suffisant. Il faut aussi changer son image et c'est le Vieux-Port qui y a contribué, c'est le couple Vieux-Port/Vieux-Montréal qui aujourd'hui est à la mode.

### **8.3. Des partenariats pour le développement des faubourgs et du Canal de Lachine**

Nous avons souligné précédemment que le Plan d'urbanisme de Montréal a fixé comme priorités, le développement résidentiel des faubourgs de l'arrondissement Ville-Marie et la poursuite des efforts relatifs au développement de la Cité Internationale. L'accent est alors mis sur l'isolement du Vieux-Montréal et la façon dont on peut le briser, et c'est dans cette perspective que vont être mis en œuvre des projets majeurs à la fin du 20<sup>ème</sup> siècle tout autour de l'arrondissement historique. Nous avons déjà présenté différents projets qui ont vu le jour récemment dans le sud du centre-ville (cf. chap. 5), ceci sur le plan de leurs caractéristiques générales et de leur inscription dans la dynamique urbaine, nous allons maintenant nous intéresser aux stratégies qui ont donné naissance à ces projets. Nous noterons une évolution importante dans les stratégies développées, marquées par des partenariats d'envergure.

#### **8.3.1. Le Canal de Lachine**

La piste cyclable du Canal de Lachine a été aménagée par le gouvernement fédéral dès 1978. Cet aménagement n'a cependant pas eu l'effet structurant escompté sur les quartiers qui le bordent et un nouveau projet de mise en valeur a été élaboré.

##### *8.3.1.1. Pas d'effet structurant et des visions opposées dans les années quatre-vingts*

La piste cyclable du Canal de Lachine connaît un grand succès; plus de 800 000 cyclistes l'utilisent chaque année (Ville de Montréal, 2001). Les retombées économiques de cet équipement sont toutefois pratiquement inexistantes pour le sud-ouest de Montréal (Ville de Montréal, 1993, p.13). Ce parc linéaire améliore le cadre de vie, mais il n'amène pas d'activités spécifiques. Il n'y a pratiquement pas d'interactions ni de liens entre la piste cyclable et les quartiers limitrophes sauf un peu aux extrémités, c'est-à-dire dans le Vieux-Port et à Lachine (où les gens vont s'arrêter, se restaurer, louer éventuellement une bicyclette). Le Canal reste isolé de son environnement qui souffre des fermetures et relocalisations d'usines, le taux de chômage y est élevé (London,1998).

Dans les années quatre-vingts, deux visions opposées émergent pour le développement du sud-ouest. Certains développeurs et des intervenants de la ville envisagent une série de condominiums en hauteur le long du parc du Canal. Quelques usines ont d'ailleurs été converties en logements et bureaux dans les années quatre-vingts. Les groupes communautaires pour leur part, notamment le RESO (le Regroupement pour la relance économique et sociale du sud-ouest), préconisent un maintien de l'activité industrielle le long du Canal pour contrer la perte des emplois et la gentrification du quartier, avec la hausse des coûts des loyers qu'elle ne manquerait pas de provoquer.

#### *8.3.1.2. Une nouvelle approche menée en partenariat dans les années quatre-vingt-dix*

En 1993, dans la foulée du Plan d'urbanisme, la Ville propose un plan pour les abords du Canal (Ville de Montréal, 1993). Les enjeux de mixité et de relance du sud-ouest sont affirmés. En 1995, le maire Pierre Bourque lance le projet « Montréal bleu » pour promouvoir l'utilisation de l'eau et l'amélioration des accès. Le grand Montréal bleu prend en quelque sorte la suite du projet Archipel. La réouverture du Canal de Lachine à la navigation est une priorité de ce nouveau concept d'aménagement aquatique. Parcs Canada, de son côté, prépare un nouveau plan de gestion pour le site. La concertation et la combinaison de ces projets aboutit à l'élaboration d'un plan d'aménagement intégré du Canal et de ses abords. Un nouveau projet de mise en valeur est proposé en avril 1997, à la fois par le gouvernement du Canada, la ville de Montréal et la ville de Lachine. Les autres municipalités limitrophes ont aussi suivi le mouvement. Au total les différents paliers de gouvernements consacrent plus de 80 millions de dollars à la réalisation du projet.

Le gouvernement du Canada, propriétaire du Canal, investit 33 M\$ dans sa réouverture à la navigation, notamment la remise en état des écluses, la mise en valeur des éléments historiques et l'amélioration des services. Ces investissements ont permis la réouverture du Canal en mai 2002. La Ville de Montréal injecte 44 millions de dollars dans de nombreux travaux d'aménagement afin d'accroître l'accès

public aux rives et de favoriser des liens avec les quartiers avoisinants. Plusieurs parcs et places publiques situés à proximité du Canal sont réaménagés. D'autres sont créés afin de prolonger les espaces verts et les aires de repos à l'intérieur des quartiers. La Ville entend favoriser la diversité des activités à proximité du Canal (industrielles, patrimoniales, résidentielles, commerciales et récréo-touristiques). La rive sud du Canal accueillera principalement des projets à caractère industriel. Sur la rive nord, une variété d'activités industrielles, commerciales et résidentielles se côtoieront pour engendrer une animation permanente, été comme hiver. Conjointement avec la ville de Montréal, le gouvernement du Québec soutient certains investissements (décontamination des sols, investissements dans les domaines touristique et industriel).

D'autre part d'importants travaux sont engagés par la Ville de Montréal pour la mise en valeur du pôle Peel qui se situe dans le prolongement direct du Parc des écluses du Vieux-Port. Le projet comprend aussi l'ouverture d'une voie de circulation entre les rues Peel et de la Commune permettant la création d'un lien majeur entre le centre-ville, le Vieux-Montréal et le Canal de Lachine. Le raccordement des rues Peel et de la Commune a souvent été proposé lors des débats sur le réaménagement du Vieux-Port, notamment dans le Plan budgétaire d'aménagement de 1987. Il voit le jour 20 ans après, stimulé par la mise en valeur du Canal de Lachine. L'ouverture de cet axe confirme l'importance de ce pôle pour Montréal et l'atout qu'il constitue pour le centre-ville.

L'ouverture du Canal à la navigation a été rendue possible par la mise en valeur de son embouchure sur le territoire du Vieux-Port dans le Parc des écluses. Ce projet a été une composante majeure du plan directeur d'aménagement de 1990, clairement dans une optique d'entraîner à terme la réouverture du Canal, même si elle était du ressort d'autres organismes que la Société du Vieux-Port. Ainsi près de la moitié des sommes consacrées à l'aménagement du Vieux-Port en vue de l'inauguration officielle en 1992 a été réservée à l'aménagement du parc des écluses (30 millions\$),

sur un total de 65 millions\$ engagés par le gouvernement fédéral entre 1990 et 1992 pour l'aménagement des secteurs est et ouest du Vieux-Port).

Le constat d'échec relatif posé dans les années quatre-vingt-dix a favorisé une nouvelle approche plus sensible aux liens à créer entre le Canal et les quartiers qui l'entourent, ceci pour favoriser un effet structurant. L'approche retenue tend à concilier différentes dimensions urbaine, sociale, récréative et patrimoniale. Elle est menée en partenariat et une table de concertation a été créée. La vocation touristique affirmée du Canal et le développement résidentiel associé sont cependant à l'origine de pressions sur certaines activités industrielles et quartiers populaires, comme nous l'avons souligné dans la deuxième partie de cette thèse (cf.5.6.1.2).

Le défi se situe dans la cohabitation des différentes fonctions qui entourent le Canal. Il passe par la création d'un organisme pour le développement du secteur du Canal qui puisse à la fois initier une vision d'ensemble et s'arrimer aux préoccupations locales de la communauté.

### 8.3.2. Le développement des faubourgs, une priorité du plan d'urbanisme

L'effondrement du marché immobilier en 1989-1990 a stoppé le développement des faubourgs. Il a remis en question l'existence même des sociétés paramunicipales. Il a toutefois été l'occasion de redéfinir les perspectives d'aménagement et les modes de collaboration.

#### 8.3.2.1. *La Cité Multimédia, une convergence d'initiatives*

En 1996, de nouvelles réflexions sont engagées par la SDM, qui prend la relève de la SIMPA, à propos du Faubourg des Récollets. Des consultations publiques sont lancées sur l'avenir du quartier et l'Agence du Faubourg des Récollets (AFR) est créée. C'est un organisme sans but lucratif qui regroupe des résidents et des entreprises du secteur. L'idée d'un quartier voué aux artistes et au multimédia émerge. Une première entreprise de ce secteur de pointe, Discreet logic, leader québécois du multimédia, s'intéresse au secteur. L'installation d'une de ses filiales, en 1997, dans un ancien bâtiment industriel confirme le potentiel d'attraction du

quartier. Simultanément, le gouvernement du Québec développe un programme d'avantages fiscaux et de subventions pour les entreprises œuvrant dans le domaine des nouvelles technologies de l'information. D'autre part, une localisation est recherchée pour l'implantation d'un incubateur d'entreprises et la SDM propose le Faubourg des Récollets.

La naissance de la Cité Multimédia résulte d'une convergence d'initiatives. Il s'agit de professionnels du secteur du multimédia qui se sont intéressés au Faubourg et à la promotion des nouvelles technologies. Il s'agit de la volonté de la SDM de développer le quartier et enfin du soutien financier du gouvernement du Québec. Quand une première entreprise s'est installée dans le quartier, profitant de terrains à des coûts avantageux et de la proximité directe du centre-ville, les pouvoirs publics ont su saisir une opportunité rapidement, et lui donner de l'envergure. L'intervention publique a « accéléré le rythme d'une transformation spontanée » (Manzagol, Robitaille et Roy, 2000, p.216). La Cité Multimédia de Montréal a été lancée officiellement le 15 juin 1998, elle offre des subventions et avantages fiscaux importants via un programme créé par le ministère des Finances du Québec : exemptions d'impôts sur le revenu des entreprises, de taxes sur le capital et sur la masse salariale pour une durée de cinq ans (pour les entreprises du CDTI); crédit d'impôt sur les salaires équivalent à 40% des salaires versés à des employés admissibles, jusqu'à concurrence de 15 000 \$ par an et ce, jusqu'au 31 décembre 2010. Le périmètre concerné est délimité par les rues de la Commune, King, Wellington, Prince, Ottawa et l'autoroute Bonaventure. Les entreprises admissibles doivent mener des projets novateurs dans des secteurs en émergence de la nouvelle économie, tels l'inforoute, le multimédia et les télécommunications.

La création et le développement de la Cité Multimédia permettent à la fois de stimuler le secteur du multimédia et d'attirer des entreprises étrangères, de revitaliser un quartier délaissé et de dynamiser l'ouest du Vieux-Montréal, de sortir la Société de développement de Montréal du problème des acquisitions massives faites à la veille de la chute du marché immobilier.



### *8.3.2.2. Des préoccupations financière et urbanistique*

Le volet immobilier de la Cité Multimédia consiste à revaloriser d'anciens édifices et à en construire de nouveaux. Il est mené par un consortium regroupant la SDM, la SOLIM (bras immobilier du fonds de solidarité de la FTQ) et la SITQ Immobilier (Société immobilière Trans-Québec : filiale de la Caisse de dépôts et placements du Québec). La Cité Multimédia s'organise autour du CDTI (Centre de Développement Des Technologies de l'Information), qui est un incubateur d'entreprises.

Le développement de la Cité Multimédia s'appuie sur une importante préoccupation patrimoniale et urbanistique. Un plan directeur précis régit tous les réaménagements et les constructions nouvelles, de façon à assurer la conservation et la restauration des bâtiments les plus intéressants du Faubourg, mais également d'y recréer l'ambiance « composite » qui l'a toujours caractérisé et de mettre en valeur les différentes époques qui ont marqué son développement (Cardinal Hardy, Provencher Roy et associés, 1999).

Ainsi ce ne sont pas juste les avantages financiers qui ont permis la création et le succès de la Cité Multimédia, même si ceux-ci jouent un rôle de premier plan, c'est tout un ensemble de facteurs et de stratégies qui se confortent; des éléments propres au quartier et à son environnement, une importante préoccupation urbanistique et un partenariat affirmé entre acteurs. Il y a une certaine congruence entre les attentes des employés des entreprises du secteur du multimédia et le cadre de vie et de travail que procurent aujourd'hui le Faubourg, le Vieux-Montréal le Canal de Lachine et le Vieux-Port.

### *8.3.2.3. Quel effet aux échelles locale et globale ?*

L'accent mis sur le développement des faubourgs visait particulièrement à briser l'isolement du Vieux-Montréal. Nous avons souligné précédemment les répercussions positives qui se manifestent dans la partie ouest du Vieux-Montréal où de nombreux bâtiments sont en cours de restauration et de nouveaux commerces axés sur les employés de la Cité ouvrent leurs portes (cf. 5.3.3.2). Nous avons relevé aussi l'inversion de logique qui caractérise la relation entre le Vieux-Montréal et ses

faubourgs; c'est le Vieux-Montréal qui développe des fonctions de soutien à la Cité Multimédia (hôtels, restaurants, logements ou autres activités de services) et non l'inverse (cf. 5.5.31.). La Ville a misé, pour le Vieux-Montréal, sur l'effet structurant du développement des faubourgs. Si les répercussions économiques sont manifestes (les superficies vacantes dans l'ouest de l'arrondissement historique ont diminué), le Vieux-Montréal a en partie perdu de son identité. Cette expérience témoigne du fait qu'il ne faut pas « prendre le problème à l'envers ». Il peut paraître plus simple d'attendre l'effet structurant d'un projet extérieur, alors qu'il importe avant tout de se questionner sur les dynamiques intrinsèques d'un quartier.

À l'échelle globale, le principe des investissements publics, d'une planification de type incitative, est contesté. Pour certains, ce projet comporte des effets pervers ; l'argent est englouti dans le béton plutôt que dans le savoir et les promoteurs sont davantage aidés que les nouveaux entrepreneurs (Dubuc, 2000). Ce journaliste estime, après enquête auprès de certaines entreprises, que les fonds publics subventionnent des emplois qui auraient sans doute été créés de toute façon (ibid.). D'autres journalistes dénoncent le fait que l'ampleur des nouveaux espaces à bureaux créés va déséquilibrer l'offre et la demande montréalaise et fausser le jeu de la concurrence parce que les entreprises qui s'y installent bénéficient de subventions (Tison, 2000). À la Cité Multimédia, il faut en effet ajouter la Cité du commerce électronique et le nouveau siège de la Caisse de dépôt et placement du Québec dans le Quartier international, ce qui représente 4,7 millions de pieds carrés de nouveaux espaces à bureau d'ici 2005, ceci alors que Montréal n'a absorbé que trois millions de pieds carrés de nouveaux espaces depuis les 10 dernières années (ibid.). Il faut souligner que le contexte économique actuel est différent de celui de la décennie précédente, ce qui laisse supposer des taux d'absorption supérieurs. Toutefois la déprime récente dans le secteur du multimédia et la concurrence de la Cité du commerce électronique nuisent à la Cité Multimédia, ce qui montre qu'il faut être prudent. Enfin que va-t-il se passer quand les subventions vont cesser? Les entreprises vont-elles se tourner vers un autre pôle plus intéressant? D'après le directeur de la Cité Multimédia, il est fort probable qu'il n'y ait pas une telle

diversité d'entreprises dans les années à venir, mais un des objectifs est justement de favoriser les concentrations d'entreprises au sein de la Cité pour assurer une certaine pérennité au projet (Dumas, 2001). Ainsi, se pose à l'échelle globale de l'agglomération la question de l'effet structurant ou déstructurant du projet. Sans mettre de côté cette problématique globale, il importe toutefois de retenir que la Cité Multimédia a permis de dynamiser en un temps très court à l'échelle de l'aménagement, un secteur central délaissé depuis 40 ans.

Le Faubourg des Récollets est un secteur dont le développement et le déclin ont été conditionnés par l'évolution du Vieux-Montréal, des activités portuaires et de l'usage du Canal de Lachine. L'évolution de ces espaces a donné une nouvelle image à cet ancien quartier industriel, dans laquelle la notion de qualité de vie revêt une importance majeure.

#### *8.3.2.4. Un partenariat public/privé pour Faubourg Québec*

À la suite de l'échec du premier programme de logements de Faubourg Québec, un autre programme (63 unités) a été lancé en 1997 : « les Cours du Vieux-Montréal » construit par le groupe Alfid en partenariat avec la SDM. Le projet là encore, se commercialise lentement, les bâtiments prévus à l'arrière du terrain ne sont pas réalisés. La détention de l'ensemble des terrains vacants représente pour la SDM des coûts annuels très élevés. D'autre part le territoire a été identifié comme l'un des sites possible pour le nouveau CHUM (Centre Hospitalier Universitaire de Montréal) ce qui en a bloqué le développement pendant un an. Le site de Faubourg Québec n'a toutefois pas été retenu.

Une importante remise en question du plan de développement de Faubourg Québec envisagé en 1992, s'engage alors à partir de 1999. Des réflexions sont menées par la SDM sur les typologies d'habitations, les caractéristiques du quartier et sa situation au bord de l'eau. Un nouveau concept de développement est proposé. Il s'inspire de projets réalisés à Vancouver. Il repose à la fois sur la continuité avec le Vieux-Montréal et le quartier centre sud, avec le maintien de la trame urbaine, ainsi que sur l'échelle des bâtiments existants. Ce sont 800 unités de logement qui sont

envisagées. Des immeubles de grand gabarit sont prévus sur le front fluvial, la partie nord du site propose des immeubles de 3 à 4 niveaux compatibles avec l'échelle traditionnelle montréalaise, des maisons de ville sont planifiées et leur construction est amorcée dès l'année 2000 dans la partie ouest du Faubourg. Le projet prévoit la finition de l'esplanade de la rue de la Commune et la création d'une place publique perpendiculaire au front fluvial.

La commercialisation des maisons de ville se fait avec un certain succès, toutefois l'ensemble du programme de logements de Faubourg Québec a toujours du mal à prendre son élan, malgré un contexte économique très favorable aujourd'hui. Le choix de réaliser des édifices de grand gabarit sur le front fluvial a été critiqué. Enfin la présence de la voie ferrée qui traverse le Vieux-Port, passe entre le fleuve et le Faubourg, constitue toujours une contrainte même si elle a été abaissée. Elle passe à moins de 10 mètres de l'entrepôt frigorifique. Et même si la voie ferrée finit par disparaître du Vieux-Port, la longueur des convois fait qu'il y aura toujours des trains au delà de l'entrepôt frigorifique car c'est une zone de correspondance ferroviaire (Turgeon, 12/10/00). L'augmentation du nombre d'habitants dans ce secteur laisse présager des tensions entre l'Administration portuaire et les résidents.

Faubourg Québec est un quartier qui a toujours eu de la difficulté à trouver sa vocation. Son passé ferroviaire n'a pas été une réussite. La gare Dalhousie, trop petite, a très rapidement cédé sa place à la gare hôtel Viger (1897). Or l'hôtel cesse ses activités en 1935 et la gare en 1951, ils étaient devenus trop écartés du centre des affaires (cf. chap. 3). Faubourg Québec est un quartier qui ne bénéficie pas d'une dynamique naturelle de développement; ceci de la même façon par exemple que le Faubourg des Récollets s'inscrit dans l'extension du centre des affaires vers le fleuve. L'est du Faubourg est bloqué par le Port de Montréal, la Brasserie Molson et l'édifice de Radio-Canada qui fonctionnent chacun de façon assez autonome. L'ampleur des investissements publics effectués dans Faubourg Québec témoigne de l'importance de l'intervention publique qui a autorisé un développement qui n'aurait pas pu être envisagé autrement. Elle témoigne aussi de son rôle limité quand aucune

dynamique naturelle ne vient impulser un changement. Le réaménagement du Vieux-Port a donné un certain atout au quartier, mais ce n'est pas suffisant. Faubourg Québec confirme qu'offrir une vue sur le fleuve n'apporte pas d'effet structurant automatique. Et nous avons aussi remarqué que la partie est du Vieux-Port a de la difficulté à trouver sa vocation. Le quai de l'Horloge est occupé par un vaste stationnement et le Bassin de l'Horloge est peu mis en valeur. Il n'y a pas dans ce secteur de chaîne de projets et de répercussions qui s'alimentent et se dynamisent mutuellement.

### 8.3.3. Le Quartier international : pôle de croissance stratégique tourné vers le fleuve

L'idée d'un quartier ou d'une cité internationale pour Montréal est un projet dont l'origine date du sommet économique de Montréal de 1986 et du rapport Picard sur le développement économique de Montréal (cf. chap.7.3.1.1.). Cet objectif de développement du caractère international de Montréal est repris dans le plan directeur de l'arrondissement Ville-Marie et va réellement se concrétiser quand en 1999 est formée la société du Quartier international de Montréal (QIM).

#### 8.3.3.1. *QIM : regroupement de partenaires privés et des trois paliers de gouvernement*

Le projet de quartier international a fait l'objet d'un concours international de design en 1989, puis ont été construits le Centre de Commerce Mondial (1988-1991) et le siège social de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (1993-1995). Le projet de Quartier international a été relancé en 1997 par la Caisse de dépôt et placements du Québec, propriétaire de nombreux terrains dans le secteur. Le président de la Caisse, Jean-Claude Scraire, a joué un rôle important dans la concrétisation de ce projet. L'annonce de l'agrandissement du Palais des congrès en août 1998, le dynamisme du Vieux-Montréal qui s'affirme alors, l'attrait du Vieux-Port, les perspectives de mise en valeur du Canal de Lachine, le développement de la Cité Multimédia, le Quartier chinois, le Centre Molson et le complexe Place des Arts - Musée d'Art contemporain favorisent l'émergence du projet. « Porté par la synergie de ces multiples atouts, le quartier international devient le pôle de croissance stratégique de Montréal» (<http://qimtl.qc.ca>).

Le Quartier international est porté par un organisme sans but lucratif fondé à l'automne 1999; la Société du Quartier international de Montréal (QIM). Cette société regroupe des partenaires privés et les trois paliers de gouvernement : la Caisse des dépôts et placements du Québec, la Ville de Montréal et l'Association des Riverains du quartier international de Montréal (ARQIM) ainsi que les gouvernements du Québec (le Ministère des affaires municipales et de la métropole) et du Canada (Développement économique Canada).

C'est donc un partenariat entre les trois paliers de gouvernement qui a été mis en place pour le Quartier international, tentative qui avait échoué dans le cas du réaménagement du Vieux-Port. Nous avons vu que la particularité du territoire portuaire, cette entité fédérale dans la Ville, a été un des freins majeurs à l'établissement d'un tel partenariat.

#### *8.3.3.2. Le Quartier international : de nouveaux liens*

Le Quartier international permet de dynamiser un secteur délaissé depuis des décennies, qui avait été déstructuré par la construction de l'autoroute Ville-Marie et du métro. Il a pour ambition de recréer des liens entre le centre des affaires, le Vieux-Montréal, la Cité Multimédia et le quartier chinois, ceci en restructurant l'ensemble de la zone urbaine. Les espaces publics sont mis en valeur, les déplacements piétonniers favorisés et l'offre en places de stationnement réorganisée. Ce projet résulte d'une approche intégrée des objectifs des différents partenaires et du positionnement du Quartier international dans l'ensemble plus vaste du centre-ville et du Vieux-Montréal. Par ces interventions physiques, les promoteurs du projet veulent en faire un pôle stratégique de croissance pour Montréal, un symbole de relance de la ville tourné vers le fleuve. Un plan particulier d'urbanisme a été élaboré conjointement par la Ville de Montréal et la société du Quartier international de Montréal (Ville de Montréal et QIM, 1999).

L'agrandissement du Palais des congrès ne fait pas partie du projet de Quartier international mais a été un élément déclencheur. Inauguré en 1983, son effet

structurant sur les quartiers alentours reste limité car il est peu intégré dans son environnement (murs aveugles, absence d'activités au niveau de la rue, absence d'accès vers le Vieux-Montréal). L'agrandissement du Palais doit permettre de créer de nouveaux liens.

La création du Quartier international résulte d'une stratégie qui vise d'une part à développer les activités internationales à Montréal et d'autre part à briser l'isolement du Vieux-Montréal. Ainsi l'autoroute Ville-Marie est en voie d'être recouverte pour recréer une continuité dans la trame urbaine. Il faut toutefois être prudent car le relatif isolement du quartier historique fait partie de son identité et de son histoire. Le Vieux-Montréal a toujours été une entité bien délimitée et perceptible, un lieu bien circonscrit dans l'espace (cf. .5.5.3.2.). L'autoroute Ville-Marie a pris place dans le lit de la rivière Saint-Martin, espace qui n'a pas été urbanisé. Si il est important de recréer des liens avec le Vieux-Montréal, il ne faut pas non plus nier sa position. Comme dans le cas de la Cité Multimédia, le développement du Quartier international dynamise le Vieux-Montréal, a un effet positif en stimulant le développement d'hôtels notamment. Mais là encore cet exemple confirme qu'il ne faut pas « prendre le problème à l'envers ». Quand l'effet structurant part de la périphérie plutôt que du centre, il peut se révéler destructurant, inversant la logique bourg/faubourg.

#### **8.4. Stratégies et interactions Port / Vieux-Port**

Nous avons déjà souligné que la fin des années quatre-vingt-dix est marquée par l'affirmation du succès du Vieux-Port et un contexte économique dynamique. L'attrait pour le Vieux-Port dépasse ce qui avait été envisagé initialement. Et de ce succès découlent de nouvelles pressions sur les espaces environnants.

##### **8.4.1. Le centre des Sciences et l'écran géant**

La Société du Vieux-Port poursuit l'aménagement de son territoire dans l'esprit du plan d'aménagement de 1990, en réalisant le Centre des Sciences de Montréal, projet que Montréal attend depuis plusieurs décennies.

#### *8.4.1.1. Un partenariat entre le fédéral et des entreprises privées pour le Centre des Sciences*

C'est en mai 2000 que le Centre des sciences de Montréal est ouvert au public. Il est inauguré par le Premier ministre Jean Chrétien accompagné du ministre fédéral des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Alfonso Gagliano. Le Centre des sciences propose des expositions scientifiques interactives, un cinéma interactif sur écran géant et un cinéma IMAX 3D. C'est plus une vitrine technologique qu'un musée des sciences. C'est un projet qui résulte d'un partenariat entre le gouvernement fédéral et des partenaires privés. L'équipement a été financé par Ottawa pour \$29 millions et par plus de 70 entreprises privées pour un montant total de \$15 millions (notamment Bombardier, Bell, Hydro-Québec, la SCHL et Pfizer). Le Centre des sciences est un équipement qui vient compléter l'offre culturelle du Vieux-Montréal. Ouvert douze mois par année, il contribue à assurer une animation et une attraction hivernales.

Nous avons souligné précédemment et déploré que le centre n'offre aucune place à la dimension portuaire et exploite peu sa proximité de l'eau (cf. chap. 4.3). Il aurait ainsi pu être localisé n'importe où à Montréal. Si le bâtiment s'intègre bien au lieu par ses proportions, ce n'est cependant pas la spécificité du site qui a dicté les thématiques du Centre. Il nous faut ajouter que pour ce secteur central du Vieux-Port, qualifié de « place maritime » à l'issue de la consultation publique de 1985, il avait été préconisé : « diverses utilisations pourront s'implanter dans la place, mais toutes doivent avoir un rapport direct à son caractère maritime [...]. Un équipement de type maison des sciences et techniques, dans l'esprit du passé industrialoportuaire du Vieux-Port pourrait très bien y être implanté » (Comité consultatif du Vieux-Port, 1986, p.39). Interrogé par rapport à cette déception, le président de la Société du Vieux-Port souligne que le choix qui a été fait dans ce projet est se tourner vers l'avenir plutôt que vers le passé, comme aurait pu le faire un musée maritime (Émond 6/9/00). La dimension portuaire aurait cependant pu être exploitée de manière très intéressante dans ce sens, la technologie portuaire est en effet une technologie de pointe et des liens auraient pu être envisagés avec le secteur



Bickerdike, qui a toujours une activité portuaire importante. Il nous semble que le peu de contacts entre l'Administration portuaire et la Société du Vieux-Port n'a cependant pas favorisé une telle réalisation. L'Administration portuaire montréalaise a fait le deuil du territoire du Vieux-Port, qui n'est plus sous sa juridiction. Elle envisage des projets d'interprétation de l'activité portuaire dans la partie avale du port et non devant le Vieux-Montréal (Turgeon, 12/10/00). La Société du Vieux-Port quant à elle, a une vision nostalgique et limitée de l'activité portuaire. Elle a tendance à considérer cette dimension du site sur le plan touristique, avec les croisières proposées, et comme quelque chose du passé que l'on peut mettre en valeur à travers le remorqueur Mac Allister par exemple. La dimension portuaire n'est pas considérée comme une technologie performante qui aurait sa place dans le Centre des sciences.

#### *8.4.1.2. L'écran géant : aberration patrimoniale et manque de respect des résidents*

L'ouverture du Centre des Sciences a été très bien accueillie par les Montréalais. La fréquentation du site a atteint près de 545 000 visiteurs de mai 2000 à mars 2001 (et 746 000 billets ont été vendus pour cette même période). Le Centre des Sciences est devenu une institution muséale de tout premier plan. Il se classe deuxième au Canada pour la fréquentation totale (Société du Vieux-Port, 2001). Le nombre de visiteurs a toutefois été inférieur à ce qui avait été prévu initialement, soit 2 millions pour la première année. Des enquêtes ont révélé que le bâtiment était mal identifié par le public et que le centre manquait de notoriété.

La Société du Vieux-Port a cherché à donner plus de visibilité à son projet en le renommant et en installant un écran géant à l'entrée du Centre. Initialement appelé centre iSci, (centre interactif des sciences de Montréal), l'équipement est devenu le Centre des Sciences de Montréal. Une nouvelle signature et un nouveau logo ont été adoptés. Et depuis décembre 2000, la Société du Vieux-Port a installé un écran géant à l'entrée du Centre en bas du boulevard Saint-Laurent. Cet écran diffuse des informations à caractère culturel et éducatif sur les activités du Vieux-Port et du Centre des sciences. Il a été installé dans l'idée d'attirer l'attention sur le Centre des Sciences. Or cet écran, ne cadre absolument pas avec l'environnement historique du

site. Et selon le Conseil d'administration de l'Association des résidants du Vieux-Montréal (ARVM), il porte une réelle atteinte à la qualité de vie du quartier, il génère une importante agression visuelle (ARVM, 2001). Son intense luminosité dérange considérablement certains résidants qui sont bombardés d'éclairs, ne peuvent plus regarder la télévision ou dormir sans mettre des rideaux opaques à leur fenêtre (Lasserre, 22/01/01). Certains commerçants sont aussi perturbés par cette intensité lumineuse et par l'attirance qu'exerce cet écran auprès des visiteurs depuis le haut de la rue Saint-Laurent. Quatre cent personnes se sont manifestées contre l'installation de l'écran auprès de l'ARVM et ce dès sa mise en place.

L'écran géant pose problème à la fois sur le plan de la qualité de vie des résidants et des commerçants du Vieux-Montréal ainsi que du caractère historique et patrimonial du quartier. Rappelons que le Vieux-Port fait partie intégrante de l'arrondissement historique depuis 1995 et qu'un tel écran est formellement interdit par la Commission des biens culturels. Tout affichage lumineux est prohibé dans le Vieux-Montréal, même à l'intérieur des commerces. Les inspecteurs de la ville sont très vigilants à cet égard et distribuent souvent des amendes. Le territoire du Vieux-Port n'a cependant pas à se soumettre à ces règlements. Son statut Fédéral lui donne toute liberté.

Suite aux plaintes de résidants et à une intervention des représentants de l'ARVM à la Table de concertation du Vieux-Montréal, la direction du Vieux-Port a décidé de réduire de 90% la luminosité de cet écran après 18 heures. Le Conseil d'administration de l'ARVM considère toutefois que cette étape est insuffisante et demande le retrait total de l'écran (ARVM, 2001). Elle a été soutenue dans cette démarche par le maire Bourque, mais rien n'a été fait jusqu'à présent et nous verrons dans quelle mesure l'Administration municipale actuelle va soutenir les résidants dans cette demande.

« La Société du Vieux-Port reconnaît ses torts dans le dossier, elle a toujours voulu être un bon citoyen corporatif et entretenir des relations de bon voisinage » souligne

un de ses représentants lors d'une rencontre avec les résidants du Vieux-Montréal (Fortin, 21/3/01). Nous voyons cependant que tenter d'être de « bons voisins » n'est pas suffisant, compte tenu de l'étroite appartenance du Vieux-Port au Vieux-Montréal et des interactions multiples entre des deux pôles. L'installation de cet écran n'a de plus fait l'objet d'aucune consultation.

Cet épisode s'inscrit dans des changements de personnel à la Société du Vieux-Port, changements qui fragilisent la mémoire du processus de planification. La Société du Vieux-Port a changé de direction, c'est madame Claude Benoît qui est devenue, en novembre 2000, la présidente et chef de la direction de la Société du Vieux-Port. Plusieurs des vice-présidents de la Société ont aussi été remplacés. Ce sont des personnes qui n'ont plus nécessairement l'historique du réaménagement du Vieux-Port en tête. Et il est intéressant de noter qu'il avait déjà été question d'installer un grand écran lors de l'ouverture du cinéma IMAX, cette proposition avait alors été rejetée par le Comité d'aménagement de la Société du Vieux-Port. D'autre part la préoccupation pour le caractère historique du site est beaucoup moins présente qu'elle ne l'a été à la suite de la consultation publique et c'est une vision marquée par un objectif de développement et de « rentabilisation » du site touristique qui domine. Il nous a été surprenant de constater, lors d'une réunion de la Table de concertation du Vieux-Montréal (22/01/01) pendant laquelle il a été question des nuisances causées par l'installation de l'écran géant sur la façade du Centre des Sciences, que le représentant de la Société du Vieux-Port n'était pas conscient de l'appartenance du Vieux-Port à l'arrondissement historique et de la réglementation spécifique qui l'accompagne, qui devrait être appliquée par le gouvernement Fédéral si celui-ci se soumettait aux règlements provinciaux et municipaux.

Enfin l'installation de l'écran confirme le peu de relations entre la Ville et la Société du Vieux-Port. Elle réactualise une critique qui a déjà été faite à plusieurs reprises à la Société, celle de faire « cavalier seul ».

#### *8.4.1.3. Le parc récréo-touristique et culturel urbain de la Société du Vieux-Port*

L'épisode de l'écran géant nous invite à nous questionner sur les stratégies de la Société du Vieux-Port depuis l'inauguration officielle du site. Nous avons rappelé précédemment (4.1.1.), les trois thèmes qui fondent l'identité du Vieux-Port, tels qu'ils ont été définis dans le plan d'aménagement : « un lieu d'histoire et d'appartenance, un port, un espace public polyvalent » (Cardinal, Hardy et associés et al., 1990). Nous avons souligné d'autre part que c'est la dimension espace public polyvalent qui domine le site au détriment de son caractère portuaire et historique. Ce que nous soulevons maintenant c'est l'approche retenue par la Société du Vieux-Port, une approche qui tend à réduire le site portuaire à un équipement économique qui doit se positionner parmi d'autres complexes touristiques.

La mission que s'est donnée la Société du Vieux-Port est en effet de « gérer, développer et animer un parc récréo-touristique et culturel urbain, carrefour de loisirs et de découvertes » (Société du Vieux-Port, 2001). La Société du Vieux-Port a d'autre part comme objectif de gestion, l'équilibre de son budget de fonctionnement, ceci en réponse aux directives de son mandataire. L'ouverture récente du Centre des sciences doit favoriser l'atteinte de cet objectif. La Société du Vieux-Port souligne les trois dimensions qui la caractérisent : un service public, un acteur majeur de l'industrie récréo-touristique et culturelle et une entreprise commerciale ; dimensions qu'il n'est pas toujours facile de concilier (Société du Vieux-Port, 2001). La Société du Vieux-Port ne mentionne absolument pas dans son rapport annuel le caractère historique du site, il est juste fait référence au patrimoine qu'elle doit « conserver et valoriser ».

La Société du Vieux-Port se préoccupe plus de ses clients que de ses visiteurs, pourtant les trois quart de ceux-ci viennent avant tout sur le site pour s'y promener. C'est une logique de marché qui s'inscrit dans une tendance plus générale : « à compter des années quatre-vingt-dix, l'inscription des équipements de diffusion culturelle s'effectue dans la ville par le biais d'un rapport marchand où la

valorisation des consommations individuelles prend le pas sur l'édification d'un projet urbain collectif » (Laperrière, 1998, p.119).

La trajectoire que prend le Vieux-Port et que nous avons critiquée, s'explique par l'idée que le Vieux-Port prend sa place dans l'industrie touristique et culturelle. Il peut cependant perdre de sa spécificité dans une course à la concurrence et à la rentabilité. Les consultations publiques avaient permis de mettre l'accent sur les spécificités du site portuaire, son caractère historique et patrimonial. Ces dimensions ont été mise de côté, reléguées par des considération économiques. Si il faut comprendre les impératifs budgétaires de la Société du Vieux-Port, là encore le peu de partenariat entre les gouvernements ne favorise pas la construction d'un projet collectif qui dépasse le site portuaire.

#### 8.4.2. Le calcul économique du Port

À la suite de la consultation publique de 1978, il a été décidé le maintien des activités portuaires dans la partie la plus amont du port, c'est-à-dire autour des bassins Bickerdike et de la Pointe-du-Moulin. Et ces espaces constituent aujourd'hui l'un des deux seuls terminaux polyvalents de Montréal. Or ces terrains stratégiques ont récemment été convoités par des activités urbaines.

##### *8.4.2.1. Les propriétés du Port : un secteur stratégique*

Le Port de Montréal possède de nombreuses propriétés à proximité directe du territoire du Vieux-Port (au sud-ouest). Elles totalisent 68,7 ha. Il s'agit des jetées Bickerdike et Alexandra, des quais du bassin de la Pointe-du-moulin-à-vent, des quais du Canal de Lachine, de terrains situés à l'ouest de l'autoroute Bonaventure et d'une partie de la Cité du Havre.

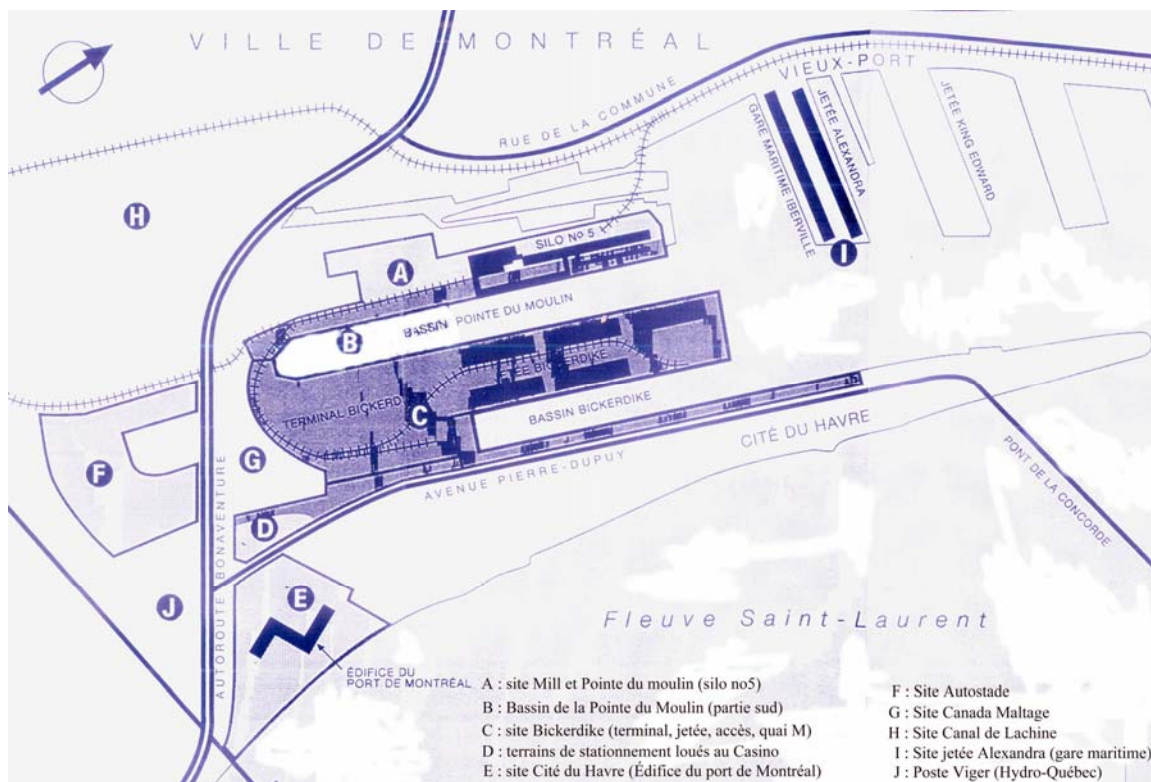


Figure 8.4.2.1-1 Les propriétés du Port de Montréal dans le secteur sud-ouest (Administration portuaire de Montréal, 2000, p.21)

Parmi ces secteurs, c'est le site Bickerdike qui sert à la manutention de marchandises. Il couvre une superficie de 23,9 ha, ce qui représente plus de 15% de la superficie totale des aires de manutention des marchandises diverses et des vracs solides (céréales exclues) sur l'île de Montréal. Le terminal et la jetée constituent l'un des deux seuls terminaux polyvalents du territoire portuaire insulaire. Le site compte parmi les quatre plus grandes aires de manutention de marchandises du port sur l'île de Montréal. Les deux réseaux de chemins de fers transcontinentaux (CN et CP Rail) le desservent. C'est une infrastructure adaptée à une activité légère pour le Port, ceci par rapport aux autres installations plus modernes, elle ne peut accueillir que des navires de faible tirant d'eau, mais cet espace est nécessaire pour le Port.

Il y a eu une baisse des activités dans ce secteur portuaire dans les années quatre-vingt-dix. Le Silo n° 5 (construit en quatre phases entre 1906 et 1958) a cessé ses activités en 1994. Il y a eu une baisse du trafic manutentionné sur la jetée Bickerdike entre 1992 et 1997, l'activité a pourtant repris à partir de 1998. L'intérêt de ce

secteur, desservi de manière très efficace par la voie ferrée, a été redécouvert dans un contexte économique plus favorable.

Les vastes terrains du Port de Montréal ont une valeur foncière élevée; situés au bord du fleuve, devant le Vieux-Montréal et à l'embouchure du Canal de Lachine, ils jouxtent les terrains du Vieux-Port. La Pointe-du-Moulin et la jetée Bickerdike sont des secteurs très attrayants. Ces jetées offrent plus de 3 600 mètres linéaires de quais donnant sur les bassins qui les bordent. Proche du centre-ville, c'est un secteur stratégique et bien desservi.

#### 8.4.2.2. « Capitaliser » sur les 8 millions de visiteurs du Vieux-Port

Les terrains portuaires suscitent diverses convoitises, visant à profiter de leur localisation exceptionnelle et de l'afflux de population existant. Divers projets ont été envisagés sur le secteur Bickerdike ; il s'agit de projets de logements, du déménagement ou de l'agrandissement du casino, situé actuellement sur l'île Notre-Dame ou encore du projet de « Technodôme ». Le « Technodôme » est un vaste complexe ludique d'une valeur de 900 millions \$ et supposé accueillir 6 millions de visiteurs payants par an. Michèle Ouimet (2000) parle à ce propos de « Disneyland du Nord ». C'est un projet porté par une firme privée (Heathmount), qui a fait en juin 1999, une offre d'achat de \$14M pour 50ha de terrains portuaires. Le projet a été soutenu par la SGF, Société générale de financement. C'est une société d'État, le bras financier du gouvernement du Québec, qui lui permet d'influencer le développement économique de la province. Le projet a aussi été soutenu par la Ville de Montréal qui a proposé une participation pour améliorer l'accès au site.

Le projet de Technodôme a suscité de nombreuses réactions plus ou moins virulentes de la part de Montréalais. Si certains ont considéré dans la même optique que le gouvernement du Québec et la Ville, le développement économique et la création d'emploi d'un tel projet, d'autres ont soulevé l'enjeu territorial. Normand Rodrigue (2000), architecte et urbaniste, souligne l'importance du port pour Montréal et sa spécificité. Il ajoute que le projet viendra principalement apporter des nuisances et souligne la fragilité du Vieux-Montréal. Enfin la viabilité d'un projet

d'une telle ampleur doit être questionnée, ceci pour une agglomération de la taille de Montréal et quand on souligne que les prévisions de fréquentation pour le Centre des Sciences avaient été surestimées.

Il nous semble clair que beaucoup de porteurs de projets qui s'intéressent au secteur Bickerdike souhaitent profiter d'un environnement dynamique et en mutation. Ils veulent particulièrement « capitaliser » sur les 8 millions de visiteurs qui déambulent annuellement sur le Vieux-Port. Les promoteurs du projet de Technodôme ont d'ailleurs déclaré que c'était le seul site qui les intéressait à Montréal.

#### *8.4.2.3. Les projets et les réactions de l'Administration portuaire*

L'Administration portuaire a engagé deux études avec l'aide de la firme de courtiers immobilier Devencore pour l'aider à prendre une décision face aux propositions de développement (Administration portuaire de Montréal, 2000; Devencore, 2000).

La principale conclusion qui se dégage de ces études est que l'administration portuaire ne dispose d'aucun espace disponible suffisamment grand sur l'île de Montréal pour remplacer le terminal et la jetée Bickerdike et satisfaire ses besoins (Administration portuaire de Montréal, 2000). D'autre part la croissance soutenue du trafic de conteneurs laisse présager des besoins additionnels d'espaces pour lesquels la jetée Bickerdike peut apporter des solutions. L'étude sur le potentiel de développement immobilier du secteur a montré que les terrains compte tenu de leur localisation centrale et au bord de l'eau présentent un potentiel remarquable de développement (Devencore, 2000). L'offre de Heathmount a ainsi été jugée insuffisante financièrement ; elle n'est pas à la hauteur des potentialités qu'offre le secteur et elle ne couvrira pas l'impact financier et opérationnel du déplacement des infrastructures, des équipements et de la clientèle actuellement localisée sur le site (ibid.). Compte tenu des perspectives d'augmentation du trafic de conteneurs et de la volonté de l'Administration portuaire de privilégier la pleine utilisation de ses infrastructures sur l'île de Montréal, celle-ci a décidé de ne pas céder ces terrains.



Les projets envisagés sont donc mis de côté pour l'instant. Ils pourraient resurgir dans un avenir plus ou moins proche, car l'intérêt du site et la pression pour le récupérer demeurent. Il y a une compétition pour différentes utilisations de cet espace pour qui le lien avec l'eau est différent. De nouvelles activités urbaines sont attirées par le *waterfront*, mais leur dépendance à l'eau est indirecte alors qu'elle est directe dans le cas des activités portuaires. La vocation première du Port de Montréal sur ses espaces centraux est directement interpellée par le succès du Vieux-Port. Comme dans le cas du Canal de Lachine, le développement récréatif et touristique induit des pressions sur les activités industrielles traditionnelles. Une même question se pose : est-ce la trajectoire inévitable de quartiers centraux ou faut-il contrer cette tendance? Face à l'incertitude qui demeure, il semble qu'il faille se méfier de décisions irrémédiables et privilégier une certaine mixité d'activités quand elle est possible.

#### *8.4.2.4. Un calcul économique et une logique sectorielle*

C'est un calcul strictement économique qui a été réalisé pour justifier le maintien de l'activité portuaire dans le secteur Bickerdike (valeur économique du secteur, coûts de délocalisation de l'activité portuaire à Contrecoeur). Or il y a bien d'autres éléments qui devraient être pris en compte pour l'avenir de ce site tels que les effets pour Montréal de la réaffectation du secteur à des fins urbaines. Le port a besoin de la ville et la ville a besoin du port, il y a trop d'interrelations pour que chaque partenaire ait un fonctionnement séparé. Le port a besoin de la ville pour la main d'œuvre, pour la desserte de ses espaces, pour les entreprises complémentaires au port (logistique, entreprises de production et de transformation), pour développer son activité de croisière, ... La ville a besoin du port comme acteur majeur de l'économie régionale, pour les emplois directs et indirects que le port génère, pour son image. L'un et l'autre ne peuvent se développer en se tournant le dos et en créant des situations de conflit. Il faut dépasser les oppositions classiques entre fonctions urbaines et économiques, les acteurs doivent sortir de logiques séparées et dépasser les intérêts particuliers pour les intérêts d'un territoire, d'une ville portuaire. Le travail doit s'établir autour d'un projet de territoire sur lequel définir une stratégie de développement concertée.

Le secteur Bickerdike présente diverses opportunités de développement particulièrement depuis l'ouverture du Canal de Lachine à la navigation. C'est un territoire situé à la confluence d'espaces en mutation. Actuellement sa vocation portuaire est maintenue, toutefois le silo no5 n'est plus en activité. Et il est intéressant de noter la transformation du regard qui est porté sur le silo no 5. La démolition de cet équipement était encore envisagée jusqu'au milieu des années quatre-vingt-dix. C'est le peu de perspectives sur le fleuve qu'aurait dégagé la destruction du silo et le dégagement de vues sur l'entreposage des marchandises qui est reconnu. C'est aussi la reconnaissance plus générale du caractère patrimonial d'un tel équipement. Différentes réflexions ont été engagées en vue de sa mise en valeur notamment dans le cadre de rencontres organisées par l'Association québécoise pour le patrimoine industriel. Il nous semble que la vocation de cet équipement doit être dictée par ses spécificités propres ainsi que son rôle d'articulation de ces espaces en mutation. La mise en valeur du silo no5 doit être l'occasion d'engager une réflexion sur la dynamique de ces espaces centraux et leur articulation (Port de Montréal, Canal de Lachine, Cité du Havre, Iles, Vieux-Port, Vieux-Montréal, Cité Multimédia) et de réunir les acteurs qui en ont la charge.

#### *8.4.2.5. Des pressions sur la Cité du Havre*

Dans le cadre de la dynamique générale qui anime le pourtour du bassin du port, il a été question en 2001, que des espaces verts de la Cité du Havre soient urbanisés. Il s'agit des deux terrains situés entre Habitat 67 et le parc de la Pointe de la Cité du Havre. Propriétés de la Société immobilière du Canada (SIC) et de la Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL) ces terrains auraient été vendus à la CADIM, la filiale immobilière de la Caisse de dépôt et placement du Québec. La CADIM souhaitait y construire des tours d'habitation d'une quinzaine d'étages. Le regroupement pour la sauvegarde du parc de la Cité du Havre qui comprend notamment des résidants d'Habitat 67, Héritage Montréal et le Conseil régional de l'environnement de Montréal se sont mobilisés. Le Conseil d'arrondissement Ville-Marie doit modifier le zonage pour préserver ces espaces libres. Un parc public sous la responsabilité de Parcs Canada pourrait être aménagé. Il serait également possible que la Ville choisisse d'assumer l'aménagement et d'en faire un parc-nature.

## 8.5. Conclusion

Après avoir décrit les changements qui se manifestent dans le sud du centre-ville et souligné la renaissance de ce secteur central (deuxième partie), nous nous sommes intéressée aux stratégies qui leur ont donné naissance (troisième partie). De l'évaluation de projet, la réflexion s'est déplacée vers l'évaluation de politique. Nous sommes partie du processus de planification du réaménagement du Vieux-Port et avons mis en parallèle les stratégies développées par la Ville et le gouvernement provincial pour les autres secteurs qui jouxtent le Vieux-Port, ceci pour revenir plus directement à notre préoccupation sur l'effet structurant du Vieux-Port.

### 8.5.1. Les enjeux concernent à nouveau tout le pourtour du bassin du port

La dynamique spatiale que nous pouvons observer est importante. Si nous revenons au territoire de 1978, à partir duquel ont été amorcées les discussions sur l'avenir de la partie ancienne du port de Montréal, ce territoire comprenait tout le pourtour du bassin du port ainsi que le Canal de Lachine (chap. 6). La problématique s'est resserrée sur le Vieux-Port, devant le Vieux-Montréal, dans les années quatre-vingts et quatre-vingt-dix. Elle s'est élargie à nouveau depuis le milieu des années quatre-vingt-dix. Et c'est aujourd'hui tout le pourtour du bassin du port, tout le sud du centre-ville qui évolue.

C'est le Vieux-Montréal tout d'abord qui a impulsé un changement dans le Vieux-Port, en s'opposant à un réaménagement industriel des terrains. L'abandon par la suite d'une option de développement immobilier, a lui aussi été dicté par l'arrondissement historique. D'autre part les réflexions sur l'avenir du site portuaire ont contribué à attirer l'attention sur le Vieux-Montréal, posant clairement la question de l'avenir de l'arrondissement historique. La réappropriation récréotouristique des espaces s'est faite tout d'abord le long du Canal de Lachine, puis s'est affirmée dans le Vieux-Port. Et c'est ensuite l'afflux de visiteurs dans le Vieux-Port qui a progressivement favorisé la redécouverte du Vieux-Montréal et contribué à son nouveau dynamisme. Il y a eu une certaine forme de concurrence au départ entre le Vieux-Port et le Vieux-Montréal au détriment de ce dernier et révélant le manque d'image et de positionnement de l'arrondissement historique. La synergie

est meilleure maintenant entre les deux territoires, bien que les enjeux de qualité de vie demeurent importants.

Du point de vue de la dynamique générale, c'est sur le plan de l'interdépendance des territoires et des projets qu'il faut comprendre celle-ci. Les différents lieux s'inscrivent dans un système particulier et c'est ce système qu'il faut tenter d'appréhender. Un élan majeur s'affirme dans la partie sud-ouest du centre-ville. La réouverture du Canal de Lachine à la navigation se situe dans la poursuite de la mise en valeur du Vieux-Port et de l'aménagement du Parc des écluses. La société du Vieux-Port, en anticipant sur cette réouverture qui n'était pas de son ressort, a favorisé l'opportunité de cette mise en valeur. Le parti d'aménagement du Parc des écluses quant à lui, s'était inscrit dans la continuité de la réappropriation récréative du Canal de Lachine à la fin des années soixante-dix. La Cité Multimédia tire profit de la proximité du centre des affaires et de l'environnement exceptionnel et valorisé qu'offrent Vieux-Port, Canal de Lachine et Vieux-Montréal. Le Faubourg des Récollets s'était développé sur le plan industriel en complémentarité avec le port et le Canal. Il profite aujourd'hui de la qualité de vie et de l'image que véhiculent ces espaces revalorisés. Le Quartier international est impulsé par cette synergie d'atouts et cette dynamique tournée vers le fleuve. Il apporte, selon ses promoteurs, le chaînon manquant entre ces espaces et le centre des affaires. Enfin les projets élaborés pour le secteur Bickerdike et la Cité du Havre souhaitent profiter de la dynamique existante. Il y a une chaîne d'effets et d'interrelations entre ces espaces.

Face au succès du Vieux-Port réaménagé, il n'est plus question de supprimer les quais du Vieux-Port dans le secteur centre. L'ouverture du Centre des sciences donne une vocation culturelle à ce secteur, vocation conforme aux principes de la consultation publique et qui s'inscrit en complémentarité avec le Vieux-Montréal. L'installation de l'écran géant confirme cependant le peu d'interactions entre Vieux-Port et Vieux-Montréal.

La partie est du territoire qui nous intéresse, est un secteur qui n'est entraîné dans aucune dynamique majeure. Le Faubourg Québec a toujours eu du mal à trouver sa vocation. Il bénéficie peu d'une dynamique qui déborde le Vieux-Montréal et les équipements industriels qui le bordent à l'est, ne sont pas porteurs d'élan. Le réaménagement du Vieux-Port a amélioré l'environnement et les investissements publics majeurs ont autorisé un développement. Le programme de logement tarde cependant à se développer malgré un contexte favorable. Le Vieux-Port a donné un atout au secteur mais n'a pas réussi à impulser une dynamique plus forte. Les points de repères que sont le Marché Bonsecours, la Tour et le Bassin de l'Horloge pourraient être mieux mis en valeur et l'occasion de retravailler la relation Ville/Port qui n'a pas été recrée. Ils pourraient devenir porteur de dynamisme.

#### 8.5.2. Des stratégies dominées par des impératifs économiques

Le succès du Vieux-Port aujourd'hui témoigne de l'intérêt de la stratégie menée par le gouvernement fédéral dans la conduite du réaménagement. Le Fédéral a toujours montré sa volonté d'avancer dans la planification du site, ceci de manière évolutive et non à travers un schéma directeur figé. Il y a eu des tensions et des périodes de flou, liées aux alternances politiques et aux changements de ministre responsable de la Société du Vieux-Port. Il y a eu aussi des divergences entre la Société du Vieux-Port et son mandataire. Dans l'ensemble, le Fédéral a fait certaines erreurs, mais a globalement pris en compte les réactions que ses gestes ont suscitées. Le réaménagement s'est laissé porter par des tendances internationales, mais a su s'en détacher à des étapes clés du processus pour imaginer avec les Montréalais une mise en valeur spécifique du site dans son contexte urbain.

Aujourd'hui la Société du Vieux-Port est guidée par l'objectif d'autofinancement que lui demande son mandataire et le site est inscrit dans la course à la concurrence que se livrent les industries récréo-touristique et culturelle. Les impératifs financiers stimulent la dimension « espace public polyvalent » au détriment des dimensions « portuaire » et « patrimoniale ». La tangente ludique que prend le Vieux-Port a été questionnée dès le début des années quatre-vingts par des défenseurs du Vieux-Montréal. Ce sont à la fois l'esprit qui doit animer ces lieux et la crainte que se

développent des activités ou festivals qui viennent nuire au quartier historique, qui avaient été pressentis initialement. Ces questionnements ont peu été approfondis et l'évolution du Vieux-Port révèle aujourd'hui nuisances et banalisation. La Société du Vieux-Port gère un territoire, sans toutefois mener de suivi des principes et du processus d'aménagement. Elle a su changer totalement d'orientation en 1984, saura-t-elle changer demain? Là encore l'absence de partenariat entre les trois paliers de gouvernement ne favorise pas la construction d'un projet collectif qui dépasse le site portuaire.

Le gouvernement provincial et la Ville ont assuré, à travers la signature de l'Entente sur le développement culturel, une grande continuité des interventions dans l'arrondissement historique et ce depuis 1979. Les initiatives ont toujours été guidées par une volonté de renforcer les fonctions résidentielle, commerciale, touristique et culturelle du quartier, tout en harmonisant leur cohabitation. La croissance du nombre de résidants et le développement des activités économiques illustrent la réussite de certaines facettes de cette stratégie. Les interventions ont été menées sans toutefois qu'un accord préalable ait été construit entre les partenaires du Vieux-Montréal sur ce que représente le quartier et ce qu'il pourrait devenir. La Table de concertation aurait pu favoriser une telle démarche, elle n'est pas utilisée dans ce sens.

Les interventions ponctuelles dans le quartier sont menées avec un souci de préservation et de mise en valeur de l'histoire et du patrimoine. L'approche générale est cependant dominée par une préoccupation immobilière et non culturelle. C'est une vision en terme de développement et non en terme d'aménagement. Jusqu'à présent la Ville et le Ministère de la culture se sont plus adressés aux investisseurs qu'aux Montréalais, Québécois et Canadiens.

Le gouvernement du Québec véhicule deux types de pensées par rapport au sud du centre-ville, une pensée patrimoniale et une pensée économique. Celles-ci ne sont cependant pas intégrées de façon cohérente pour une mise en valeur plus durable des

lieux. La façon de faire du gouvernement du Québec est d'autre part sectorielle d'un point de vue géographique. À titre d'exemple, Cité Multimédia et Cité du commerce électronique, toutes deux subventionnées par le ministère des Finances, entrent aujourd'hui en concurrence.

La Ville a misé principalement sur le désenclavement du Vieux-Montréal pour lui rendre son dynamisme, sur l'effet structurant de projets développés en périphérie. Et les projets qui se mettent en place aujourd'hui résultent de l'aboutissement de démarches engagées dans le cadre de l'élaboration du Plan d'aménagement de 1990, qui affichait comme priorité les développement résidentiel des faubourgs. Nous avons souligné dans le chapitre 5, que le Vieux-Montréal avait tendance à se laisser entraîner par ses faubourgs au détriment de ses spécificités propres. Ce qu'il nous faut soulever ici, c'est que l'approche immobilière et le manque de réflexion approfondie sur le Vieux-Montréal, couplés à une stratégie qui a priorisé le développement des faubourgs, expliquent une telle situation.

### **8.5.3. De nouvelles formes de partenariats**

Les stratégies que nous pouvons observer pour la mise en valeur des territoires qui entourent le Vieux-Port et le Vieux-Montréal présentent une évolution majeure par rapport à ce qui s'est fait précédemment, ceci sur le plan des partenariats d'envergure qui ont été constitués. Que ce soit dans le cas du Canal de Lachine, de la Cité Multimédia, du Faubourg Québec, du Centre des sciences du Vieux-Port ou du Quartier international un accord a été trouvé, accord qui n'a jamais réussi à se formaliser dans le cas du réaménagement du Vieux-Port. Dans le cas du Canal de Lachine et du Quartier international, la participation des trois paliers de gouvernement est à souligner.

En ce qui concerne la Cité Multimédia, le projet s'articule autour de deux volets indépendants mais complémentaires. Le volet immobilier est pris en charge par un consortium formé par la SDM et des partenaires financiers. Le volet financier est pris en charge par le ministère des Finances du gouvernement du Québec. Dans le cas du Quartier international, c'est un partenariat plus approfondi puisqu'un

organisme sans but lucratif, regroupant les trois paliers de gouvernements et des partenaires privés a été formé. Chaque partenaire finance l'organisme et siège au Conseil d'administration. Il s'agit d'une implication beaucoup plus forte que la simple participation au Conseil d'administration de représentants de différents paliers de gouvernement, comme c'était le cas à la Société du Vieux-Port. Il nous semble que dans ces partenariats, des objectifs formalisés facilitent l'implication des acteurs, permettant de prendre en compte des dimensions complémentaires des projets d'aménagement.

Dans le cas de projets comme ceux du secteur Bickerdike, les logiques restent toutefois très sectorielles. Il manque une réflexion concertée à l'échelle du sud du centre-ville, avec les autorités portuaires et les autres partenaires impliqués, permettant de construire et de véhiculer une vision globale de l'articulation de ces espaces.

<b>Dates clés 1992-2002</b>
1994 : la Ville crée la Table de concertation du Vieux-Montréal
1995 : le ministère de la Culture et des communications du Québec agrandit le périmètre de l'arrondissement historique
1996 : création de la Société de Développement de Montréal (fusion des paramunicipales) et création du Bureau de promotion et de mise en valeur du Vieux-Montréal
1997 : projet de mise en valeur du Canal de Lachine
1998 : lancement de la Cité Multimédia
1998 : adoption du Plan d'action pour le Vieux-Montréal
1999 : création de la Société du Quartier international de Montréal
2000 : ouverture du Centre des sciences
2002 : ouverture du Canal de Lachine à la navigation de plaisance

Figure 8.4.2.5-1 Dates clés 1992-2002



## **9. LA MISE EN ŒUVRE D'UNE DÉMARCHE DE PROJET URBAIN POUR FAVORISER UN EFFET STRUCTURANT**

L'évaluation de l'effet structurant du réaménagement du Vieux-Port de Montréal telle que nous l'avons menée, nous permet de dégager en conclusion plusieurs réponses à nos questions de recherche, réflexions par rapport à notre hypothèse, ainsi que différentes perspectives quant aux pratiques d'aménagement. Cette thèse révèle des enjeux particuliers et des processus généraux de l'effet d'un projet sur la dynamique urbaine. Elle nous éclaire sur la façon dont un projet urbain peut être mené à bien et sur la façon dont des effets structurants peuvent être favorisés dans une perspective de planification. Cette étude de cas suggère des conclusions et des leçons pour la partie sud du centre-ville de Montréal. Enfin elle est un prétexte pour questionner de manière approfondie les stratégies des responsables de l'aménagement à Montréal.

Notre recherche confirme que les effets structurants, loin d'être automatiques, sont difficiles à identifier et de ce fait à évaluer. On ne peut donc démontrer de manière sûre l'effet structurant d'un projet. Si une telle conclusion avait déjà été affirmée dans le cas de projets de transports (tel que nous l'avons détaillé dans le chapitre 1), nous posons un constat similaire pour des projets urbains, ce qui jusqu'à présent n'avait pas été établi de manière approfondie. Ce que nous montrons cependant dans notre thèse, c'est qu'un projet peut infléchir de manière importante une dynamique urbaine permettant de parler *a posteriori*, avec certaines précautions, d'effet structurant. Le concept d'effet structurant nous semble en effet important à conserver dans une perspective de planification, comme objectif à atteindre, comme ambition pour une opération d'aménagement. La planification a besoin de ce concept pour légitimer un projet.

L'effet structurant d'une opération d'aménagement doit cependant être compris en considérant l'interdépendance des territoires et des projets ainsi que la convergence de préoccupations, de sensibilités, d'intentions, d'initiatives et de stratégies. Nous confirmons ainsi la pertinence de l'étude des congruences dans la compréhension

des changements et au delà, l'intérêt de faire porter la réflexion, dans la phase de planification d'un projet, sur les stratégies des acteurs. Nous proposons ainsi un autre niveau d'analyse pour améliorer l'efficacité des interventions. Nous considérons que la recherche de congruences entre acteurs et entre stratégies, et de manière plus générale la mise en œuvre d'une démarche de type « projet urbain », doivent favoriser l'effet structurant d'un projet.

La conclusion propose un retour sur les concepts identifiés dans la première partie et qui ont été confrontés dans les deuxième et troisième parties. Elle s'articule d'abord autour de l'effet structurant du réaménagement du Vieux-Port de Montréal, les caractéristiques et la manifestation de cet effet (9.1.). Notre étude de cas révèle des pratiques d'aménagement spécifiques des trois paliers de gouvernement et des tensions entre acteurs que nous abordons dans la seconde section en questionnant le concept de projet urbain (9.2.) Nous terminons par un retour sur l'hypothèse de recherche et les principes d'évaluation que nous avons retenus en vue d'ouvrir des perspectives sur une « règle du jeu » favorisant l'effet structurant d'un projet urbain (9.3.).

### **9.1. L'effet structurant du réaménagement du Vieux-Port de Montréal**

L'idée qui a dirigé notre enquête est que le réaménagement du Vieux-Port a initié une série de transformations majeures pour Montréal. Si l'on situe les changements dans le temps et à l'échelle de l'agglomération, il y a eu de grands projets dans les années soixante et soixante-dix. Ceux-ci ont été articulés autour du centre des affaires ou lancés à l'occasion de grands événements comme l'Expo 67 et les Jeux Olympiques. Peu d'évolutions urbaines majeures ont marqué les années quatre-vingts et le début des années quatre-vingt-dix. Enfin de grands changements ont vu le jour et se trament aujourd'hui autour du Vieux-Port. Le 19<sup>ème</sup> siècle a rendu la Montagne aux Montréalais, le 20<sup>ème</sup> siècle leur a rendu le fleuve et c'est en renouant avec son fleuve, donc son origine, que Montréal s'élance mieux vers l'avenir. Il est intéressant de faire le bilan de cette évolution récente à une période charnière que vit Montréal actuellement. C'est une nouvelle structure administrative et politique qui

regroupe les vingt-huit municipalités de l'île de Montréal depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2002. C'est aussi une importante étape de régénération d'espaces urbains qui est engagée à Montréal.

Nous concluons que la requalification du site portuaire joue un rôle majeur dans le nouveau dynamisme du sud du centre-ville, ce qui nous permet de parler de l'effet structurant de ce réaménagement. Les répercussions du réaménagement ne sont toutefois pas toutes positives et il nous faut souligner certaines limites. Nous allons préciser dans cette section, de quelle façon le Vieux-Port réaménagé joue un rôle structurant, ceci en soulignant l'interdépendance des territoires et des projets.

#### 9.1.1. Un espace public et dégagé structure le territoire

Le réaménagement du Vieux-Port a impulsé une nouvelle dynamique de fréquentation dans un espace jusqu'alors déserté. Le site portuaire fait de nouveau partie de la vie urbaine et le Vieux-Port de Montréal est devenu en quelques années un lieu incontournable, ceci par le paysage et les activités qu'il offre, l'image qu'il véhicule et l'importance de sa fréquentation (chapitre 4). Le Vieux-Port est un espace hautement valorisé, à la fois par son aménagement simple et ouvert et la réappropriation dont il fait l'objet. La mise en valeur du site a permis de réaffirmer la position centrale de cet espace et son caractère dégagé. C'est ce réinvestissement de valeur qui favorise le développement des espaces périphériques.

L'effet structurant du réaménagement du Vieux-Port se manifeste par un élargissement de la centralité montréalaise et par l'affirmation du pôle Vieux-Port/Vieux-Montréal, comme l'un des principaux pôles touristiques de Montréal et du Québec.

Le réaménagement du Vieux-Port prouve qu'il n'est pas forcément nécessaire d'avoir une masse critique d'investissements pour enclencher une dynamique urbaine. Nous avons vu que différentes études de mise en valeur du Vieux-Port avaient misé sur une masse critique d'activités commerciale et culturelle (Lavalin et al, 1985) ou de logements (Lincourt, 1975), pour impulser une vie à cet espace. Il a

aussi été question d'un équipement phare comme un marché public ou une station de métro (Lavalin et al, 1985). Or le Vieux-Port réaménagé remet totalement en question ces principes. Il témoigne du fait que des investissements limités, inscrits dans une préoccupation de mise en valeur dans le respect d'un espace et d'amélioration d'une qualité de vie, peuvent engendrer des effets majeurs. Il témoigne de l'importance des espaces libres dans la ville et de la structuration qui se fait autour. Ce sont le succès de l'espace public et les perspectives visuelles dégagées sur le Vieux-Port et sur le fleuve qui donnent un atout considérable aux espaces situés en périphérie directe.

Par son caractère public et l'ouverture vers le fleuve qu'il propose, l'aménagement du Vieux-Port répond aux demandes très spécifiques des Montréalais, formulées lors des consultations publiques. Ce que l'étude des stratégies des acteurs nous invite à souligner (troisième partie) c'est que les différentes étapes de consultation, ainsi que les nombreuses études qui ont été réalisées ont apporté une connaissance approfondie du lieu, de son histoire et de sa signification culturelle. Le réaménagement progressif du site qui a été mené, a permis d'autre part une réappropriation graduelle du site. La sensibilité qui s'est dégagée de ces réflexions a contribué à ce qu'un aménagement de qualité et respectueux du lieu soit réalisé. Le succès du Vieux-Port réaménagé s'explique donc d'abord par la congruence qui s'est établie entre le parti d'aménagement retenu et les préoccupations des Montréalais.

#### **9.1.2. Des effets différenciés selon les secteurs**

L'effet structurant du réaménagement du Vieux-Port résulte d'effets et de stratégies différenciés selon les secteurs. Les catégories d'effets que nous identifions sont généralisables à d'autres opérations, les connaître peut permettre de mieux les anticiper.

### *9.1.2.1. Accélération d'une tendance préexistante de revitalisation du Vieux-Montréal*

Le réaménagement du Vieux-Port a permis d'accélérer une tendance préexistante de revitalisation du Vieux-Montréal. Les premiers signes de réappropriation du centre ancien datent des années soixante et soixante-dix. Ils sont toutefois restés limités. La tendance au déclin s'est inversée concrètement à la fin des années soixante-dix, quand de nouveaux résidents sont arrivés dans le quartier, et par la suite, quand des interventions ont été initiées par la Ville et le ministère des Affaires culturelles. Jusqu'au milieu des années quatre-vingt-dix cependant, la revitalisation du Vieux-Montréal semblait toujours incertaine, les taux d'inoccupation étaient élevés. Le dynamisme du quartier s'est affirmé ces toutes dernières années. La population a confirmé sa croissance, les activités touristique, économique et culturelle se sont considérablement confortées. Le développement spécifique et récent de la fonction hôtelière témoigne d'une nouvelle forme de réappropriation du quartier par le tourisme international. Le dynamisme observé a été propre au Vieux-Montréal et à sa périphérie, dans un contexte globalement peu dynamique pour l'agglomération.

Le réaménagement du Vieux-Port apporte un atout majeur au Vieux-Montréal par les perspectives visuelles et la qualité de vie que procure ce vaste espace public. Il a impulsé une dynamique de fréquentation dans cette partie du centre-ville et favorisé la redécouverte du Vieux-Montréal. Nous avons souligné les effets importants du Vieux-Port réaménagé sur le Vieux-Montréal (chapitre 5), puis ajouté comme nous l'avons démontré, que c'est avant tout le Vieux-Montréal qui a dicté un changement dans le Vieux-Port (chapitre 6 et 7). La reconnaissance de l'intérêt historique et patrimonial du Vieux-Montréal a accéléré le départ des activités portuaires du centre-ville dans les années soixante-dix. L'abandon de l'option développement immobilier et la délimitation du Vieux-Port en trois secteurs distincts ont par la suite été suggérés par l'environnement du Vieux-Port. Il y a eu une congruence de stratégies visant à mettre en valeur l'arrondissement historique, à la fois par les interventions dans le Vieux-Port et le Vieux-Montréal, puis une conjoncture favorable à l'émergence d'une dynamique. L'année 1992 a été une année charnière,

il y a eu une synchronie entre des projets pour le Vieux-Port et le Vieux-Montréal et une volonté politique de les concrétiser, dans la perspective du 350<sup>ème</sup> anniversaire de Montréal. Les cérémonies, au delà de l'évènement éphémère, ont été l'occasion pour que des projets durables se concrétisent et depuis se confortent.

Les changements majeurs que nous avons observés rue de la Commune témoignent d'une complémentarité de facteurs et de stratégies, qui ensemble sont entrés en synergie. C'est une mise en valeur réciproque qui est observée entre le Vieux-Port et la rue de la Commune. Si les répercussions d'un projet dépendent en partie du caractère favorable du contexte économique, certains exemples particuliers rue de la Commune montrent qu'un projet comme le Vieux-Port peut favoriser des initiatives dans un contexte de récession.

#### *9.1.2.2. Des opportunités favorisées, des effets directs et diffus*

Le réaménagement du Vieux-Port joue un rôle plus ou moins affirmé dans les transformations qui marquent la périphérie du pôle historique. La requalification de la friche portuaire a favorisé l'opportunité de la réouverture à la navigation du Canal de Lachine en 2002. C'est par le dégagement de l'embouchure du Canal et la remise en état des écluses sur le territoire du Vieux-Port en 1992, qu'un premier pas concret a été fait dans ce sens. Dès 1979 cependant, l'élaboration du plan directeur d'aménagement du Canal de Lachine avait souligné l'intérêt du dégagement de l'embouchure du Canal et l'importance de la continuité à recréer entre les deux espaces. Et ces préoccupations avaient alimenté la réflexion sur l'aménagement de la partie ouest du Vieux-Port.

Le réaménagement du Vieux-Port a un effet diffus sur le développement de la Cité Multimédia et du Quartier international de Montréal. Ces deux projets profitent de l'atout et de l'image qu'offrent le pôle Vieux-Port/Vieux-Montréal et le Canal de Lachine. Ils s'inscrivent dans une dynamique tournée vers le fleuve et participent à l'élargissement de la centralité montréalaise. Il y a une synergie de stratégies et de facteurs - auquel le Vieux-Port réaménagé participe, particulièrement sur le plan de l'image qu'il véhicule - qui a favorisé la mise en valeur d'espaces délaissés depuis

des décennies. Dans le cadre de ces projets, la préoccupation accrue pour une grande qualité de vie joue un rôle majeur.

Le réaménagement du Vieux-Port a apporté un atout à Faubourg Québec, un espace difficile, qui n'est entraîné dans aucune dynamique majeure et qui a toujours eu du mal à trouver sa vocation. Des investissements publics importants sur les infrastructures ont autorisé un développement. Le programme de logement tarde cependant à prendre de l'ampleur, malgré un contexte économique favorable. Le Vieux-Port améliore l'environnement du secteur mais n'a pas réussi à impulser une dynamique plus forte. Le Faubourg Québec se heurte à son excentricité. Cet exemple témoigne d'autre part du fait que tous les terrains en bordure des plans d'eau n'ont pas la même potentialité; la valorisation d'espaces s'inscrit dans la longue durée et il est difficile de contrer des tendances préexistantes de déclin. Les points de repères que sont le Marché Bonsecours, la Tour et le Bassin de l'Horloge pourraient cependant être mieux mis en valeur et l'occasion de retravailler la relation Ville/Port qui n'a pas été recréée. Ces éléments pourraient devenir porteur de dynamisme. La Ville et la SDM ne doivent pas être en attente des projets de la Société du Vieux-Port pour le quai de l'Horloge, mais doivent participer à une réflexion commune pour la mise en valeur de cet espace, en lien avec le Faubourg.

Le réaménagement du Vieux-Port a un effet direct sur les projets urbains qui sont envisagés dans le secteur sud-ouest du port de Montréal. L'afflux de visiteurs que le Vieux-Port attire, crée une pression sur les activités portuaires traditionnelles, pression qui ne fait que s'accroître avec la mise en valeur du bassin Peel et du Canal de Lachine. Le réaménagement du Vieux-Port participe à l'évolution des fonctions du centre-ville de Montréal et nous invite à interroger le maintien des activités industrielles traditionnelles au cœur de celles-ci.

Nous avons noté qu'à l'amorce des discussions engagées sur l'avenir de la zone ancienne du port, c'est tout le pourtour du bassin du port et le Canal de Lachine qui étaient concernés (chapitre 6). Par la suite les débats ont été centrés sur la zone

centrale, devant le Vieux-Montréal. Et aujourd'hui c'est à nouveau tout ce pourtour qui est animé par des changements. Il y a des dynamiques différenciées entre les territoires qui confirment leur hétérogénéité. Il y a des interrelations étroites dans la partie ouest de notre périmètre d'étude, qui montrent l'interdépendance des territoires et des projets.

### 9.1.3. Des relations ville/port limitées, un certaine banalisation des territoires

Le Vieux-Port n'est plus fermé sur lui-même, des liens ont été recréés avec le Vieux-Montréal et ses faubourgs, le Canal de Lachine et les îles. Les nouvelles interfaces qui s'élaborent sont toutefois bien différentes du système socio-économique qui s'était établi et consolidé au 19<sup>e</sup> siècle. Et d'une monofonctionnalité industrielle au début du 20<sup>e</sup> siècle le Vieux-Port est passé à une monofonctionnalité touristique. C'est un site différencié physiquement et autonome dans son fonctionnement. Les relations ville/port sont limitées, elles se situent sur le plan de l'environnement et du paysage, des loisirs, des services et de l'image.

#### *9.1.3.1. Deux sites programmés en parallèle et des répercussions négatives*

Le réaménagement du Vieux-Port a permis au Vieux-Montréal de renouer avec son origine et il y a des ouvertures physiques importantes. Il n'y a cependant pas de projet commun ni de relation forte entre les deux pôles, peu de lien culturel entre Vieux-Port et Vieux-Montréal. Non seulement cela, mais le succès du Vieux-Port a aussi des effets négatifs sur le quartier historique. Il vient concurrencer le Vieux-Montréal en terme d'image. L'afflux touristique crée des nuisances sonores et fonctionnelles (circulation, stationnement) qui portent préjudice à la qualité de vie de certains résidants. Le Vieux-Montréal subit les nombreux déplacements vers le Vieux-Port, en en retirant peu de bénéfices, ce qui vient banaliser l'arrondissement historique. Ces nuisances nous invitent à distinguer la frange de l'intérieur d'un territoire. Si la valorisation de la rue de la Commune est sûre, profitant pleinement de perspectives dégagées sur le Vieux-Port, la valorisation du cœur du Vieux-Montréal est plus discutable.



Ce que l'étude des stratégies des acteurs nous a permis de soulever, c'est que le manque de coopération entre paliers de gouvernement n'a pas favorisé l'approfondissement de la problématique de la relation ville/port (troisième partie). Le Vieux-Port et le Vieux-Montréal ont été programmés en parallèle, ce qui explique leur autonomie l'un par rapport à l'autre. D'autre part, selon nous, les projets de réaménagement du Vieux-Port se sont heurtés au manque de réflexion sur le devenir du Vieux-Montréal et du sud du centre-ville. Cette situation a limité l'approfondissement du projet de réaménagement dans ses multiples dimensions et empêché l'émergence d'un projet commun.

#### *9.1.3.2. Le Vieux-Port espace festif, un manque de suivi de l'aménagement*

Les dimensions portuaire, patrimoniale et la vocation d'espace public étaient considérées sur un pied d'égalité dans le plan d'aménagement, toutes les trois indispensables pour fonder l'identité du Vieux-Port. Le constat que nous posons aujourd'hui est que la dimension ludique et festive est privilégiée par rapport aux autres thématiques. Beaucoup d'activités du Vieux-Port n'ont rien à voir avec le caractère portuaire et historique du lieu, ce qui contrevient aux principes issus de la consultation publique. Elles viennent banaliser cet espace.

Ce constat nous interpelle sur la façon dont se construit l'identité d'un site mais révèle aussi l'importance du suivi d'un projet. Malgré une opération d'aménagement somme toute réussie, une dérive peut se produire par rapport aux objectifs initiaux. Et c'est un retour sur ces objectifs qui est nécessaire pour poursuivre la mise en valeur du site en évitant sa banalisation.

## **9.2. Effet structurant et stratégies des acteurs**

Nous avons examiné une hypothèse qui met de l'avant l'importance des correspondances entre le contexte et les stratégies des acteurs pour qu'un effet structurant émerge. Une telle hypothèse nous a renvoyée à l'analyse approfondie des stratégies des acteurs. Elle révèle des pratiques d'aménagement spécifiques, leurs atouts et limites. Elle soulève des stratégies particulières et nous a amenée à questionner des tensions institutionnelles.

### 9.2.1. Le gouvernement fédéral et la Société du Vieux-Port : des acteurs qui maintiennent le cap au fil des années

Le gouvernement fédéral est propriétaire du territoire du Vieux-Port et responsable de son aménagement, il a ainsi un grand pouvoir dans le dossier. Il n'a pas à se soumettre aux réglementations provinciale et municipale, ce qui lui donne une importante marge de manœuvre.

#### *9.2.1.1. Propriétaire du territoire et responsable de l'aménagement*

Le gouvernement fédéral est partagé entre la volonté de se départir du territoire dans un impératif budgétaire et la volonté de mener une opération modèle à Montréal pour redorer son image. Il jongle aussi entre la problématique montréalaise et les autres opérations de reconversion à travers le pays. Faut-il une politique commune?

Ainsi le gouvernement fédéral a envisagé différentes options, particulièrement entre 1986 et 1991, quant à la propriété et la gestion du site; options qui ont évolué selon le contexte et les ministres. Il a été question de privatiser la Société du Vieux-Port, de conclure une entente entre les trois paliers de gouvernement, de céder le territoire non aménagé en subventionnant la Ville et le Provincial ou encore de céder le territoire aménagé. Aucune de ces hypothèses ne va finalement aboutir, révélant à la fois la volonté fédérale d'intervenir concrètement à Montréal, le peu de volonté d'implication et de capacité de le faire, des gouvernements provincial et municipal.

#### *9.2.1.2. La Société du Vieux-Port : une certaine souplesse d'intervention mais un partenariat limité*

La Société du Vieux-Port est une société de la Couronne. Ce statut lui donne une certaine autonomie par rapport à son mandataire, tout en étant étroitement liée à celui-ci à certaines étapes clés. La Société du Vieux-Port montre toujours sa volonté d'avancer concrètement dans le réaménagement du Vieux-Port, elle impose ses visions et prouve son efficacité. Elle a cependant à plusieurs reprises de la difficulté à s'affirmer par rapport au Fédéral. La Société du Vieux-Port se voit imposer en 1984, par le ministre Roch LaSalle, un moratoire sur ses dépenses. Et à la suite de la consultation publique de 1986, quand le principe d'un espace public est affirmé, la

Société du Vieux-Port a de la difficulté à obtenir des engagements financiers fermes, ce qui va se révéler être un véritable frein à l'aménagement du site.

La présence de représentants de la Ville et du gouvernement provincial au Conseil d'administration de la Société du Vieux-Port apporte une certaine réponse aux velléités de partenariat de ces deux gouvernements. Les paliers provincial et municipal avaient en effet annoncé leur souhait de prendre la relève de la Société du Vieux-Port en 1984, lors du moratoire imposé par le gouvernement fédéral. Le Fédéral a choisi de garder la maîtrise du projet et de nommer des représentants de ces deux paliers de gouvernement au Conseil d'administration de la Société du Vieux-Port. Cette présence est importante, les intervenants ont toutefois un pouvoir et une ambition limités. Ils ne sont pas chargés d'engager leurs administrations respectives et celles-ci ne participent pas financièrement à la Société du Vieux-Port, ce qui limite le partenariat. Une telle situation a toutefois autorisé une importante souplesse d'intervention. Un seul palier de gouvernement était à convaincre pour obtenir des engagements financiers. Et c'est cette souplesse a permis un aménagement très rapide du Vieux-Port entre 1990 et 1992.

Il est décevant que les perspectives d'entente entre les trois paliers de gouvernement n'aient pas abouti d'une façon ou d'une autre, car il aurait pu y avoir une synergie beaucoup plus forte entre les intervenants. Il y aurait pu y avoir un plan d'ensemble à l'échelle du Vieux-Montréal, de ses faubourgs et du « Havre Jacques-Cartier », pour reprendre la dénomination du Plan d'urbanisme de la Ville.

La présence de Montréalais influents au Conseil d'administration de la Société du Vieux-Port constitue une « arme à double tranchant » pour le Fédéral. Elle donne une grande crédibilité à la consultation publique de 1985-1986 et les Montréalais donnent leur appui à la Société du Vieux-Port. Elle redore ainsi l'image du Fédéral au Québec, à la suite du dossier extrêmement controversé de l'aéroport de Mirabel. Cette présence est aussi une contrainte à plusieurs reprises pour le Fédéral; ceci quand la Société du Vieux-Port impose ses visions et rejette le développement

immobilier du site, donc l'idée de rentabilité. C'est aussi une contrainte quand la Société du Vieux-Port s'oppose au ministre Corbeil à propos de l'enlèvement des jetées.

### *9.2.1.3. Tensions entre approche planificatrice traditionnelle et projet urbain*

L'approche planificatrice menée par le gouvernement fédéral et la Société du Vieux-Port témoigne de tensions entre une planification traditionnelle et une approche de type projet urbain, qui se veut plus ouverte et plus souple mais qui reste difficile à appliquer.

Le Fédéral a montré, dès les premiers débats, sa préoccupation de consulter les Montréalais. Dès 1977, le ministre Ouellet propose une ouverture à la discussion par la création de l'Association/Le Vieux-Port - qui favorise l'implication des Montréalais - et l'organisation de la consultation en 1978-1979. Cette initiative a été une première à Montréal pour un tel projet d'aménagement. Et lors de la relance de la Société du Vieux-Port en 1984, celle-ci a pour mandat de consulter à nouveau la population. Ces consultations ont été un atout en terme d'image et de créativité. Les réflexions qui en ont été issues sont d'une grande richesse. Les consultations ont cependant été une contrainte pour le Fédéral, qui a dû tenir compte de résultats contraires à sa vision du développement du site. Le Fédéral a dû poursuivre son intervention avec une certaine ouverture et quand en 1980 il a été question de supprimer l'Association/Le Vieux-Port, les Montréalais se sont mobilisés pour continuer à avoir leur mot à dire. À la suite de la seconde consultation publique d'autre part, les Montréalais ont manifesté leur inquiétude face au manque d'information sur la poursuite du processus d'aménagement.

Ainsi, l'abandon de l'option logement n'a pas été une approche opportuniste, le fédéral aurait pu attendre que le marché redevienne plus favorable, mais une stratégie délibérée, tenant compte des demandes des Montréalais.

Le Fédéral a toujours témoigné d'une certaine préoccupation de collaboration avec la Ville et le gouvernement du Québec. Dès 1978, la Ville, la CUM et le

gouvernement du Québec ont un statut d'observateur dans le Comité interministériel fédéral en charge du projet. Des représentants de ces deux paliers de gouvernement sont ensuite membres du Conseil d'administration de la Société du Vieux-Port. Nous venons cependant de souligner que cette participation était limitée.

Le processus de planification témoigne de tensions constantes entre le principe de copier ce qui se fait ailleurs et d'imaginer une option de réaménagement issue des particularités du site. L'expérience des autres opérations de reconversion pratiquées à travers le monde est très présente à toutes les étapes du processus; les images véhiculées sur les autres exemples de reconversion nord-américains vont fortement marquer les représentations. Les consultations publiques et l'exemple de Barcelone ont cependant largement contribué à ce qu'un parti d'aménagement spécifiquement montréalais se dégage.

L'approche évolutive dans une logique ascendante (du projet particulier au plan général), pratiquée dès le début par le Fédéral et mise en œuvre par la Société du Vieux-Port, a montré son intérêt dans le long terme, permettant de tester les interventions, autorisant une réappropriation graduelle du site par les Montréalais et favorisant ainsi la maturation du projet et sa spécificité. Il a cependant été difficile pour le Fédéral d'intervenir sans plan approuvé. La démolition des silos a été controversée et les travaux de l'esplanade critiqués. Les principes généraux d'aménagement du Fédéral étaient encore loin de faire l'unanimité et les projets ponctuels ont peu été l'occasion de questionner les enjeux globaux. D'autre part, certains acteurs de la Société du Vieux-Port ont eu de la difficulté à se détacher d'un aspect d'une vision traditionnelle de la planification, dans laquelle un grand nom de l'architecture ou de l'urbanisme doit garantir un projet réussi.

Le gouvernement fédéral montre sa volonté de progresser constamment dans le réaménagement du Vieux-Port. Il y a eu des dérives ponctuelles, des retours en arrière, mais la Société du Vieux-Port a su évoluer et convaincre son mandataire. Il y a eu des hésitations et le Fédéral ne véhicule pas toujours une vision homogène selon

les ministres, il en ressort toutefois une certaine cohérence générale par rapport aux aménagements du Vieux-Port et du Canal de Lachine.

La Société du Vieux-Port a mené la requalification du site portuaire dans une approche de type projet urbain, ceci par rapport à la consultation du public, à la cohérence locale du projet, à l'approche évolutive qui a été retenue. Si dans un premier temps, c'est une logique de développement économique et de rentabilisation qui domine (chapitre 6), dans une seconde période, la Société entre dans une logique d'aménagement, c'est une recherche du « génie du lieu » qui conduira à l'inauguration officielle en 1992 de l'espace public (chapitre 7). Toutefois si le projet a été conçu et géré dans le respect de l'environnement, il n'y a pas eu de prise en compte intégrée de l'espace, pas de partenariat ou de vision de la problématique plus globale d'aménagement. D'autre part c'est une logique de gestion qui anime la Société aujourd'hui, dans une optique d'animation d'un site récréo-touristique et culturel ainsi que d'équilibre budgétaire (chapitre 8). Il ressort de notre réflexion qu'il y a un manque de suivi depuis l'inauguration du Vieux-Port et une perte de la mémoire du réaménagement.

La Société du Vieux-Port peut être un « bon voisin ». Le caractère limité des échanges avec la Ville et le Port et les sources de tensions - que ce soit dans le cas de la voie ferrée, de l'écran du Centre des sciences ou encore du Technodôme - révèlent cependant que ce n'est pas suffisant.

#### 9.2.2. Le gouvernement provincial : un acteur effacé, une vision sectorielle

L'attitude du gouvernement provincial, que ce soit à propos du Vieux-Port ou du Vieux-Montréal révèle le manque de vision intégrée d'aménagement du territoire. Pour le gouvernement provincial, l'appartenance fédérale du territoire du Vieux-Port a dominé le processus et a constitué pour lui un blocage, faisant du gouvernement du Québec un acteur totalement effacé dans le projet, malgré ses compétences.

À propos du Vieux-Montréal, le ministère des Affaires culturelles, devenu ministère de la Culture et des Communications du Québec, reconnaît en 1964 un périmètre. La

reconnaissance de ce périmètre témoigne d'une préoccupation patrimoniale, préoccupation qui ne s'est cependant pas imposée par rapport aux développements financier et administratif aux abords du périmètre. Quinze ans après la création de l'arrondissement historique, la signature de l'Entente Mac/Ville témoigne d'une volonté d'intervenir concrètement dans le quartier, de mettre en œuvre des projets publics et de soutenir des projets privés. Nous avons cependant souligné à plusieurs reprises, à la fois le manque de réflexion globale cadrant les interventions et le caractère quantitatif et économique (argent investi, projets subventionnés) du bilan qui est dressé aujourd'hui.

Ce qui ressort du processus de planification du réaménagement du Vieux-Port, c'est le peu d'implication concertée des ministères malgré les responsabilités nombreuses du gouvernement du Québec par rapport à ce dossier (patrimoine, environnement, culture, transports, aménagement, habitation, Vieux-Montréal). Les préoccupations sont restées sectorielles, il n'y a pas eu d'intégration de ces différentes dimensions et pas de reconnaissance du potentiel du site, ni de son caractère historique.

L'intégration du Vieux-Port au périmètre de l'arrondissement historique date de 1995, elle résulte plus d'une réflexion approfondie sur l'identité du Vieux-Port que d'une préoccupation historique qui a débordé le Vieux-Montréal. C'est en effet à l'issue de la consultation de 1985-1986 que le caractère historique du Vieux-Port est reconnu et il sera affirmé dans le Plan d'aménagement de 1990. Pourtant quand la Ville publie son Plan d'urbanisme de l'arrondissement Ville-Marie cette même année, il est proposé un élargissement du périmètre de l'arrondissement historique qui n'inclut pas le Vieux-Port. Les réflexions sur l'identité du Vieux-Montréal soulignant notamment son identité portuaire, sont récentes (Michaud, 1991; Collins et al., 1996).

Quand le provincial a engagé une démarche pour le Vieux-Port, à propos d'un équipement particulier (station de métro, maison des sciences, salle de concert,..), il

y a finalement eu un désengagement des projets. Le gouvernement du Québec n'a pris aucune position officielle dans le dossier et n'a véhiculé aucune image d'un réaménagement possible. Il n'a engagé aucun investissement avec le Fédéral. Seules des interventions complémentaires au réaménagement du Vieux-Port, dans le cadre de l'Entente sur la mise en valeur du Vieux-Montréal, et notamment l'aménagement de la rue de la Commune ont été entreprises avec la Ville.

Les interventions à la périphérie du Vieux-Montréal confirment l'importance de la préoccupation pour le développement économique du provincial et une vision sectorielle d'un point de vue géographique. Le gouvernement du Québec intervient à travers des subventions à la création d'emploi pour la Cité Multimédia ou la Cité du commerce électronique. Mais ces deux projets entrent maintenant en concurrence. Le gouvernement a soutenu aussi un projet avorté comme le Technodôme en mettant de l'avant la création d'emplois, mais sans nécessairement se préoccuper des répercussions d'un tel projet sur le Vieux-Montréal.

Il nous semble que le réaménagement du Vieux-Port est une illustration du manque de vision intégrée d'aménagement du territoire de la part du gouvernement du Québec, ceci au même titre que d'autres expériences d'interventions. Le projet Archipel a été une tentative d'approche intégrée et polyvalente d'aménagement des plans d'eau de la région de Montréal. Cela a été un échec, et le projet même réduit n'a pas abouti. Dans le domaine de la gestion de l'eau, Bibeault (2000) souligne la façon dont les logiques sectorielles des acteurs s'imposent face à une logique d'ensemble promue par l'État québécois, à travers le cas particulier du projet d'aménagement de la rivière Yamaska. Enfin la problématique du Vieux-Port et du Vieux-Montréal rejoignent l'inquiétude dénoncée par Beaudet (2000) à propos du gouvernement du Québec, quant à la banalisation de la question patrimoniale et à la prédominance de l'argument économique.



### 9.2.3. La Ville de Montréal : des ambitions limitées

La mise en valeur des édifices du Vieux-Montréal et l'intensification des fonctions qui l'accompagne sont étroitement liées à la continuité des interventions effectuées dans le quartier depuis 1979, dans le cadre de l'Entente sur le développement culturel. Le développement des faubourgs résulte quant à lui, de l'aboutissement d'une stratégie visant à désenclaver le Vieux-Montréal, stratégie initiée par la Ville dans le cadre du Plan d'urbanisme de 1990.

#### *9.2.3.1. Cohérence des stratégies de la Ville, mais un problème pris à l'envers*

La nouvelle vie qui anime le Vieux-Montréal et ses faubourgs, notamment l'augmentation du nombre de résidants, témoigne du succès de certaines facettes de la stratégie municipale et de la cohérence des actions engagées. Nous avons cependant soulevé un certain nombre de questions quant au caractère économique du bilan effectué, à la dynamique bourg/faubourg qui a tendance à s'inverser et à la perte d'identité du Vieux-Montréal concurrencé par le Vieux-Port (chapitre 5). Il ressort d'autre part de notre ouvrage une lecture critique des stratégies de la Ville et du gouvernement du Québec par rapport au quartier historique, qui relativise ce bilan positif. C'est la volonté de préserver un périmètre, d'intensifier et d'harmoniser les fonctions qui domine. Elle s'est traduite par une liste de projets distincts, un collage d'objectifs et de visions sans qu'une réflexion partagée sur un cadre d'intervention élargi, soit élaborée.

L'effet structurant attendu ou supposé d'un projet conduit souvent à considérer le problème à l'envers. Quand on cherche à dynamiser un quartier, il peut être plus simple de considérer qu'un projet extérieur va avoir des effets positifs que de se questionner de manière approfondie sur la propre problématique du quartier. C'est le cas du Vieux-Montréal et de sa périphérie : le Vieux-Port a été vu comme la principale entrave au développement du Vieux-Montréal dans les années soixante-dix, puis ce sont les faubourgs dont le développement est devenu une priorité pour briser l'isolement du quartier historique. Si ces projets ont des répercussions positives, ce que nous observons cependant c'est que cela ne résout pas les problèmes intrinsèques du quartier et que celui-ci peut se laisser entraîner par sa

périphérie. Ainsi les rues de la Commune, McGill et Saint-Jacques se détachent du Vieux-Montréal respectivement attirées dans leur fonctionnement par le Vieux-Port, la Cité Multimédia et le Quartier international. L'élargissement de la centralité montréalaise ne doit pas se traduire par une dispersion de l'unité du Vieux-Montréal et une dilution de sa centralité.

### *9.2.3.2. Le Vieux-Port : un impensé urbanistique*

En ce qui concerne le réaménagement du Vieux-Port, la Ville a une attitude contradictoire et peu volontariste vis-à-vis du projet de réaménagement. Montréal affirme à plusieurs reprises qu'elle ne veut aucune construction au sud de la rue de la Commune, elle va cependant proposer en 1980 la Cité du cinéma, un projet qui selon nous, n'aurait mis en valeur ni le Vieux-Port, ni le Vieux-Montréal. La Ville reconnaît l'importance du réaménagement du Vieux-Port pour le Vieux-Montréal et le centre-ville, mais le considère comme un projet parmi d'autres en périphérie de l'arrondissement historique. Elle nie parfois son existence pour ne pas avoir à s'engager financièrement. Montréal souhaite une entente entre gouvernements pour participer au réaménagement; la Ville annonce qu'elle veut se faire entendre et participer à l'élaboration du plan directeur. Elle boude cependant la consultation publique et n'annonce aucun engagement financier, engagement qui aurait pourtant pu débloquent le processus de planification à des étapes clés. La Ville, consciente de ses limites financières, souhaite un investissement fédéral pour un espace public et profite aujourd'hui de cet espace réaménagé « aux frais de la reine ».

Montréal a une attitude réactive par rapport à ce projet et manque de vision. Elle ne fait aucune proposition d'aménagement. Le Vieux-Port est considéré sur le plan industriel jusqu'au milieu des années soixante-dix, il est par la suite appréhendé du point de vue de la concurrence possible qu'il peut apporter au Vieux-Montréal et aux îles (ceci sur le plan des logements, des commerces, des espaces récréatifs, voire même du stationnement) et non de la complémentarité possible qui peut s'établir. Le site portuaire n'est pas considéré comme un lieu historique étroitement lié au Vieux-Montréal, ni sur le plan de la relation ville/port. Le réaménagement du Vieux-Port est pris en compte sur le plan de la réglementation d'urbanisme. La Ville veut faire

reconnaître sa juridiction sur l'urbanisme et l'architecture des aménagements du Vieux-Port. Montréal travaille sur une hypothèse d'entente pour le réaménagement du Vieux-Port, du type de l'Entente Mac/Ville, dans le but de partager certains investissements mais sans engager de travail sur le fond, sur le contenu d'un projet collectif. Pour reprendre les termes d'Offner (2000), le Vieux-Port peut être qualifié d'« impensé urbanistique ».

Le palier municipal n'a pas saisi l'opportunité de questionner *a priori* les effets du réaménagement du Vieux-Port sur le Vieux-Montréal et particulièrement ses effets négatifs. Pourtant la question de l'enlèvement des jetées l'y a invitée dès le début du processus de planification et tout au long de celui-ci. La question des effets du réaménagement a d'ailleurs été clairement posée lors de la consultation publique de 1985-1986, elle est restée sans réponse. Il n'y a pas eu d'étude d'impact. C'est une initiative réactive qui est prise *a posteriori* par la création de la Table de concertation.

#### *9.2.3.3. Montréal accompagne le réaménagement du Vieux-Port*

Nous avons souligné toutefois une certaine congruence de stratégies entre les paliers fédéral et municipal à la veille de l'inauguration du Vieux-Port. Des démarches communes importantes ont été engagées sur l'interface Ville/Port; la Ville accompagne le réaménagement par ses interventions rue de la Commune et l'aménagement du musée d'histoire et d'archéologie de la Pointe-à-Callière. Nous avons d'ailleurs précisé que c'est sur l'interface ville/port que la valorisation est la plus forte (chapitre 5). La congruence de facteurs et des stratégies des trois paliers de gouvernement a favorisé cette mise en valeur (chapitre 7). Des projets complémentaires ont d'autre part été engagés depuis 1992, en cohérence avec le plan budgétaire d'aménagement de 1987, tels que le développement résidentiel de Faubourg Québec, l'ouverture permanente au public du marché Bonsecours et le raccordement entre les rues Peel et de la Commune.

Ce que nous dégageons de la stratégie de la Ville, c'est que Montréal accompagne le réaménagement du Vieux-Port, mais manque de vision pour ce site. La Ville a une attitude réactive et non proactive.

Ce qui ressort d'autre part, c'est le rôle particulier du Vieux-Montréal en tant qu'acteur à part entière. Ce sont des personnes qui ont défendu le quartier à un moment ou à un autre, infléchissant une tendance ou la stratégie de la Ville (comme dans le cas de l'autoroute prévue sur la rue de la Commune). C'est la reconnaissance générale de l'intérêt du Vieux-Montréal qui est venue dicter un changement dans le port et des conditions à sa revitalisation. C'est aujourd'hui la Table de concertation qui est devenue incontournable comme acteur du quartier. C'est une spécificité de plus qu'il faut souligner pour ce quartier unique de Montréal.

### **9.3. Effet structurant et projet urbain**

L'hypothèse que nous avons retenue nous a orientée dans l'approfondissement et la compréhension des évolutions. Elle nous a montré de quelle façon les acteurs peuvent guider les transformations et se démarquer ou non de tendances plus générales. Elle suscite différentes conclusions, à la fois en terme méthodologique et du point de vue des effets structurants.

#### **9.3.1. Retour sur l'hypothèse et la méthodologie**

Notre hypothèse s'est révélée précieuse en terme méthodologique, elle a permis de mettre l'accent sur les interactions entre acteurs et l'effet de ces interactions sur les changements. Elle nous a amenée à questionner des congruences et des manques de congruence, voire des divergences majeures qui ont marqué le processus de planification et expliquent les questionnements actuels. La recherche confirme que la compréhension des changements est indissociable de l'étude des stratégies et d'un retour sur l'histoire. Elle montre qu'il est important de considérer la façon dont un projet a été structuré pour en comprendre les répercussions. Si la distinction entre transformations (deuxième partie) et stratégies (troisième partie) entraîne parfois certaines répétitions, elle répond au besoin de cibler certains questionnements qui nous guident par la suite dans un long processus de planification. Il nous semble que

la méthodologie retenue est généralisable dans ses grandes lignes; dans sa double lecture du changement, comme guide dans l'évaluation de l'effet d'un projet.

Notre hypothèse est en partie vérifiée dans une perspective de planification, elle doit cependant être précisée. Nous avons distingué, lors de la formulation de notre hypothèse, les correspondances entre stratégies d'acteurs ainsi qu'entre contexte et stratégies. Il nous faut maintenant mentionner toute l'« épaisseur » de ce contexte, qui renvoie, au delà des caractéristiques socio-économiques, aux particularités (physique, spatiale, historique, symbolique,..) des territoires, au cadre institutionnel au sein duquel s'inscrivent les acteurs et à la trame urbaine qui se prête ou non à la diffusion des effets structurants. Ainsi dans certains cas, malgré certaines congruences, un projet peut n'avoir que peu d'effet structurant voire même amplifier une tendance au déclin. La frontière entre contexte et stratégie est d'autre part très étroite dans la mesure où les acteurs sont partie prenante du contexte, sont influencés par celui-ci et viennent par leurs stratégies le modifier. Enfin on doit distinguer aussi les stratégies des individus, des stratégies des organisations. Souligner que l'effet structurant du réaménagement du Vieux-Port est lié à la congruence qui s'est formalisée entre le contexte montréalais et la stratégie fédérale, ne doit pas faire oublier toute la complexité de ce contexte montréalais.

En ce qui a trait aux correspondances entre stratégies d'acteurs, il faut souligner que certaines congruences peuvent avoir des effets destructurants. Quand les acteurs s'entendent par exemple sur la prédominance qu'ils accordent au marché, celui-ci est alors l'élément déterminant dans les choix qui sont faits. Or cette prédominance entraîne des concessions qui détruisent de la valeur. C'est le risque actuel de banalisation qui concerne à la fois le Vieux-Port et le Vieux-Montréal. D'autre part, si il y a une congruence entre la Ville et le gouvernement du Québec qui a abouti à la signature de l'Entente sur le développement culturel, nous avons aussi montré que les actions engagées dans ce cadre ne s'inscrivent pas dans une réflexion approfondie sur l'avenir du quartier, il n'y a pas de réflexion de type projet urbain tel que nous avons pu définir ce concept dans la première partie de la thèse. Enfin des

absences de congruence peuvent être productives, permettant de questionner le projet pour le conduire sur une voie plus favorable.

Ainsi, tout en s'appuyant sur la notion de congruence, il nous semble que c'est une vision élargie des transformations urbaines qu'il faut retenir, pour favoriser, dans une démarche de planification, l'effet structurant d'un projet. La mise en œuvre d'une démarche de type projet urbain peut répondre à un tel objectif.

### 9.3.2. Des jalons pour un effet structurant

Nous avons soulevé une généralisation possible des résultats de la recherche sur le plan des effets identifiés et de la méthodologie retenue. Il nous semble pertinent de proposer une autre forme de généralisation par rapport au concept de projet urbain et en participant ainsi à l'élaboration de ce concept en cours de définition. Sur la base des leçons issues de l'expérience du réaménagement du Vieux-Port, nous proposons ici des jalons pour d'autres projets d'aménagement.

Pour favoriser l'effet structurant d'un projet, plutôt que de mettre l'accent sur les effets potentiels attendus, c'est une analyse à un autre niveau que notre recherche suggère, faisant porter la réflexion sur les stratégies d'acteurs et le concept de projet urbain. Pour favoriser l'effet structurant d'un projet, il faut que sa problématique soit approfondie dans toute son « épaisseur », dans ses différentes dimensions et dans sa relation à l'environnement. C'est l'articulation et le dialogue entre les acteurs et les échelles de territoire qui conduisent à l'approfondissement du projet. C'est la convergence d'initiatives et les congruences de stratégies qu'il faut chercher à provoquer, couplées à la création de nouveaux liens (physique, symbolique, culturel, économique, social, visuel, fonctionnel,...) entre le projet et son environnement, qui favorisent un effet structurant. La problématique de la requalification du Vieux-Port de Montréal a été approfondie par rapport au site en lui-même mais peu dans sa relation à l'environnement et la recherche de nouveaux liens. Ce sont ces dernières dimensions qui auraient permis une relation ville/port renouvelée et des effets structurants plus importants et durables sur le cœur de l'arrondissement historique.

La démarche de projet urbain est entendue, pour reprendre en partie les termes de Laperrière (1998), comme étant le produit de la rencontre des acteurs autour de la définition des enjeux, du choix des stratégies et de la recherche des moyens conduisant à la mise en forme d'un espace urbain. Cette rencontre, à la fois conflictuelle et coopérative, doit permettre une connaissance approfondie et partagée d'un territoire. Elle doit favoriser l'apprentissage des acteurs et aboutir à un consensus, qui ne signifie pas réduction de sens et banalisation des projets, mais différenciation, innovation et réappropriation. Elle doit assurer un suivi du réaménagement dans le temps.

L'enjeu d'une démarche de projet urbain se situe dans une certaine forme de partenariat, tout en préservant une souplesse d'intervention. Nous avons montré que la simple participation d'autres paliers de gouvernement au Conseil d'administration de la Société du Vieux-Port n'était pas suffisante. Il faut une implication plus forte, comme dans le cas par exemple du Quartier international. Ce partenariat peut prendre différentes formes, mais les acteurs doivent trouver un lieu d'échange, un mode de gouvernance cohérent et adapté par rapport à un territoire et une problématique d'aménagement.

La démarche de projet urbain nécessite un mécanisme de consultation. Les expériences de consultation pour le Vieux-Port ont montré leur grand intérêt pour l'identification de principes d'aménagement. Elles ont aussi montré leurs limites quant à la traduction de ces principes en options d'aménagement, qui aurait nécessité la production de représentations sur lesquelles le public aurait pu se prononcer. La Table de concertation du Vieux-Montréal montre son importance, par la place qu'elle a acquise. Elle doit cependant être mieux utilisée pour qu'un apprentissage se fasse entre les acteurs et que des questions de fond puissent être abordées.

Enfin l'exemple du Vieux-Port montre l'importance de la mise en place d'un mécanisme de suivi. Un aménagement n'est pas acquis, l'identité d'un site se

construit lentement et il est nécessaire de suivre les évolutions, de revenir sur les objectifs initiaux pour constater les dérives éventuelles et les ajustements à apporter.

Proposer une démarche de projet urbain soulève différents enjeux. C'est tout d'abord une perspective ambitieuse qui peut se révéler vouée à l'échec face à l'implication qu'elle nécessite, à des questions de temps, de coût, de volonté politique ou tout simplement parce que les acteurs n'en comprennent pas le sens ou n'en voient pas l'utilité. Parler d'une démarche de projet urbain pour le Vieux-Montréal, tel que nous l'avons fait devant des décideurs du Vieux-Port et du Vieux-Montréal (Courcier, 2001a) ne semble pas pertinent pour certains responsables, face au nombre considérable d'études déjà réalisées sur le quartier. Il nous semble cependant que le Vieux-Montréal doit affirmer sa place et son rôle dans le centre-ville, alors que des projets majeurs se construisent autour du pôle Peel et des équipements culturels de la rue Sainte-Catherine. Le plan d'action sur l'animation dans le quartier historique, en cours d'élaboration par le Bureau de promotion et de mise en valeur du Vieux-Montréal, doit être l'occasion de questionner des enjeux plus généraux pour le quartier, dans une démarche consultative. D'autre part l'avenir du silo no5 du Port qui se situe à la jonction d'espaces sous la juridiction d'acteurs différents doit être un prétexte pour approfondir la problématique des espaces portuaires et celle de l'articulation des différents pôles en développement du sud du centre-ville.



## RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- (1976). *Guide de Montréal en jeans*. éditions de Cléry et des guides bleus conjointement avec les éditions du jour, 14 pages.
- Abboud, Christiane (dir.) (1995). *Les rues de Montréal, répertoire historique*. Montréal : éditions du Méridien.
- Action Vieux-Montréal (1985). « Proposition d'aménagement pour le Vieux-Montréal et le Saint-Laurent » *Le Devoir*, 12 janvier.
- Action Vieux-Montréal (1988). *Mémoire*, soumis au Comité consultatif pour l'aménagement de l'arrondissement centre.
- Adamczyk, Georges (1993). « Le Vieux-Port de Montréal : une étape décisive pour un grand espace public » *ARQ* no73, pages 12 à 16.
- Adamczyk, Georges (2001). « La nouvelle architecture montréalaise », *Le Nouveau Montréal. Projets urbains marquants dans le Vieux-Montréal*, catalogue de l'exposition du centre de design de l'Université du Québec à Montréal, pages 57 à 69.
- Administration portuaire de Montréal (2000). *Analyse stratégique du secteur sud-ouest du port de Montréal, tome 1*. Rapport réalisé en collaboration avec la firme Devencore, 54 pages.
- Allen, Glen (1982). « Finally, montrealers get their waterfront back » *The Gazette*, samedi 28 août.
- Archer, K. (1996). Dans l'ombre de Mickey : les stratégies de redéveloppement de Tampa (Floride), *Du local au global*, Paris, L'Harmattan, (sous la direction de Demazière, C.) pages 297 à 317.
- Arnaud, M. (1996). « Grands travaux et développement urbain », *Villes en développement*, no 34, décembre 1996, pages 3 et 4.
- ARVM (2001). « Communiqué : Une enseigne publicitaire lumineuse dans l'arrondissement historique », *Le Vieux-Montréal, Journal de l'Association des résidents du Vieux-Montréal*, février-mars 2001, p.1.

- Ascher, François (1991). «Projet public et réalisations privées, le renouveau de la planification des villes», *Les Annales de la recherche urbaine*, no 51 juillet 1991, pages 5 à 15.
- Ascher, François (1995). *Métapolis ou l'avenir des villes*. Paris : éditions Odile Jacob, 346 pages.
- Ashworth, G. J. and J.E. Tunbridge (1994). *The tourist-historic city*. Chichester, New-York : John Wiley and sons.
- Association/Le Vieux-Port (1978). *Résultats de la première phase de consultation*.
- Association/Le Vieux-Port (1979). *Une stratégie de réaménagement pour le Vieux Port de Montréal*, 55 pages.
- Association/Le Vieux-Port (1980a). *Bulletin d'information n° 11*, 30 juin 1980, 4 pages.
- Association/Le Vieux-Port (1980b). *Une cité du cinéma dans le Vieux-Port ?* 14 pages.
- Association/Le Vieux-Port (1981). *Bulletin no 14*, 11 juin.
- Aubin, Henry (1989). « Ottawa's new man gets ready to sink plans for Old Port », *The Gazette*, 16 novembre.
- Baillargeon, Stéphane (1995). « Le Vieux-Port en famille », *Le Devoir*, 4 avril.
- Bayle, C. (1987).«A quoi sert l'évaluation ?» *Urbanisme* no 218, mars 1987, page 49.
- Beauchemin-Beaton-Lapointe Inc., et Somer Inc. en collaboration avec Dubois, Ferland, Saint-Hilaire et Associés (1976). *Étude sur l'avenir du port de Montréal*, Ministère des Transports, Gouvernement du Québec.
- Beaudet, Gérard (2000). *Le pays réel sacrifié*. Québec : éditions Nota Bene, 362 pages.
- Beaudet, Gérard (2002). « Retrouver le fleuve : le port est-il un obstacle ? » *conférence donnée à la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal*, 27 février 2002.
- Beaupré, Pierre et Michaud, Josette (1984). « Le Vieux-Port de Montréal : Saint Lawrence on the docks », *Le Devoir*, 21 novembre.

- Béhar, D. (1997). «L'action publique entre sens et puissance», *Qui fait la ville aujourd'hui?* sous la direction de P. Aubertel. et C. Gillio, Paris, La documentation Française, pages 167 à 190.
- Benoît, Jacques (1982). « Condamné à la démolition par le fédéral, Sauvons Montréal à la défense de l'ancêtre des silos du port », *La Presse*, 18 décembre.
- Benoît, Jacques (1983). « Front commun pour sauver le silo no 1 », *La Presse*, samedi 22 janvier.
- Benoît, Jean-Yves (2001). « Le parc du Mont-Royal, espace vivant, espace de vie », *Continuité* no 90, automne 2001, pages 20 à 22.
- Berger, F. (2000). « La Cité du multimédia connaît un développement fulgurant », *La Presse*, Mardi 14 mars 2000, A8.
- Bernard, Florian (1984). « Québec et la CUM veulent reprendre le Vieux-Port », *La Presse*, samedi 20 octobre.
- Bibeault, Jean-François (1999). *Limites à la gestion intégrée de l'eau au Québec : tension entre l'intégration et la fragmentation du territoire*. Thèse de doctorat, Faculté de l'aménagement, Université de Montréal, 352 pages.
- Biraud - Burot, Isabelle (1993). «A fleur d'eau la mémoire de Montréal», *Diagonal* no 104 décembre 1993, pages 16 à 19.
- Bissonnette, Lise (1985). « L'été de la bricole », *Le Devoir*, 1<sup>er</sup> août.
- Blais P. (2000). « Tendances émergentes dans les agglomérations américaines », *Municipalité*, août-septembre 2000, p 23 à 26.
- Bohigas, Oriol (1985). «Espaces publics et urbanisme de projet : la reconstruction de Barcelone», *Aménager l'urbain de Montréal à San Francisco*, par Annick Germain et Jean-Claude Marsan 1987, éditions du Méridien, pages 65 à 76.
- Bonhomme, Jean-Pierre (1978). « Le projet Vieux-Port marque le pas », *La Presse*, lundi 13 novembre.
- Bonhomme, Jean-Pierre (1983a). « Les défenseurs du Vieux-Montréal s'opposent au projet d'Ottawa », *La Presse*, 21 mai.
- Bonhomme, Jean-Pierre (1983b). « Notre fenêtre sur le fleuve ne doit pas devenir une ville dans la ville », *La Presse*, 30 juillet.

- Bonhomme, Jean-Pierre (1983c). « La fenêtre sur le fleuve, le projet fédéral d'aménagement du port approche du stade final », *La Presse*, 30 juillet.
- Bonhomme, Jean-Pierre (1984). « Un concours national pour les fontaines », *La Presse*, 6 juin.
- Bonhomme, Jean-Pierre (1984). « Un concept d'esplanade à revoir complètement », *La Presse*, 5 novembre.
- Bonhomme, Jean-Pierre (1985). « Canal Lachine. La consultation sur le Vieux-Port retarde l'avancement des travaux », *La Presse*, 15 septembre.
- Bonhomme, Jean-Pierre (1989). « Ottawa céderait le Vieux-Port à Montréal et le Canal de Lachine à la CUM », *La Presse*, 17 novembre.
- Boucher, Denise (1986). « Arriver à bon port », *Consultation publique, rapport final*, Comité consultatif du Vieux-Port de Montréal, pages 3 à 5.
- Boudon, R. (1973). *Les méthodes en sociologie*. Que sais-je no 1334, Paris, PUF, 126 pages.
- Boutinet, Jean-Pierre (1993a). *Psychologie des conduites à projet*, Que sais-je no 2770, Paris, PUF, 126 pages.
- Boutinet, Jean-Pierre (1993b) *Anthropologie du projet*, Paris, PUF, 312 pages.
- Brenn, A. et Rigby, D. (1994). *Waterfronts cities reclaim their edge*, Waterfront center New York Mc Graw Hill book co, 333 pages.
- Brindley, Tim, Yvonne Rydin & Gerry Stoker (1989). *Remaking planning. The politics of urban change in the thatcher years*. London: Unwin Hyman, 197 pages.
- Bronson, S. (1983). « Destruction of elevator sad blow to waterfront », *The Gazette*, Letters, vendredi 2 septembre.
- Bumbaru, Dinu (1997). « Le Vieux-Montréal, laboratoire du patrimoine montréalais », *Continuité*, numéro 72, pages 53 à 57.
- Bumbaru, Dinu (1998). « Montréal, la résurrection du Vieux-Port », *Geographica* janvier-février, pages 10 à 15.
- Busquets, J. (1990). « Les projets urbains de niveau intermédiaire : l'exemple de Barcelone », *Trames* no 1 volume 3, pages 15 à 23.
- Busquets, J. (1991). « La planification-cadre et les projets-actions », *Les Annales de la recherche urbaine* no 51 juillet 1991, pages 123 à 130.

- Busquets, J. (1999). préface de l'ouvrage de B. Sokoloff. *Barcelone ou comment refaire une ville*. Les Presses de l'Université de Montréal, pages 7 à 10.
- Cardinal Hardy Provencher Roy et associés (1999). *Cité du multimédia, Plan de développement*. Rapport présenté à la Société en commandite Cité du Multimédia de Montréal.
- Cardinal, François. (1999). « Important projet d'aménagement urbain dans le Vieux-Montréal », *Le Devoir*, 7 décembre 1999.
- Cardinal, François (2000). « La société Ripley's Aquarium aménagerait un aquarium dans le Vieux-Port » *Le Devoir*, Samedi 17 juin 2000, A3.
- Cardinal, Hardy et associés, Peter, Rose. (1990). *Plan directeur d'aménagement*. Société du Vieux-Port de Montréal, 78 pages.
- Caron, Christophe (1984a). « L'aménagement des Vieux-Port, un défi trop facile à rater », *La Presse*, 2 juin.
- Caron, Christophe (1984b). « L'aménagement des Vieux-Port, bien public ou bien privé », *La Presse*, 16 juin.
- Cauchon, Paul (1985). « Qui a peur du Vieux-Port ? », *Le Devoir*, 24 août.
- Caudiu, Sophie (2001). « Nuisances sonores du Vieux-Port (suite) », *Le Vieux-Montréal*, journal de l'Association des résidants, volume 2 no12, décembre 2001-janvier 2002, p.4
- Cayouette, Pierre (1989). « L'Ordre des architectes exige le recul de la Société du Vieux-Port », *Le Devoir*, 16 mars.
- Céré, Lorraine (1982). « Le Vieux-Port un parc national en "garnotte", "cadeau" d'Ottawa aux Montréalais », *La Presse*, 10 août.
- Chaline, Claude (1980). *La dynamique urbaine*. Paris, Presses universitaires de France, 206 pages.
- Chaline, Claude (1994). *Ces ports qui créèrent des villes*. Paris, L'Harmattan, 299 pages.
- Chaline, Claude (1999). *La régénération urbaine*. Paris, Presses Universitaires de France, Que sais-je? no 3496, 127 pages.
- Charier, Jean (2000). « Le taux d'inoccupation a chuté de 32 à 14 %, Les affiches "à louer" disparaissent du Vieux-Montréal », *Le Devoir*, 18 mars 2000, A7.

- Charlier, J. et J. Malézieux (1994). *Les stratégies alternatives de redéveloppement portuaire en Europe occidentale*. co-édition Acta Géographica Lovaniensia et notes de recherche du CRIA no 43.
- Claisse G. et Duchier D. (1993). "Les observatoires des effets T.G.V. : réflexions méthodologiques", *Sixièmes entretiens Jacques Cartier*, Actes du colloque Villes et TGV, Laboratoire d'Economie des Transports, pages 219 à 238.
- Claude, V. (1997). « Le projet urbain, un ici et maintenant ou un nouvel ailleurs ? Quelques réflexions sommaires », Hayot, Alain et André Sauvage, dir. de (2000). *Le projet urbain, enjeux expérimentations et professions*. Actes du colloque "les sciences humaines et sociales face au projet urbain" organisé par l'INAMA et SHS-TEST à Marseille en janvier et février 1997. Paris : éditions de la Villette, pages 25 à 31.
- Collin, Michèle (1994). *Ville et Port XVIII - XXè siècle*, L'Harmattan Paris, 292 pages.
- Collins, A.-M., et al. (1996). *Vieux-Montréal : la Cité, une identité façonnée par l'histoire*. Comité de travail sur l'Identité historique du Vieux-Montréal et Bureau de promotion et de mise en valeur du Vieux-Montréal, rapport réalisé dans le cadre de l'Entente sur le développement culturel de Montréal, 51 pages.
- Comité consultatif du Vieux-Port de Montréal (1985a). *Consultation publique, document d'information et de synthèse*, 108 pages.
- Comité consultatif du Vieux-Port de Montréal (1985b). *Consultation publique, rapport intérimaire*, 111 p.
- Comité consultatif du Vieux-Port de Montréal (1986). *Consultation publique, rapport final*. 161 p.
- Comité consultatif sur le développement de la région de Montréal (1986). *Rapport Picard*. 237 pages.
- Conan, Michel (1986). «Évaluons les pratiques», *Diagonal*, no 63, décembre 1986, pages 23 et 24.
- Courcier, Sabine (2000). « Le Vieux-Port de Montréal, l'effet structurant d'un grand projet urbain », *Conférence Chantiers*, 17 octobre 2000, Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal.

- Courcier, Sabine (2001a). « L'effet du réaménagement du Vieux-Port sur le Vieux-Montréal et sa périphérie », Communication à la *Table de Concertation du Vieux-Montréal*, le 19 mars 2001.
- Courcier, Sabine (2001b). « Vieux-Port et Vieux-Montréal, mise en valeur ou banalisation du quartier historique? », *Le Vieux-Montréal*, volume 2 no 10, Août-Septembre 2001, page 5.
- Courcier, Sabine; Michel Gariépy et Marie Lessard (2001). « Le Vieux-Port de Montréal, 10 ans plus tard...Effet structurant du projet de réaménagement et développement durable ville/port », *Actes du colloque : Villes portuaires et développement durable*, volume 2, 7<sup>e</sup> Conférence internationale Villes et Ports - Marseille du 6 au 9 Novembre 2000.
- Cousineau, Sophie (1999). « 873 nouveaux jobs dans le multimédia », *La Presse*, C1, 27 avril.
- Craig-Smith, Stephen J. and Michael Fagence (ed.) (1995). *Recreation and tourism as a catalyst for urban waterfront redevelopment*. Westport, Connecticut : Praeger, 179 pages.
- Crozier, M. et Friedberg, E. (1977). *L'acteur et le système*. Paris : Éditions du Seuil, 500 pages.
- Curran, Peggy (1984). « Old port projects shelved as Ottawa cancels final grant », *The Gazette*, samedi 10 novembre.
- Cuviller A. (1967). *Introduction à la sociologie*, Paris : librairie Armand Colin, 206 pages.
- Dandavino, R.R. (1984). « Le Vieux-Port de Montréal, un projet de revitalisation », *L'Urbaniste*, janvier/février 1984, p.13 à 17.
- Daniel Arbour et associés (1989) Programme fonctionnel d'aménagement. Rapport final présenté à la Société du Vieux-Port de Montréal, 92 pages + annexes.
- DBSF (1996). *Vieux-Montréal : Plan d'action clientèles touristiques et régionales*. Étude réalisée pour le Bureau de Promotion du Vieux-Montréal, 164 pages.
- Décarie, J. et G. Boileau (1983). Le projet Archipel : une réflexion et une discussion géographiques, *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 27, no 71, septembre 1983, p. 323-340.

- Décarie, Jean et Paul Sainte-Marie (1985). « Le réaménagement du Vieux-Port, une proposition urbaine », *Le Devoir*, 10 juin.
- Deleau, M. et al. (1986). *Évaluer les politiques publiques*. Paris, Documentation française, 181 pages.
- Demazières, C. et Rodriguez, A. (1999). « Le grand projet emblématique, réponse des métropoles à la globalisation. Le cas de Bilbao », *Infrastructures et formes urbaines*. Paris : L'Harmattan, Espace et société no 95, pages 147 à 160.
- Demazières, C. (1996). « Du global au local, du local au global », *Du local au global*. Paris : L'Harmattan, (sous la direction de Demazières, C.) pages 11 à 49.
- Denzin Norman K and Yvona Lincoln (ed), (2000). *Handbook of qualitative research*. Thousand Oaks, Sage publications, Inc., 1065 p.
- Désiront, André (2000). « Montréal technopole », *L'Actualité*, 15 mai, pages 26 à 34.
- Deslauriers, J.P. (1991). *Recherche qualitative, guide pratique*, McGraw-Hill, Éditeurs, 142 pages.
- Despots, B. (1986). «Le Vieux-Montréal : La reconquête d'un dynamisme équilibré», *L'urbaniste*, automne 1986, pages 23 à 26.
- Desrosier, H. (1978). *Le Vieux-Montréal*. Ministères des affaires culturelles.
- Desnoyers – Safdie et Lavalin (1985). *Programme de mise en valeur du Vieux-Port*, 166 pages.
- Devencore (2000). *Analyse stratégique du secteur sud-ouest du port de Montréal, tome 2*. Rapport réalisé pour l'Administration portuaire de Montréal, 73 pages.
- Devillers, Christian (1988). «De la logique de secteur au projet urbain», Interview par P. Genestier et M. Roncayolo, pages 244 à 259.
- Devillers, Christian (1990). «Y-a-t-il un projet dans la ville ?», *Plan Construction séminaire de prospective sur l'habitat et les villes*, décembre 1990, 10 pages.
- Devillers, Christian (1994), « Le projet urbain », *Conférences Paris d'Architectes 1994 au Pavillon de l'Arsenal*, les minis PA no2, éditions du Pavillon de l'Arsenal, 1996, pages 7 à 47.
- Doubilet, Susan (1979). « Plan for waterfront is "brilliant" », *Montreal Star*, 8 septembre 1979.



- Dravigné, Ronald (2000). « Patrimoine : lettre d'un résidant à madame Monique Barriault, MCCQ », *Le Vieux-Montréal*, journal de l'Association des résidants du Vieux-Montréal, page 11.
- Drouin, Marc (1984). « Libérer le fleuve », *La Presse*, 28 mars et 14 juin.
- Drouin, Marc et al. (1983). « Fenêtre ouverte sur un fleuve enfin libéré », *Le Devoir*, 14 novembre.
- Dubuc, A. (2000). « Réinventer notre avenir, La Cité du multibéton », *La Presse*, Éditorial, Samedi 29 avril 2000, B2.
- Dufresne, Dumas, Mizoguchi et associés (1998). *Sondage clientèles et statistiques d'achalandage*. Bureau de promotion et de mise en valeur du Vieux-Montréal, Société de développement de Montréal, 76 pages.
- Duhamel (1979). « Yvon Lamarre Montréal doit demeurer le maître d'œuvre sur son territoire », *Le Devoir* 12 mars.
- Duhamel (1980). « Vouée à la consultation populaire, l'Association Le Vieux-Port ne peut plus compter sur l'aide d'Ottawa », *Le Devoir*, 4 juin.
- Duhamel, Alain (1981). « Le Vieux-Port de Montréal revit », *Le Devoir*, 27 juin.
- Duhamel, Alain (1983). « Le patrimoine, le Vieux-Port », *Le Devoir*, 16 mai.
- Duhamel, Alain (1984a). « LaSalle relance le Vieux-Port de Montréal avec un nouveau conseil d'administration ». *Le Devoir*, samedi 22 décembre.
- Duhamel, Alain (1984b). « Le Vieux-Montréal, un bilan intéressant », *Le Devoir*, 17 décembre.
- Duhamel, Alain (1985). « L'absence de Montréal limite la portée de la consultation », *Le Devoir*, vendredi 6 septembre.
- Duhamel, Alain (1986a). « LaSalle recherche une entente tripartite pour la mise en valeur du Vieux-Port de Montréal », *Le Devoir*, vendredi 9 mai.
- Duhamel, Alain (1986b). « La mise en valeur du Vieux-Port, Québec hésite à adhérer à une entente tripartite », *Le Devoir*, mercredi 28 mai.
- Duhamel, Alain (1986c). « Le Vieux-Port de Montréal, pas encore d'entente entre Québec et Ottawa », *Le Devoir*, mercredi 18 juin.

- Dumas, Pierre-Luc (2001). « La Cité Multimédia : bilan et perspectives », *Les 5 à 7 de l'urbanisme*, conférences de l'institut d'urbanisme de l'université de Montréal, 1<sup>er</sup> mars 2001.
- Dupont, Pierre (1978). *Guide de Montréal*. les éditions quinze, 299 pages.
- Émond, Pierre (1993). «La consultation publique un rôle clé dans le réaménagement du Vieux Port de Montréal». *Conférence Villes et Ports à Montréal*.
- Fauteux, André (1988). « Old port is our turf, federal agency reminds city planners » *The Gazette*, jeudi 9 juin.
- Favreau, Mariane (1984). « Montréal veut rester maître du Vieux-Port », *La Presse*, mercredi 24 octobre.
- Favreau, Mariane (1985). « Le RCM fait connaître ses vues sur l'avenir du Vieux-Port », *La Presse*, jeudi 26 septembre.
- Favreau, Mariane (1987). « L'animation du Vieux-Port sera douce, sans vendeurs ni foires bruyante » *La Presse*, vendredi 24 avril.
- Forest, François (1983). « La magie du Vieux-Port, on y vient de plus en plus nombreux », *La Presse*, samedi 23 juillet.
- Foret, C. (1990). «Les habitants inventeurs ou le projet urbain à l'épreuve de la valeur d'usage» *Ville, Espace et Valeurs*, sous la direction de J.L. Gourdon et al, Paris, l'Harmattan, 1995, pages 507 à 520.
- Gagnon Doré, Jean. (1997). « Aimé Desautels, artisan de la fierté », *Continuité*, no 72, pages 32 à 34.
- Gagnon, Lysiane (1984). « La maison des sciences », *La Presse*, 8 mars 1984.
- Gagnon, Martha (1982). « Les visiteurs au Vieux-Port "Trois petits tours et puis s'en vont" », *La Presse*, samedi 17 juillet.
- Gariépy, Michel (1985). «Le Vieux-Port de Montréal : vers un plan directeur d'aménagement», *L'urbaniste* septembre octobre 1985, no55-56 septembre 1992, pages 14 à 17.
- Gariépy, Michel (1993). «Le réaménagement du Vieux-Port de Montréal : du type « Festival Market Place » à une mise en valeur patrimoniale», *Le port cadre de ville*. Paris : L'Harmattan, pages 71 à 95.

- Gariépy, Michel (1997). «À propos de la requalification et de la réappropriation du Vieux-Port de Montréal», T. Baudouin, M. Collin, et C. Prélorenzo, *Urbanité des cités portuaires*. Paris : L'Harmattan, pages 301 à 309.
- Gauthier, Gilles (2000). « Pénurie de stationnement dans le Vieux-Montréal », *La Presse*, vendredi 14 janvier 2000, A 6.
- Gauthier, Raymonde (1990). « Conservation et aménagement du Vieux-Port : approche théorique », *Plan directeur d'aménagement*, Cardinal, Hardy et associés, Peter, Rose pour la Société du Vieux-Port de Montréal, pages 82 à 91.
- Germain, Annick et Pascale Beaudet (1991). *Le Vieux-Port de Montréal, synthèse chronologique* rapport soumis à la ville de Montréal, juillet 1991, non publié, 28 pages.
- Germain, Annick (1991). *L'aménagement urbain promesses et défis*, Québec Institut Québécois de recherche sur la culture.
- Germain, Annick (1998). « Le patrimoine en contexte post-moderne », *Trames*, no12, p.6.
- Giraldeau, François (1990). «Notes sur le projet urbain : enjeux et méthodes», *Trames* no 1 volume 3, pages 6 à 12.
- Gotlieb, C. (1997). «Barcelone cinq ans après », *Diagonal* no 125 juin, pages 38 à 42.
- Gourdon, J.-L. et Perrin, E. (1987). «Valeur, valorisation et économie urbaine micro-spatiale, note de problématique initiale du séminaire», *Ville, Espace et Valeurs*, sous la direction de J.L. Gourdon et al, Paris, 1995, l'Harmattan, pages 551 à 582.
- Gouvernement du Canada (1978a). *Le Vieux-Port, Bulletin d'information*. Volume 1 n° 1, juin 1978.
- Gouvernement du Canada (1978b). *Le Vieux-Port, Bulletin d'information*. Volume 1 n° 2, novembre 1978.
- Gouvernement du Canada (1979a). *Le Vieux-Port, Bulletin d'information*. Volume 1 n° 3, mai 1979.
- Gouvernement du Canada (1979b). *Le Vieux-Port, Bulletin d'information*. Volume 2 n° 1, août 1979.

- Gouvernement du Canada (1981). *Le Vieux-Port - Une fenêtre sur le fleuve, un parc dans le Vieux-Port de Montréal*, 19 pages .
- Gras, Pierre (2002) « Grands projets : un impact économique difficile à cerner », *Urbanisme*, mars-avril 2002, no 323, p.16-17.
- Hachey, Isabelle et Denis Lessard (2000). « Le Casino pourrait déménager, Loto-Québec considère plusieurs possibilités, dont le Vieux-Port et le centre-ville », *La Presse*, Jeudi 18 mai, p. A3
- Hall, Peter (1988). *Cities of tomorrow, an intellectual history of urban planning and design in the twentieth century*. Oxford, Basil Blackwell, 473 pages.
- Hayot, A. (1997). « En finir avec le fonctionnalisme : les sciences sociales, l'architecture et la ville », Alain Hayot et André Sauvage, dir. de (2000). *Le projet urbain, enjeux expérimentations et professions*. Actes du colloque "les sciences humaines et sociales face au projet urbain" organisé par l'INAMA et SHS-TEST à Marseille en janvier et février 1997. Paris : éditions de la Villette, pages 11 à 24.
- Hellequin, P. (1994). «Centres historiques et front d'eau : une évolution concurrentielle», *Ces ports qui créèrent des villes*, sous la direction de Chaline, C. (1994), Paris, L'Harmattan, pages 235 à 260.
- Hénault, Odile (1984). « Montréal pourrait profiter de l'expérience de Barcelone dans l'aménagement du Vieux-Port », *Le Devoir*, vendredi 23 mars.
- Hénault, Odile (1989). « Le Vieux-Port : des consultations à huis clos », *Le Devoir*, samedi 11 mars.
- Holling, C.S. ed. (1978). *Adaptive Environmental Assessment and Management*, International Series on Applied Systems Analysis ; no3, Willey & Sons, Toronto, 1978, 377 pages.
- Hoyle, B.S.. Pinder, D.A.. et Husain, M.S. (1988). *Revitalising the waterfront : international dimensions of dockland redevelopment*. Londres, Belhaven Press, 261 pages.
- Huet, Bernard (1986). «L'architecture contre la ville», *Architecture Mouvement Continuité (AMC)* no14, décembre 1986, pages 10 à 13.
- Ingallina P. (2001). *Le projet urbain*. Que sais-je no 3585, Paris : PUF, 127 pages.
- Juneau, Albert (1986). « Retour au bon sens », *Le Devoir*, vendredi 9 mai.

- Knight, R.L. et Trygg, L.,L. (1977) Land use impacts of rapid transit ; implication of recent experience, US departement of transportation, 264 pages.
- Knight, R.L. (1980). The impact of rail transit on land use : evidence and a change of perspective, *Transportation*, vol. 9, 1980, pages 3 à 16.
- Koch, D et al. (1977). Les quartiers du centre-ville de Montréal , Récollets. Sauvons Montréal, 40 pages.
- Labelle, E. (1993). « Histoire du port de Montréal », *Montréal portuaire et ferroviaire*. Actes du 5è congrès de l'Association Québécoise pour le Patrimoine Industriel, 8 et 9 mai 1992, p. 4 à 11.
- Lacaze, J.P. (1995). «Permanence et logiques du partenariat», *Public-privé quel aménagement pour demain ?* par Ariella Masboungi Direction de l'architecture et de l'urbanisme Ministère de l'Équipement du logement des Transports et du tourisme éditions Villes et Territoires, pages 108 à 113.
- Laforest, A. (2001). « Le nouveau Montréal vu par...Alain Laforest », *Le Nouveau Montréal. Projets urbains marquants dans le Vieux-Montréal*, catalogue de l'exposition du centre de design de l'Université du Québec à Montréal, pages 41 à 56.
- Lafortune, Y. (2000). « L'évolution récente de l'économie de la métropole », *Municipalité*, août septembre 2000, p 4-8.
- Lambert, Phyllis (1984). « La maison des sciences et des techniques », *La Presse*, vendredi 16 mars.
- Lamothe, Bernard (2001). « Le nouveau Montréal. Un projet de longue date des pouvoirs publics », *Le nouveau Montréal. Projets urbains marquants dans le Vieux-Montréal*, catalogue de l'exposition du centre de design de l'Université du Québec à Montréal, pages 25 à 41
- Lanken, Peter (1983). « 'Practical reasons' demand reprieve for grain elevator », *The Gazette*, mercredi 16 février.
- Lapalme, Gilles (2000). « À la recherche utopique d'un équilibre ? ou « que sera le Vieux-Montréal dans cinq ans ? » », *Le Vieux-Montréal, Journal de l'Association des résidants*, vol 2 no4 p.3.

- Laperrière, Hélène (1998). «Lecture culturelle d'un paysage urbain : éléments de méthode tirés du cas montréalais», *Lieux culturels et contextes de villes* sous la direction de J.P. Augustin et D. Latouche, Maison des sciences de l'Homme d'Aquitaine, pages 113 à 135.
- Larouche, Denise et Gilles Morel (2000). *L'intégration de l'arrondissement historique du Vieux-Montréal dans l'économie du XXIe siècle*. Montpellier : Septième conférence de la Ligue des villes historiques, 26 pages.
- Lasserre, Marie-Noëlle (1998). « La Ville, L'ARVM...et le Vieux-Port », *Le Vieux-Montréal*, journal de l'Association des résidents du Vieux-Montréal, volume 1 no2, mars/avril 1998, page 5.
- Latouche, Daniel (1989). « Rien ne va plus », *Le Devoir*, vendredi 24 novembre.
- Laurier, Marie (1983). « Le Vieux-Port Un climat de foire et des touristes heureux », *Le Devoir*, samedi 13 août.
- Laurin, Pierre et Stephen Cheasley (1986). « Faire du Vieux-Port un lieu public et accessible » Extraits de l'allocution de présentation du rapport final du Comité consultatif du Vieux-Port, *Le Devoir*, vendredi 9 mai.
- Lavoie, Denis (1982). « Le festival du Vieux-Port, plus de visiteurs qu'on avait prévu », *La Presse*, samedi 24 juillet.
- Lavoie, Gilbert (1980a). « Ouellet déplore l'absence de volonté politique à Montréal », *La Presse*, 5 novembre.
- Lavoie, Gilbert (1980b). « Le réaménagement global du Vieux-Port sur les tablettes », *La Presse*, 28 octobre.
- Leblanc, Madeleine (2000). « Les nouveaux bâtiments d'une nouvelle ville », *Le Devoir*, 23 et 24 septembre, page G4.
- Leblanc, Gérald (1989). « La saga du Vieux-Port », *La Presse*, 15 décembre.
- Leblanc, Gérard (1986). « Les espaces bleus », *La Presse*, lundi 12 mai.
- Leca, Jean (1993). «Sur le rôle de la connaissance dans la modernisation de l'état et le statut de l'évaluation», *Revue française d'administration publique*, no 66, avril-juin 1993, pages 185 à 193.
- Leclerc, D. (2000). « Frank O. Gehry », interview de A. Zimmerman, *Urbanisme*, janvier - février 2000.

- Leclerc, Jean-Claude (1980). « La Cité du cinéma et le Vieux-Port », *Le Devoir*, 12 janvier 1980.
- Lefèvre, C. (1985). Transports collectifs et croissance urbaine : l'exemple des métros américains, *Transports*, no 300, Janvier 1985.
- Lemieux, V. (1989). *Les politiques publiques et l'exercice du pouvoir*. Groupe de recherche sur les interventions gouvernementales, 116 pages.
- Libbrecht, Paul (1998). « La rue Saint-Paul encore plus Hot », *Le Vieux-Montréal*, journal de l'Association des résidants du Vieux-Montréal, mars- avril 1998, volume 1 no 2, page 1.
- Lincourt et al. (1975). *Vieux-Port de Montréal*. Conseil des Ports nationaux, Port de Montréal, ministère d'état aux affaires urbaines, 194 pages.
- Linteau, P. A. (1992). *Brève histoire de Montréal*. Montréal, éditions du Boréal, 166 pages.
- London, Mark (1981). « Le Vieux-Port de Montréal », *Montreal Review*. No5 décembre/janvier 1981.
- London, Mark (1982). « Le Vieux-Port de Montréal, la consultation publique : une illusion », *Continuité*, automne 1982, p 37à 39.
- London, Mark (1998). « Tourisme and the Lachine Canal », *Plan Canada*, janvier 1998, pages 14 à 18.
- London, Mark et Dinu Bumbaru (1986). « Vieux-Montréal, une vocation à définir », *Continuité*, été/automne 1986, p.65-66.
- MAC, Ministère des Affaires Culturelles (1992). *Les nouvelles limites territoriales de l'arrondissement historique de Montréal*. 52 pages.
- Mangin, D. et P. Panerai (1999). *Projet urbain*. Marseille : Éditions Parenthèses, 185 pages.
- Manzagol, C., É. Robitaille et P. Roy (2000). « Le multimédia à Montréal : le High-tech à la rescousse des espaces fatigués », *Les espaces dégradés : contraintes et conquêtes*. Sénécal, G. et D. Saint-Laurent, (dir. de). Sainte-Foy, Québec : Presses de l'Université du Québec, pages 201 à 218.
- Marchand, Denys (1984). « Les fontaines du Vieux-Port », *La Presse*, 16 novembre 1984.

- Marchand, Denys (1985). Vieux-Port de Montréal, après vingt ans d'illusions, *Continuité*, hiver 1985, pages 39 à 41.
- Marsan, Jean-Claude (1965). *Rénovation urbaine dans le Vieux-Montréal*. Thèse d'architecture, Université de Montréal.
- Marsan, Jean-Claude (1978). « Rénovation du Vieux-Port : mauvais départ », *Le Devoir*, lundi 4 décembre.
- Marsan, Jean Claude (1984a). « Le plan de réaménagement du Vieux-Port, ce pourrait être le projet de la fin de siècle à Montréal », *Le Devoir*, 23 février.
- Marsan, Jean-Claude (1984b). « Un exemple pour Montréal, la rénovation du port intérieur de Baltimore », *Le Devoir*, samedi 25 août.
- Marsan, Jean-Claude (1985a). « Le Vieux-Port de Montréal : les mythes et la réalité », *Le Devoir*, samedi 2 février.
- Marsan, Jean-Claude (1985 b). « Les quais du Vieux-Port : un acquis », *Le Devoir*, samedi 23 février.
- Marsan, Jean-Claude (1985c). « Le Vieux-Port en transformation », *Le Devoir*, vendredi 5 juillet.
- Marsan, Jean-Claude (1985d). « Le marché aux illusions », *Le Devoir*, vendredi 23 août.
- Marsan, Jean-Claude (1991) «L'aménagement du Vieux-Port de Montréal les avatars de l'urbanisme promoteur», *L'aménagement urbain promesses et défis*, sous la direction de Annick Germain, pages 27 à 60.
- Marsan, Jean-Claude (1994). *Montréal en évolution*. Laval : Québec, Éditions du Méridien, 515 pages.
- Masse, Denis (1979a). « Des industriels refusent d'être évincés par les architectes du Vieux-Port », *La Presse*, 25 octobre.
- Masse, Denis (1979b). « Une fenêtre sur le fleuve, c'est le CN qui va écopier », *La Presse*, 7 mars.
- Masse, Denis (1980). « À cause de la Cité du cinéma, le Vieux-Port craint que le projet de fenêtre sur le fleuve soit compromis » *La Presse*, jeudi 17 janvier.
- Masse, Denis (1981). « Peut-être une fenêtre sur le fleuve cet été », *La Presse*, 4 février.



- Masse, Denis (1983). « Projet de \$500 millions ; importants changements en vue, Le Vieux-Port : 12 chantiers seront ouverts dès ce mois-ci », *La Presse*, mardi 22 novembre 1983.
- McLean, Éric (1993). « Vent nouveau sur le Vieux-Montréal ». *Vieux-Montréal en vue*, p 7 et 8.
- Mény, Y. et J.C. Thoenig (1989). *Politiques publiques*. Paris, Presses Universitaires de France, 391 pages.
- Merlin Pierre et Françoise Choay (1996). *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Paris Presses Universitaires de France, 863 pages.
- Michaud, J. (1991). *Les Œuvres du temps. Le Vieux-Montréal*. Guérin, 101 pages.
- Ministère des affaires culturelles et Ville de Montréal (1979). *Protocole d'entente sur le Vieux-Montréal et le patrimoine montréalais*.
- Monnier, E. (1992). *Évaluation de l'action des pouvoirs publics*. Paris : Économica, 245 pages.
- Mori, L. (1994). «Montréal et Toronto : deux partis d'urbanisme divergents», *Ces ports qui créèrent des villes*, sous la direction de C. Chaline, L'Harmattan, Paris.
- Mucchielli, A. (1994). *Les méthodes qualitatives*. Que sais-je no 2591. Paris : PUF, 128 pages.
- Muller, Pierre (1994). *Les politiques publiques*. Paris, PUF, 127 pages.
- Nijkamp P. et Blaas E. (1994). *Impact assessment and evaluation in transportation planning*, Dordrecht, Kluwer Academic Publishers inc., 251 pages.
- Noël, André (1984). « LaSalle nomme un conservateur à la tête du conseil du Vieux-Port », *La Presse*, samedi 22 décembre.
- Office des congrès et du tourisme du Grand Montréal (1993). *Les retombées économiques du Vieux-Port de Montréal*. 29p.
- Offner J.-M., B. Marchand, L. Sanders et P. Chan (1982). *Transports collectifs et activités commerciales locales*. Institut de recherche des transports, rapport no 57, 116 pages.
- Offner, Jean-Marc (1993). «Les “effets structurants” du transport : mythe politique, mystification scientifique». *L'espace géographique*, no3 1993, pages 233 à 242.

- Offner, Jean-Marc (1995). « L'invention politique et sociale de la technique », *Ville espace et valeurs* sous la direction de J.L. Gourdon et al. Paris l'Harmattan, pages 521 à 534.
- Offner, Jean-Marc et Denise Pumain, dir. de, (1996). *Réseaux et territoires significations croisées*. La Tour d'Aigues, éditions de l'Aube, 280 pages.
- Offner, Jean-Marc (2000). « Réseaux et dynamiques urbaines », *La ville et l'urbain, l'état des savoirs*, sous la direction de Thierry Paquot, Michel Lussault et Sophie Body-Gendrot, Paris : éditions la découverte, pages 137 à 155.
- Offner, Jean-Marc (2001). « Raisons politiques et grands projets », *Annales des Ponts et Chaussées*, n° 99, pages 55 à 59.
- Ogden, P. (1989). « L'aménagement des Docklands à Londres », *Ville, Espace et Valeurs*, sous la direction de J.L. Gourdon et al, Paris, l'Harmattan, 1995, pages 259 à 274.
- OPDQ : Office de planification et de développement du Québec (1988). *Bilan Socio-économique 1987 région de Montréal*. 80 pages.
- Ouellet, Pierre et Desrosiers, Hugues (1987). *Perspectives d'une entente sur la participation de la Ville de Montréal à l'aménagement du Vieux-Port*. document de travail de la SIMPA, 20janvier 1987.
- Ouimet, Michèle (2000). « La vie du port, Des kilomètres d'activités... et des jetées convoitées », *La presse*, Samedi 20 mai, page A1.
- Parcs Canada (1979). *Canal de Lachine - plan directeur*. 57 pages.
- Paré, Isabelle (1990). « Le ministre Corbeil songe à enlever la voie ferrée dans le Vieux-Port », *Le Devoir*, 8 mai.
- Patton, M.Q. (1980). *Qualitative evaluation methods*. California, Sage Publications, Inc., 379 pages.
- Paulhiac, F. (1997). « Principes d'une planification négociée et adaptative », *Collection «Culture et Ville»* no 97-3, INRS, groupe de recherche et de prospective sur les nouveaux territoires urbains, 79 pages.
- Pelletier, Jean (2000). *Pour une relance de la Table ...dite de concertation*. document de travail présenté à la Table de concertation, version 2, 14 pages.

- Pensum Conseil (1996). *L'activité économique au Vieux-Port de Montréal et ses retombées en 1996-1997*, 16 p.
- Peritz, Ingrid (1987). « City to spend \$50 million in Old Port », *The Gazette*, 18 septembre.
- Perrier, Yves (2000). « Le projet le plus en vue de Montréal », *La Presse*, 28 octobre, page J1.
- Piché, M. (1997). "Un quartier renaît", *Continuité*, numéro 72 printemps 97, p. 3.
- Pierre Bélanger Plus (1996). *Évolution 1990-1995 du marché du condominium-appartement à l'intérieur du Vieux-Montréal*, rapport préparé pour la Société de Développement de Montréal.
- Pinard, Guy (1981). « Renaissance encourageante du Vieux-Port », *La Presse*, 14 août.
- Pinard, Guy (1982a). « Fenêtre sur le fleuve : sur le point de se réaliser », *La Presse*, 28 août.
- Pinard, Guy (1982b). « Le port : un mariage de raison », *La Presse*, septembre 1982.
- Pinard, Guy (1988a). *Montréal, son histoire, son architecture, tome 2*. Montréal : les éditions La Presse, 421 pages.
- Pinard, Guy (1988b). *Montréal, son histoire, son architecture, tome 3*. Montréal : les éditions La Presse.
- Pinard, Guy (1992). « Le Vieux-Montréal, le grand négligé du 350<sup>e</sup> », *La Presse*, Samedi 16 mai 1992, B1.
- Pinson, D. (1997). « Projet de ville et projets de vie », Hayot, Alain et André Sauvage, dir. de (2000). *Le projet urbain, enjeux expérimentations et professions*. Actes du colloque "les sciences humaines et sociales face au projet urbain" organisé par l'INAMA et SHS-TEST à Marseille en janvier et février 1997. Paris : éditions de la Villette, pages 78 à 95.
- Piron, O. (1996). "Nouveaux processus d'aménagement" *L'aménagement en questions*, Martinand C. et Landrieu J. (dir.) Paris, ADEF, pages 85 à 172.
- Planque, G. (1996). «Le processus de réaménagement du Vieux-Port de Montréal», *Études Canadiennes* no 40, pages 43 à 63.

- Plassard, F. (1990). «Axes autoroutiers et développement des régions», *Les cahiers scientifiques du transport* no22, pages 81 à 98.
- Plaza, B. (1999). The Guggenheim-Bilbao Museum Effect : A reply to Maria V. Gomez : Reflective images : the Case of urban regeneration in Glasgow and Bilbao,
- Poirier, Cardinal, Hardy, Depatie (1988). *Mémoire*, soumis au Comité consultatif pour l'aménagement de l'arrondissement centre.
- Powell, David (1989). « Le fédéral entrave le progrès du Vieux-Port », *La Presse*, 1<sup>er</sup> décembre.
- Pratt, Alexandre (1999). « Boom économique dans le Vieux-Montréal », *La presse*, 14 juillet, page A7.
- Rémy, J. (1998). « Le projet urbain sens et signification », Toussaint Jean-Yves et Monique Zimmermann, dir. de . *Projet urbain, ménager les gens, aménager la ville*, Pierre Mardaga éditeur, p. 5 à 8.
- Robert, Carlier et Lavoie inc. (1975). *Arrondissement historique de Montréal, étude préparatoire à l'établissement du plan de sauvegarde et de mise en valeur*. Ministère des affaires culturelles, direction générale du patrimoine, 137 pages.
- Robert, J.-Cl. (1994). *Atlas historique de Montréal*. Montréal, Éditions Art Global, Éditions Libre Expression, 167 pages.
- Rodrigue, Normand (1985). « Concernant la vocation du Vieux-Port », *La Presse*, vendredi 16 août.
- Rodrigue, Normand (2000). « Le Port avant le Technodôme », *La Presse*, samedi 8 avril.
- Rodriguez, A. (1996). « Planifier la revitalisation d'une ville de tradition industrielle : innovations dans la politique urbaine de l'aire métropolitaine de Bilbao », *Du local au global*. Paris : L'Harmattan, (sous la direction de Demazières, C.), pages 121 à 141.
- Roncayolo, Marcel (1997). « Mémoires, représentations, pratiques - réflexions autour du projet urbain », Hayot, Alain et André Sauvage, dir. de (2000). *Le projet urbain, enjeux expérimentations et professions*. Actes du colloque "les sciences humaines et sociales face au projet urbain" organisé par l'INAMA et

- SHS-TEST à Marseille en janvier et février 1997. Paris : éditions de la Villette, pages 25 à 31.
- Rouillé, Lyne (2000). « Les échos de la saison estivale dans le Vieux-Montréal ». *Échos Vieux-Montréal centre-ville*, juillet 2000, p.3.
- Sadler, B. (1996). *L'évaluation environnementale dans un monde en évolution*. Agence canadienne d'évaluation environnementale, International Association for Impact Assessment, 300 pages.
- Scott, Richard et Josh Wolfe (1984). « Modest-income housing a key to reviving Old port », *The Gazette*, mardi 7 février.
- Shepherd, Harvey (1982). « Development of old port begins in six months, says chief », *The Gazette*, jeudi 14 janvier.
- Shepherd, Harvey (1983). « Union, farmers hope to save grain levator », *The Gazette*, lundi 14 février.
- Simard, J. ; D. Van Ginkle et B. Van Ginkle (1960). *Étude préliminaire du port*. Conseil du Port de Montréal, 43 pages.
- SIMPA (1987). *Analyse du plan budgétaire d'aménagement du Vieux-Port*, deuxième rapport d'étape juillet 1987, 14 pages.
- Simpson, Jeffrey, 1977. « Ottawa reveals \$60 million plan for Montreal old port renovation », *The Globe and mail*, 9 december 1977.
- Slack, B. (1975). *Le réaménagement portuaire au Canada*. Ministère d'État Affaires urbaines Canada, 48 pages.
- Société de développement de Montréal (2001). « La renaissance du Vieux-Montréal », dossier annexé au *Devoir*, 3 février 2001.
- Société du Vieux-Port de Montréal (1984). "La maison des sciences et des techniques dans le Vieux-Montréal", *mémoire présenté devant le Comité d'implantation sur la Maison des Sciences et des Techniques*, 26 pages.
- Société du Vieux-Port de Montréal (1997). *L'activité économique au Vieux-Port de Montréal et ses retombées en 1996-1997*.
- Société du Vieux-Port de Montréal (2000). *Rapport annuel 99/00*. 49 pages.
- Société du Vieux-Port de Montréal (2001). *Rapport annuel 2000/2001*, 49 pages.

- Société immobilière du Canada (le Vieux-Port de Montréal) ltée (1985). *Rapport annuel 84-85*. 32p.
- Société immobilière du Canada, Le Vieux-Port de Montréal (1988). *Résumé du plan budgétaire d'aménagement du Vieux-Port*, 39 pages.
- SODEM (2002). *Étude synthèse sur les clientèles du Vieux-Port de Montréal et leurs perspectives de marché*, Société du Vieux-Port de Montréal.
- Sokoloff, Béatrice (1999). *Barcelone ou comment refaire une ville*. Les Presses de l'Université de Montréal, 208 pages.
- Stake, R.E. (2000). "Case studies", *Handbook of qualitative research*. Denzin Norman K and Lincoln Yvona (ed), Thousand Oaks, Sage publications, Inc., pages 435 à 454.
- Steinebach, M. (1993). « Réflexions sur le projet urbain et le rôle de la forme urbaine, de l'espace dans la relation Mutation Economique et Urbanisme », Lacaze, (dir. de) *Mutations économiques et urbanisation*, Paris : La Documentation française, p357 à 369.
- Stevens, William K, (1985). « En retrouvant un peu de leur jeunesse, les ports des grandes villes du Nord-Est américain transforment ces dernières », article du *New York Times*, traduit par Jean Philippe Tastet dans *Le Devoir*, 20 juillet.
- Teigland J. (1999). "Mega-events and impacts on tourism ; the predictions and realities of the Lillehammer Olympics", *Impact Assessment and Project Appraisal*, volume 17, no4, pages 305 à 317.
- Tison (2000). « Des proprios dénoncent les Cités du multimédia de ce monde », *La Presse*, 29 juin 2000 A16.
- Tomas, F. (1998). « Vers une nouvelle culture de l'aménagement des villes », J. Y. Toussaint et M. Zimmermann (dir. de). *Projet urbain, ménager les gens, aménager la ville*, Pierre Mardaga éditeur, p15 à 34.
- Tourisme Montréal (2000). *Orientations stratégiques*. 2 pages.
- Tremblay, Odile (1992). « En arpentant le nouveau Vieux-Port », *Le Devoir*, vendredi 10 juillet.
- Trottier, Gaëtan (1985). « Souhait : le retour du fleuve devant le Vieux-Montréal », *La Presse*, lundi 23 septembre.

- Trottier, Gaëtan (1998). « L'argent et le maquillage de la momie », *Le Vieux-Montréal*, no1, janvier 1998, p.7 à 9.
- Vermeersch, Laurent (1998). *La ville américaine et ses paysages portuaires, entre fonction et symbole*. Paris, Montréal : L'Harmattan, 206 pages.
- Vester, F. (1988). « The biocybernetic approach as a basis for planning or environment », *System Practice*, vol.1 no4, p 399 à 413.
- Ville de Montréal (1965a). *Plan directeur du Vieux-Montréal, première partie : zonage, circulation, stationnement et propositions particulières*. Service d'urbanisme, 52 pages.
- Ville de Montréal (1965b). *Plan directeur du Vieux-Montréal, deuxième partie : les projets*. Service d'urbanisme.
- Ville de Montréal (1979). *Plan d'occupation des sols*.
- Ville de Montréal (1986). *Une stratégie : l'excellence ! Montréal sommet économique du 17 au 19 juin 1986. État de la situation*.
- Ville de Montréal (1992). *Plan directeur de l'arrondissement Ville-Marie*. 104 pages.
- Ville de Montréal (1993). *Plan des abords du Canal de Lachine*. Service de l'habitation et du développement urbain, 39 pages.
- Ville de Montréal (1996). *Les orientations de développement pour le Vieux Montréal 1995 – 2005*. document préliminaire pour discussion seulement, 57 pages.
- Ville de Montréal, (1998a). *Plan d'action pour le Vieux-Montréal*. 64 pages.
- Ville de Montréal, (1998b). *Plan d'action pour le Vieux-Montréal, cahier technique*. 117 pages.
- Ville de Montréal (2001). [http:// canaldelachine.montreal.point-net.com](http://canaldelachine.montreal.point-net.com) ; [canaldelachine.qc.ca](http://canaldelachine.qc.ca).
- Ville de Montréal et Quartier international de Montréal (1999). *Le quartier international, Programme particulier d'urbanisme*, 48 pages.
- Vincent, J. M. (1997). « Quelles mesures pour une cohabitation? », *Urbanisme*, juillet août, no 295, pages 44 à 48.
- Vischer, Jacqueline (1980). « False Creek : decline and rebirth », *Canadian architect*, vol. 25, no7 p. 37, 38 et 50.

- Warin, P. (1995). «Les politiques publiques, multiplicité d'arbitrages et construction de l'ordre social», in Faure, A. Pollet, G. et Warin, P. (sous la direction de), *La construction du sens dans les politiques publiques*. Paris, L'Harmattan, pages 85 à 101.
- Williamson, J. (1995). *Community design management*, 210 pages.
- Wilson, R.D. et McLean, E. (1964). *Le passé vivant de Montréal*. Montréal, McGill, University Press.
- Wilson, R.D. et McLean, E. (1976). *Le passé vivant de Montréal*. Montréal, McGill, University Press. (2d édition).
- Wilson, R.D. et McLean, E. (1993). *The living past of Montréal*. Montréal, McGill, University Press. (3ème édition).
- Windeyer, K. (1978). « Ottawa to dynamite grain storage area in Port of Montreal », *The Gazette*, june 1 1978.
- Wolff, Annette (1983). « Save our Vieux-Port », *The Gazette*, lundi 31 janvier.
- Wrenn, D., M. (1983). *Urban waterfront development*. Washington, the Urban Land Institute, 219 pages.
- Yin, R. K. (1994). *Case study research*. Thousand Oaks, California, Sage publication, 171 pages.



## **ANNEXE 1 - LISTE DES PERSONNES RENCONTRÉES**

Il s'agit de personnes rencontrées lors d'entrevues réalisées tout au long de la recherche et aussi de personnes intervenues lors des réunions de la Table de concertation du Vieux-Montréal. Quand l'avis des personnes rencontrées est cité dans le texte, il est indiqué le nom de la personne et la date de la rencontre ou de l'intervention. Nous donnons ici brièvement quelques indications sur certains aspects, en lien avec notre recherche, du parcours professionnel des personnes rencontrées.

**Beudet, Gérard**, urbaniste, professeur agrégé et directeur de l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal.

**Belrose, Pierre**, responsable de Tourisme Montréal.

**Brodeur, Mario**, chargé de projet au ministère de la Culture et des Communications du gouvernement du Québec.

**Bumbaru, Dinu**, directeur de Héritage Montréal.

**Cardinal, Aurèle**, architecte et urbaniste, professeur titulaire à l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal, associé principal du groupe d'architecture et d'aménagement Cardinal Hardy.

**Coulombe, Georges**, président et directeur général du groupe immobilier Gestion Georges Coulombe.

**Décarie, Jean**, géographe, au programme Archipel au ministère des Loisirs chasse et pêche du gouvernement du Québec entre 1979 et 1985, puis à la Ville de Montréal (service de l'Urbanisme puis service des Parcs) de 1987 à 1998.

**Demers, Clément**, architecte et gestionnaire, au service d'Urbanisme de la Ville de Montréal de 1973 à 1987, puis directeur général de la SIMPA jusqu'en 1994. Directeur général associé du Quartier international depuis 1998.

**Dufresne, Michel**, designer de l'environnement et détenteur d'une Maîtrise en urbanisme. Employé par la Société du Vieux-Port en 1985 et 1986 dans l'équipe de soutien aux membres du Comité consultatif. Membre du groupe Cardinal Hardy depuis 1988.

**Émond, Pierre**, vice-président et directeur de la Société du Vieux-Port à partir de 1983, président et chef de la direction de 1996 à 2000.

**Fortin, Pierre**, vice-président marketing et service à la clientèle de la Société du Vieux-Port de Montréal depuis janvier 2001 et responsable du centre des Sciences.

**Gariépy, Michel**, ingénieur civil et urbaniste, professeur titulaire à la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal. Membre du conseil d'administration de la Société du Vieux-Port de Montréal de 1985 à 1991 et président du comité d'aménagement de 1988 à 1991. Membre du conseil d'administration de la SDM.

**Jackson, Lorne**, chargé de projet à la Société de développement de Montréal.

**Knight, Allan**, architecte, professeur titulaire à l'École d'architecture de l'Université de Montréal.

**Lambert, Victor**, architecte et urbaniste, résidant du Vieux-Montréal, directeur de l'aménagement à la Société du Vieux-Port entre 1989 et 1993.

**Lasserre, Marie-Noëlle**, résidante du Vieux-Montréal, membre du conseil d'administration de l'Association des Résidants du Vieux-Montréal (ARVM), coordinatrice du groupe de travail qualité de vie.

**Lessard, Marie**, urbaniste, professeure titulaire à l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal et vice-présidente de la Commission Jacques-Viger de 1991 à 2001.

**London, Mark**, architecte, impliqué dans le réaménagement du *waterfront* de Toronto de 1973 à 1976. Responsable de L'Association/Le Vieux-Port de 1978 à 1981, puis directeur de Héritage Montréal. Actuellement au service des Parcs de la Ville de Montréal.

**Luxemberg, Éric**, président du regroupement des commerçants du Vieux-Montréal.

**Malins, Fiona**, résidante du Vieux-Montréal depuis 1977, guide touristique et traductrice, vice-présidente de l'Association des Résidants du Vieux-Montréal (ARVM) et responsable du journal de l'Association.

**Marchand, Denys**, architecte, professeur titulaire à l'École d'architecture de l'Université de Montréal.

**Marsan, Jean-Claude**, architecte et urbaniste, professeur titulaire à l'École d'architecture de l'Université de Montréal.

**Mc Donnought, Bryant**, membre du Conseil d'administration de la Société du Vieux-Port en 1984 et 1985, représentant l'Office de Planification et de Développement du Québec. Actuellement sous-ministre adjoint aux politiques et à la concertation métropolitaine du ministère des Affaires municipales et de la Métropole du gouvernement du Québec.

**Turgeon, Michel**, chef des communications au Port de Montréal.

**Morel, Gilles**, directeur du bureau de promotion et de mise en valeur du Vieux-Montréal et coordonnateur de l'Entente MCCQ/Ville, directeur du marché Bonsecours et secrétaire permanent du Comité de coordination du Vieux-Montréal.

**Ouellet, Pierre**, résidant du Vieux-Montréal, directeur Régional (Montréal) au ministère des Affaires Culturelles de 1974 à 1981. Directeur de la SIMPA de 1981 à 1987. Directeur du service de l'Urbanisme puis du service du développement économique et urbain de 1987 à 1999. Représentant de la Ville au conseil d'administration de la Société du Vieux-Port de 1984 à 1994.

**Pelletier, Jean**, président de la Table de concertation du Vieux-Montréal.

**Trottier, Gaétan**, historien d'art et d'architecture, résidant du Vieux-Montréal, propriétaire de l'auberge Pierre du Calvet. Président d'Action Vieux-Montréal dans les années quatre-vingts.

## ANNEXE 2 PREMIÈRE PHASE DE CONSULTATION DU PUBLIC -

synthèse des recommandations du public (Association/Le Vieux-Port, 1978)

<i>Recommandations d'ordre général</i>	<i>Recommandations formulées par secteur</i>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Conserver la navigation maritime et le cachet du Vieux-Port</li> <li>2. Favoriser l'accès aux rives du fleuve et leur utilisation par le public</li> <li>3. Penser le réaménagement du Vieux-Port pour qu'il réponde surtout aux besoins généraux des habitants de la région de Montréal</li> <li>4. Créer un réseau à l'air libre (avec des pistes cyclables et des pistes de ski de randonnée) reliant le Canal de Lachine, le Vieux-Montréal et la Cité du Havre, qui constituerait le noyau d'un réseau régional en plein air</li> <li>5. Prôner des fonctions qui aboutiraient à une utilisation des lieux aussi active que possible en tout temps du jour et de l'année</li> <li>6. Le plan de réaménagement devrait améliorer le service de transport en commun et réduire l'accès automobile et le stationnement au minimum</li> <li>7. Il faudrait conserver et réaffecter tous les immeubles qui offrent une certaine richesse architecturale ou historique</li> <li>8. Le gouvernement devrait être disposé à consacrer des sommes considérables au cours des prochaines années pour améliorer la qualité du secteur en vue de son utilisation par le public</li> <li>9. On devrait penser à des affectations mixtes consécutives à de nombreux projets indépendants d'initiative publique ou privée</li> <li>10. Réaménager le secteur graduellement, petit à petit, en le dotant d'un grand nombre d'activités nouvelles d'ici 5 à 10 ans</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Le Vieux-Port : le secteur contigu au Vieux-Montréal devrait servir principalement à compléter et à stimuler le réaménagement à l'intérieur du quartier historique</li> <li>2. La parcelle de terrain linéaire comprise entre le Vieux-Montréal et le fleuve devrait être presque totalement dégagée, faire vibrer les petits bâtiments d'une foule d'activités publiques et cacher le moins possible la vue depuis la rue de la Commune</li> <li>3. Les quais King Edward et Alexandra devraient surtout être l'emplacement d'installations publiques et maritimes</li> <li>4. Le quai Jacques-Cartier devrait surtout tenir lieu d'aire publique dégagée où se mêlerait le va et vient de la foule tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, comme dans le cas d'un marché</li> <li>5. Pointe à Callière : on devrait préconiser la rénovation des bâtiments existants en vue de l'habitation et ériger à l'endroit des bâtiments déjà démolis des immeubles qui s'harmonisent au cachet historique du secteur</li> <li>6. Cité du Havre jetée McKay : y créer de nouvelles sphères d'activité et en améliorer l'accès pour que le public puisse s'en prévaloir davantage</li> <li>7. Le Canal de Lachine : ses abords devraient être réaménagés en parc et la voie maritime rouverte</li> <li>8. La zone industrialo-portuaire à l'ouest : les industries établies devraient demeurer, mais on devrait y ajouter des industries non polluantes ainsi que des immeubles à bureaux</li> </ol>

## **ANNEXE 3 - MANDAT ET OBJECTIFS DE LA SOCIÉTÉ DU VIEUX-PORT**

### *LE MANDAT*

La société a pour mandat :

- de développer et de promouvoir le développement du territoire du Vieux-Port selon le plan directeur approuvé ; à cette fin elle devra :
  - mettre en place les infrastructures de base, les équipements et services susceptibles de favoriser la venue d'entreprises privées ou destinés au grand public ;
  - sur une base sélective, investir dans le réaménagement ou la construction de certains immeubles afin d'en tirer des revenus suffisants pour lui permettre de couvrir les dépenses d'exploitation qu'elle encourra dans des actions de développement à caractère non rentable ;
  - en fonction de la délégation de pouvoir qui lui sera conférée par le ministre en temps opportun, passer des ententes (baux cessions, ventes, concessions, etc.) en vue d'inciter le secteur privé à investir directement dans le développement résidentiel, commercial, culturel, touristique et récréatif ;
  - conclure toute entente nécessaire avec d'autres paliers de gouvernement susceptibles d'associer d'autres fonds publics à ceux du Gouvernement du Canada.
  - d'administrer, de gérer et d'entretenir les biens de Sa Majesté.

### *LES OBJECTIFS*

La Société s'engage à respecter les objectifs généraux suivants :

- mettre en évidence le souci du gouvernement fédéral de faire face à ses responsabilités de grands propriétaire foncier ;
- sauvegarder et promouvoir le patrimoine culturel canadien ;
- améliorer les conditions de vie urbaine et faciliter l'accès du public au bord de l'eau ;
- contribuer aux efforts de relance économique régionale ;
- maintenir toute activité portuaire compatible avec le nouveau contexte urbain, dans le respect du patrimoine immobilier ancien.

La Société s'engage à développer le territoire du Vieux-Port en fonction des objectifs d'aménagement suivants :

- intégrer l'aménagement du territoire et celui du Vieux-Montréal dans une stratégie commune de développement;
- contribuer à la revitalisation du Vieux-Montréal par la création d'un équilibre économique et social appuyé par l'introduction de nouvelles fonctions urbaines (résidentielles, culturelle et récréative) sur le territoire ;
- appuyer la diversification résidentielle du Vieux-Montréal
  - par l'implantation d'îlots résidentiels offrant un choix élargi de types de logements ; et
  - par l'aménagement de stationnements, d'espaces verts, d'aires ouvertes et de circuits piétonniers accessibles au grand public sur l'ensemble du territoire;
- redonner à la rue de la Commune le caractère riverain et public qu'elle a jadis connu;
- relier les aménagements du Canal de Lachine à ceux du Vieux-Port;
- créer sur le territoire des unités contemporaines de voisinage en tirant le meilleur parti possible du bâti existant (quais, hangars, infrastructures, etc. ...).