

**Le Havre de Montréal**

# HAVRE DE MONTRÉAL

## Table des matières

Les objectifs	3
Le contexte du lieu	3
Le développement concerté du Havre de Montréal	4
Défi	4
Résultats attendus	4
Stratégie	4
Fonctionnement	4
Investissements des deux dernières décennies	5
Enjeux d'investissements	6
Enjeu 1 – Desserte Centre-ville — Rive-Sud	7
Enjeu 2 – Desserte parc Jean-Drapeau — Vieux-Port — Vieux-Montréal	8
Enjeu 3 – Stationnement incitatif — Accès autoroute Bonaventure et pont Victoria	9
Enjeu 4 – Transport des marchandises — Quais et voies ferrées	10
Enjeu 5 – Secteur industriel agroalimentaire — Sud-Ouest	11
Enjeu 6 – Technoparc et secteur connexe	12
Enjeu 7 – Pôle Peel — Canal de Lachine	13
Enjeu 8 – Cité du Havre	14
Enjeu 9 – Pointe Est de l'Île-des-Soeurs — Pont Champlain	15
Enjeu 10 – Silo n° 5	16
Enjeu 11 – Quais récréotouristiques Alexandra, King Edwards, de l'Horloge	17
Enjeu 12 – Parc Jean-Drapeau	18
Enjeu 13 – Le fleuve et ses berges	19
Enjeu 14 – Les portes du Havre	20
Carte – Les enjeux de développement, de mise en valeur et de conservation	

---

## Les objectifs

La Ville de Montréal explore depuis plusieurs années les diverses options de développement et d'aménagement pour le secteur du Havre. Les réflexions sont guidées par les objectifs suivants :

- **La création d'un axe touristique de catégorie internationale;**
- **Le développement des secteurs déstructurés au sud du centre-ville;**
- **L'amélioration de l'accessibilité au Havre et aux grands pôles touristiques;**
- **L'investissement dans les grands espaces publics du Havre.**

À cela s'ajoute le besoin de favoriser le développement de l'habitation, d'équipements socioculturels et récréo-touristiques dans le Havre.

L'intention est de poursuivre les efforts amorcés en ce sens afin qu'ils se traduisent dans un plan de développement et d'investissement concertés, qui s'inscrira dans le cadre des objectifs généraux de la Ville pour son développement économique, social, culturel et environnemental.

## Le contexte du lieu

Les espaces urbains situés autour du havre historique de Montréal sont au cœur de l'image de marque de Montréal. La réappropriation de ces espaces pour y habiter, le développement des nouvelles fonctions d'affaires et touristiques, confirment la position du secteur comme lieu de convergence des diverses activités économiques et urbaines.

Le Havre abrite notamment des destinations touristiques qui sont parmi les plus importantes du Canada : le Vieux-Port avec environ cinq millions de visiteurs par année, le parc Jean-Drapeau avec cinq millions de visiteurs pour le Casino et trois millions pour les autres attractions dont La Ronde; le Vieux-Montréal, qui est immédiatement adjacent au Havre, est la plus importante destination touristique au Québec. De plus, le fleuve s'est ouvert en mai 2002 à une nouvelle navigation de plaisance via le canal de Lachine. Le Havre constitue l'accès privilégié au fleuve pour les résidants et visiteurs de la métropole.

## Le développement concerté du Havre de Montréal

### Défi

Le défi est d'harmoniser les intérêts publics et privés autour d'un plan d'intervention mobilisateur et rassembleur. Il est nécessaire de développer une vision intégrée du secteur, permettant aux différents intervenants de projeter un aménagement d'ensemble cohérent. Cela veut dire promouvoir une vision harmonieuse du Havre de Montréal, orientée vers la synergie et la complémentarité des activités pour l'ensemble des Montréalais.

Enfin, il faudra susciter des investissements publics et privés de l'ordre de trois milliards de dollars.

### Résultats attendus

Le tout résultera en une vision d'ensemble. Elle prendra forme à travers un projet d'investissements publics comme levier de développement. Ce dernier s'exprimera à travers un plan directeur pour le secteur à l'étude, incluant différents scénarios d'occupation du sol, des correctifs au réseau de transport ainsi qu'une vision du type de développement souhaitable.

L'opération sera menée par une société sans but lucratif permettant aux acteurs impliqués de travailler ensemble à la réalisation du projet dans les délais les plus courts et de la façon la plus efficace possible. Un scénario stratégique de financement du concept de développement proposé sera mis en place, reflétant l'apport attendu de chacun des niveaux de gouvernement selon les usages et les juridictions et du secteur privé, incluant les retombées fiscales et économiques induites des investissements, pour permettre à la vision de prendre forme.

### Stratégie

Il est proposé de créer la **Société du Havre de Montréal**, laquelle regroupera les principaux acteurs du développement et de la mise en valeur du Havre, dont la Ville, les gouvernements, les agences publiques et les propriétaires foncier.

Ses caractéristiques seront :

- Une présidence d'honneur;
- Une coprésidence partagée;
- Un conseil d'administration Canada/Québec/Montréal/secteur privé;

### Fonctionnement

La Société bénéficierait d'un budget de démarrage permettant son fonctionnement, les études et le pré-développement, de l'ordre de 1 M\$ dont le financement reste à préciser. Une direction sera créée dans le cadre de la Société. L'équipe de projet sera constituée d'experts de la Ville de Montréal et de professionnels du secteur privé qui assureront la conception du projet.

Finalement, la Société du Havre de Montréal permettra d'accélérer le processus en vue de la réalisation d'un plan directeur d'ici un an et verra à proposer une structure de mise en œuvre et de financement.

# HAVRE DE MONTRÉAL

## Investissements des deux dernières décennies



Plusieurs interventions ont été lancées au cours des deux dernières décennies pour mettre en valeur les espaces qui entourent le Havre, soit :

- La réalisation du projet Quartier international de Montréal (QIM), lequel représente un potentiel immobilier de plus de 1,3 milliard de dollars, avec des travaux d'aménagement publics de 85 M\$ et des projets en cours d'une valeur de plus de 600 M\$, dont l'agrandissement du Palais des congrès;
- L'émergence de la Cité du Multimédia (225 M\$);
- La mise en valeur du Vieux-Montréal, notamment par l'entente MCCQ-Ville qui, renouvelée sur une base continue depuis son adoption en 1979, vient d'être reconduite de 50 M\$ pour l'exercice 2000-2005;<sup>1</sup>
- La réhabilitation du canal de Lachine (100 M\$);
- L'aménagement du Vieux-Port (125 M\$), l'embellissement et le développement du parc Jean-Drapeau (240 M\$).

L'image de Montréal à l'échelle internationale est remarquable. Du magazine londonien Wallpaper au Robb Report (destiné aux Américains bien nantis), en passant par le National Geographic Traveler, le magazine multimédia Wired, la prestigieuse revue Gourmet et le bimensuel alternatif Utne Reader, Montréal fait parler d'elle de toutes parts en ce début officiel du nouveau millénaire.<sup>2</sup> « Montréal se classe au 5e rang des villes préférées en Amérique du nord », selon un sondage du prestigieux magazine Travel & Leisure, de New York.<sup>3</sup> Montréal a même tenu son propre rôle dans le récent film The Score.

<sup>1</sup> *Lentente*, conclue entre le ministère de la Culture et des Communications du Québec et la Ville de Montréal, a permis de mettre sur pied un mécanisme permettant de définir les priorités d'action et de coordonner les interventions publiques sur le territoire de l'arrondissement historique. Elle a, en outre, fourni un mécanisme adéquat de financement conjoint applicable autant aux investissements publics qu'à l'aide financière aux propriétaires privés du Vieux-Montréal.

<sup>2</sup> « Montréal International! La métropole fait rêver le monde », *La Presse*, 3 janvier 2001.

<sup>3</sup> « Montréal parmi les villes nord-américaines préférées », *Les Affaires*, 25 août 2001.

# HAVRE DE MONTRÉAL

## Enjeux d'investissements

Le centre de Montréal est le cœur de la métropole du Québec. Sa vitalité et son attrait conditionnent l'image de la ville entière. Il faut renforcer les qualités qui font de Montréal une ville attrayante pour les investisseurs ainsi que pour la main-d'œuvre qualifiée, les visiteurs et les nouveaux résidents. La qualité du milieu de vie est un facteur déterminant de localisation ou de destination pour les entreprises, les résidents et les consommateurs.

Le fleuve Saint-Laurent, le profil du centre-ville et le mont Royal sont les trois principaux éléments qui forment l'identité visuelle de Montréal. Les grands symboles de l'identité du cœur de Montréal sont un bien précieux en regard de l'industrie touristique, de l'image et du rôle international de la Ville, de l'histoire, du sentiment d'appartenance et du bien-être des Montréalais.

À leur pied, le Havre de Montréal représente 465 hectares à mettre en valeur pour optimiser les retombées économiques et sociales à l'échelle de la métropole.

### **Miser sur le pouvoir d'attraction de Montréal et le renforcer par le projet du Havre, c'est :**

- Stimuler le développement immobilier;
- Améliorer le transport en commun;
- Mettre en valeur les espaces publics;
- Affirmer le caractère unique du havre historique de Montréal.

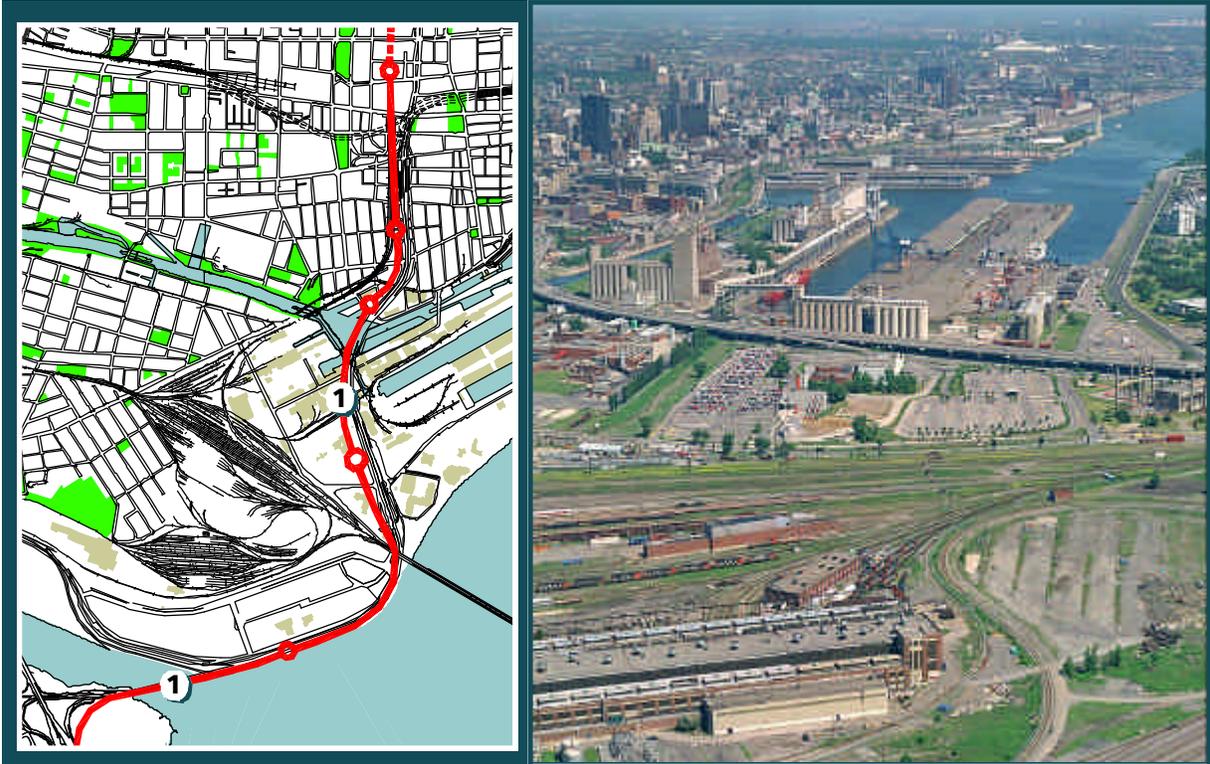


# HAVRE DE MONTRÉAL

## ENJEU 1

### Desserte Centre-ville

### Rive-Sud



La circulation automobile qui transite quotidiennement par le Havre et les secteurs qui y sont connexes les dévalorise et freine leur développement. L'effet combiné de la congestion automobile et la mauvaise desserte en transports en commun amplifie la problématique d'accès à ces sites. Or, la principale destination de ces transits est la Rive-Sud.

Le projet de train léger sur l'estacade du pont Champlain entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal, estimé à environ 640 M\$, a franchi une nouvelle étape avec l'octroi par l'Agence métropolitaine de transport (AMT) des contrats pour la réalisation d'études techniques et environnementales.

À cet enjeu peut se joindre celui d'un important carrefour intermodal de transport des passagers, faisant intervenir les acteurs que sont le CN et le CP. Selon le parcours emprunté et le point d'arrivée choisi, le train léger pourrait peut-être s'arrimer avec le projet de lien rapide Dorval ou même se prolonger jusqu'à la station de métro McGill. Le tracé illustré n'est qu'une option parmi d'autres.

De telles interventions permettraient à la fois de desservir les nouveaux pôles de développement de la Cité du Multimédia (6 000 emplois en 2001, 10 000 nouveaux emplois d'ici 2003), du bassin du Canal et du Technoparc et de désengorger les pôles récréotouristiques.

Le nouveau lien contribuera aux objectifs de développement et d'aménagement des secteurs traversés, tout en respectant le milieu dans lequel il s'inscrira. Le parcours sera enrichi d'aménagements conviviaux et sensibles aux besoins de desserte locale.

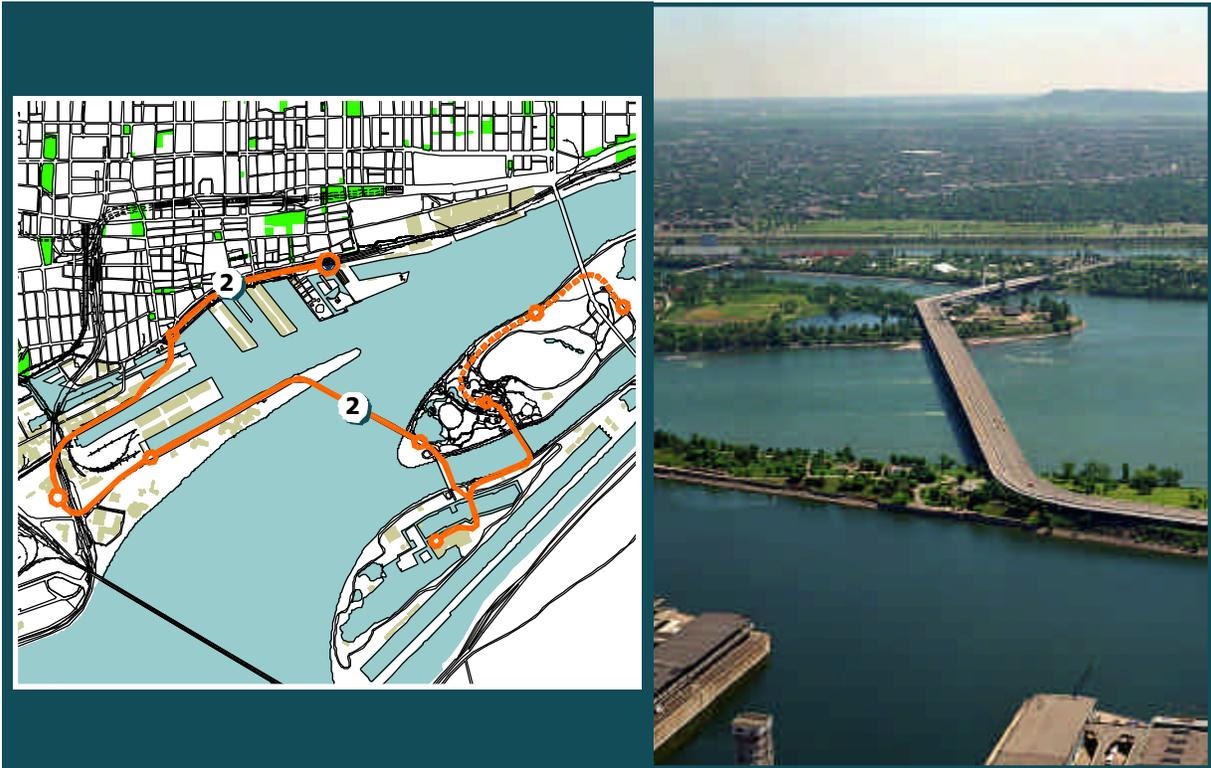
## HAVRE DE MONTRÉAL

### ENJEU 2

Desserte parc Jean-Drapeau

Vieux-Port

Vieux-Montréal



Ces sites ont une importance économique et récréotouristique majeure pour la ville de Montréal et la région métropolitaine, mais ils sont difficiles d'accès. Le réseau routier du Vieux-Montréal et du Vieux-Port offre une capacité véhiculaire relativement faible. De plus, la circulation est devenue moins tolérable pour les résidents de la Cité du Havre.

L'enjeu consiste à augmenter l'achalandage sur ces sites et de les amener à leur plein potentiel sans amplifier la problématique d'accès ni les nuisances afférentes, d'où la nécessité d'y développer un système de transport collectif approprié et efficace.

Au coût prévu de 215 M\$ et encore à l'étape de l'étude de faisabilité, un projet de train léger qui relierait le parc Jean-Drapeau au centre-ville pourrait éventuellement s'intégrer au projet du train léger Centre-ville — Rive-Sud. Par ailleurs, la possibilité de construire une station de métro Vieux-Montréal — Vieux-Port sur la ligne 4 doit être évaluée dans le nouveau contexte du Havre.

En plus de répondre à une nécessité, le train léger peut être une attraction remarquable qui permet d'offrir des visites « guidées » du Havre et, à partir des îles, une vue imprenable sur la ville.

À plus court terme, une navette pourrait être mise à la disposition des visiteurs.

# HAVRE DE MONTRÉAL

## ENJEU 3

### Stationnement incitatif

#### Accès autoroute Bonaventure et pont Victoria



#### 3a Stationnement incitatif

Il convient de rationaliser les aires de stationnement et de développer parallèlement le système de transport collectif afin de réduire la présence de l'automobile et les nuisances qui y sont associées, notamment dans les îles, sur l'avenue Pierre-Dupuy et dans le Vieux-Montréal.

En 1967, l'Exposition universelle de Montréal accueillait cinquante millions de visiteurs, l'accès véhiculaire au site était toutefois limité. L'emplacement de l'actuel Technoparc servait de stationnement de transbordement.

Le nombre de visiteurs dans le Havre aujourd'hui est de l'ordre de dix millions par année. Plusieurs terrains comblent actuellement une partie des besoins en stationnement, dont les terrains sis sur l'emplacement de l'ancien Autostade. Ce secteur, d'une superficie d'environ huit hectares, a le potentiel d'accueillir de 4 000 à 8 000 voitures. Sur ce site central situé aux abords de l'autoroute Bonaventure, la construction d'un stationnement étagé relié au transport en commun par une station intermodale permettrait d'acheminer les visiteurs par un mode de transport moins nuisible et de réduire le nombre de stationnements dans les îles. L'ensemble offrirait de plus une nouvelle alternative de stationnement aux personnes se dirigeant vers le Vieux-Port, le Vieux-Montréal et la Cité du Multimédia.

#### 3b Accès autoroute Bonaventure et pont Victoria

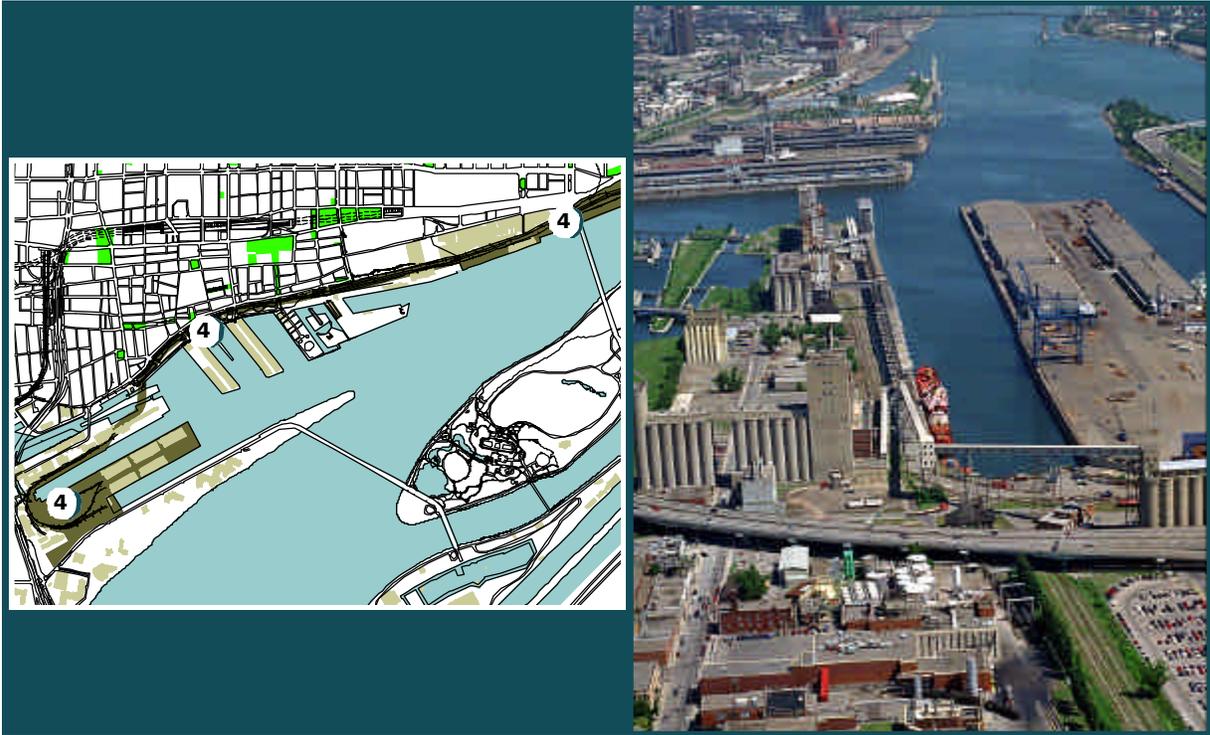
L'amélioration des accès immédiats doit, par la même occasion, être réalisée : les approches aux accès de l'autoroute, le chemin Riverside, la piste cyclable, l'avenue Pierre-Dupuy et les approches du pont Victoria. Un des objectifs poursuivis vise à rehausser la qualité de l'aménagement et à simplifier le parcours de ce qui constitue la porte d'entrée du Havre pour les automobilistes, qu'il importe de capter en amont des pôles d'activités, sur cet axe majeur de l'autoroute Bonaventure et de la rue University, du pont Victoria et de la rue Bridge.

# HAVRE DE MONTRÉAL

## ENJEU 4

### Transport des marchandises

#### Quais et voies ferrées



Le port de Montréal engendre des retombées annuelles de près de deux milliards de dollars.<sup>1</sup> De plus, le port accueille chaque année à la gare maritime Iberville, à la jetée Alexandra, environ 30 000 passagers de navires de croisières.<sup>2</sup> Cette activité engendre à elle seule des retombées économiques de l'ordre de 10 M\$ par année. D'ici la fin de 2005, l'Administration portuaire de Montréal (APM) prévoit effectuer des investissements dépassant 200 M\$ dans l'amélioration et l'agrandissement de ses installations.<sup>3</sup>

Par ailleurs, le long des quais et des voies ferrées, se trouvent érigés des ensembles résidentiels représentant plusieurs centaines de millions de dollars d'investissements. Le 1000 de la Commune, l'ancien entrepôt frigorifique, accueillera environ 180 condominiums pour un investissement totalisant 70 M\$. Sur le site du Faubourg Québec où une phase est déjà complétée, 750 unités sont actuellement projetées et en voie de réalisation.

Cela dit, malgré l'importance indéniable du port, plusieurs questions se posent quant à sa vocation à l'extrémité ouest. L'avenir du Havre de Montréal est-il de nature récréotouristique, industrielle ou mixte? Quel est le meilleur usage à faire de ces sites représentant une superficie globale d'environ cinquante hectares et comprenant le quai Bickerdike, une voie ferroviaire et les quais situés près du pont Jacques-Cartier, à la porte d'entrée Est du Havre et du centre de Montréal.

Cet enjeu est au cœur du Havre. Les questions posées aujourd'hui dans une optique à moyen et long terme permettront de mieux planifier et orienter le développement et les investissements.

<sup>1</sup> Discours du président-directeur général de l'Administration portuaire de Montréal, M. Dominic J. Taddeo, au Cercle canadien de Montréal, février 2001.

<sup>2</sup> Rapport annuel, Port de Montréal, 1999.

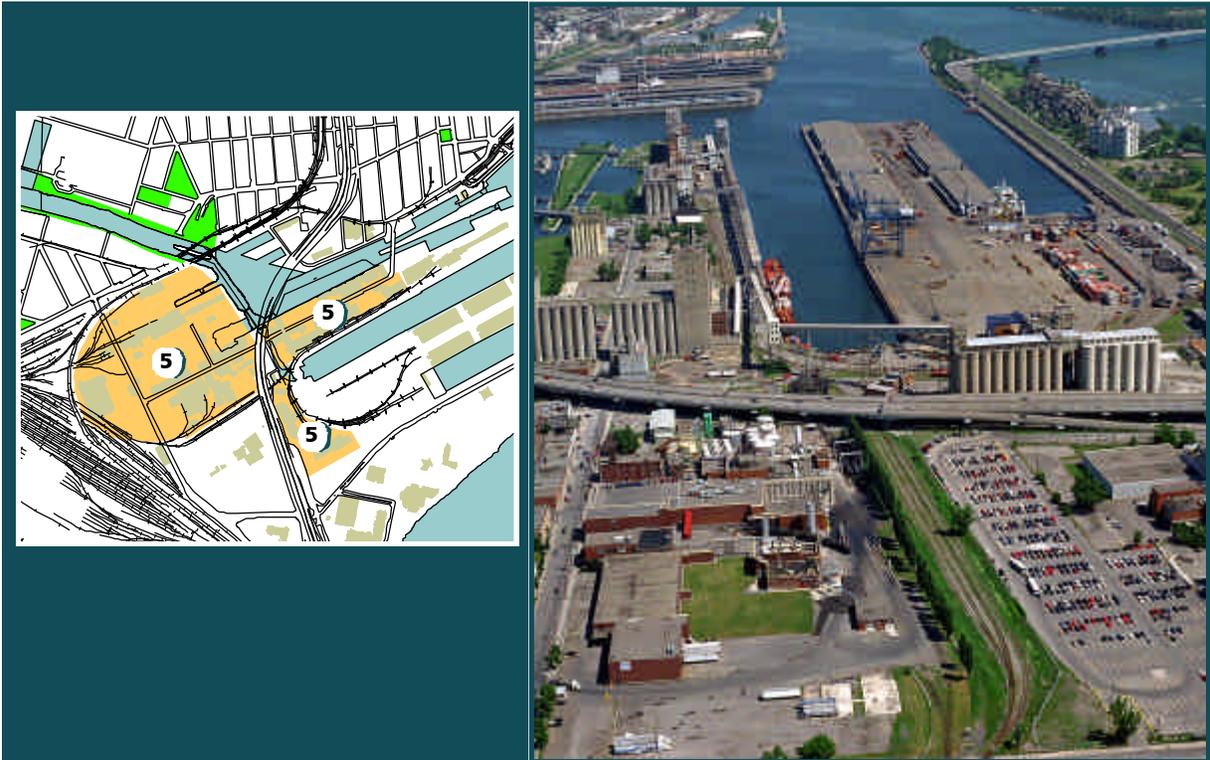
<sup>3</sup> « Ambitieux programme d'investissements dans le port de Montréal », *Les Nouvelles*, Port de Montréal, 5 octobre 2001.

# HAVRE DE MONTRÉAL

## ENJEU 5

### Secteur industriel agroalimentaire

#### Sud-Ouest



Situé de part et d'autre de l'autoroute Bonaventure, dans l'axe de la rue Mill et en bordure du canal de Lachine, ce secteur principalement occupé par des industries agroalimentaires, s'étend sur une superficie d'environ 36 hectares.

À elles seules, trois entreprises majeures (*ADM Agri-Industries Ltd*, *Canada Maltage Cie Ltée*, et *Cereal Foods Canada Inc.*) couvrent une superficie approximative globale de huit hectares.

Par contre, des entreprises de la nouvelle économie s'y installent, telle Sprint, ce qui amène à vouloir évaluer le potentiel de requalification du secteur. Il convient de considérer conséquemment les aspects suivants :

- La mise en valeur du bassin Peel et de l'ensemble du secteur;
- L'attraction de nouvelles entreprises liées à la nouvelle économie;
- La nécessité de garder la desserte maritime et ferroviaire;
- La possibilité de relocaliser certaines entreprises à l'ouest de l'autoroute;
- L'accessibilité à un futur parc de stationnement et à la station intermodale connexe.

## HAVRE DE MONTRÉAL

### ENJEU 6

#### Technoparc et secteur connexe



Le Technoparc a une superficie approximative de quarante hectares. Y sont déjà établis Bell Mobilité Cellulaire Inc., la Compagnie Télélobe Canada Inc. et les Studios Mel's qui ont doublé la superficie de leurs plateaux de tournage.

On trouve aussi à proximité, à l'entrée de la Cité du Havre, un secteur de 7,5 hectares où sont installés les bureaux de l'Administration portuaire de Montréal et des entreprises du monde des médias. Ces deux secteurs d'activité peuvent s'arrimer et une vocation élargie devra y être développée pour utiliser le plein potentiel du site.

Le Technoparc dispose d'une visibilité et d'une accessibilité remarquables, localisé avantageusement en bordure de l'autoroute Bonaventure, près du fleuve. De plus, cette facilité d'accès sera accrue par la station prévue dans le cadre du projet de train léger Centre-ville — Rive-Sud.

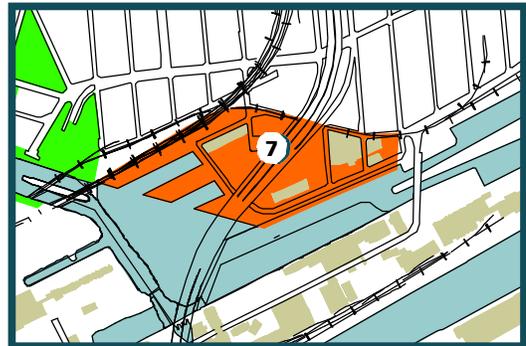
# HAVRE DE MONTRÉAL

## ENJEU 7 Pôle Peel

### Canal de Lachine



Une somme de 98 M\$ (Ville de Montréal : 60 M\$, Parcs Canada : 38 M\$) a été investie dans la réhabilitation du canal de Lachine pour sa réouverture, dont le dégagement du bassin Peel et la construction du viaduc reliant la rue Peel à la rue de la Commune.



La présence accrue de plaisanciers et d'admirateurs que cela suscitera, pourra se traduire en opportunités de toutes sortes. Tous les sites offrant une vue privilégiée sur les plans d'eau chercheront à s'assurer de nouvelles clientèles, qu'il s'agisse de commerces, d'entreprises diverses ou de bâtiments à occupations multiples.

Le pôle Peel, d'une superficie d'environ sept hectares, est prometteur. Une activité économique est déjà perceptible non loin de là, sur la rue Peel :

- L'École de technologie supérieure (ÉTS) a soumis un projet de construction d'un nouveau pavillon au coût de 45,4 M\$, à l'angle des rues Peel et Notre-Dame;
- Le projet *Le Cours Chaboillez* pourrait accueillir environ 1 400 logements, plus de 65 000 m<sup>2</sup> de superficie commerciale et un hôtel de 300 chambres, à l'angle de la rue Peel avec les rues Notre-Dame et Saint-Jacques.

Le pôle Peel sera la charnière permettant à la clientèle du pôle des affaires de la rue Peel de se rendre au canal de Lachine et au Havre pour se divertir.

## HAVRE DE MONTRÉAL

### ENJEU 8 Cité du Havre



La Cité du Havre constitue le parfait exemple d'un site où la proximité de l'eau a contribué à sa mise en valeur, malgré certains désagréments des secteurs adjacents. La maximisation du potentiel de développement résidentiel des quelque huit hectares qui y sont disponibles est en jeu. Leur développement et leur mise en valeur est tributaire de :

- Un système de transport en commun efficace et approprié;
- Un parc de stationnement hors site;
- Et, d'une façon plus relative, l'affectation du quai Bickerdike.

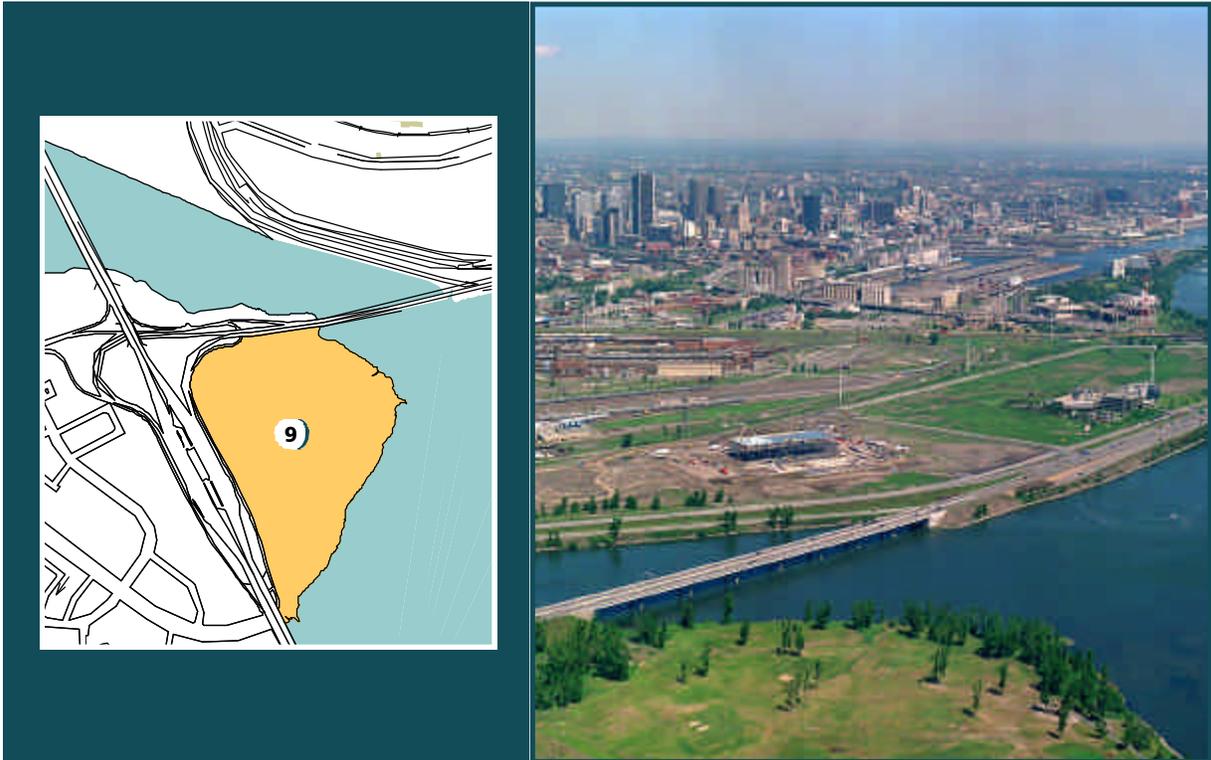
Une intervention concertée permettra de voir le Havre et sa Cité s'épanouir à leur plein potentiel.

## HAVRE DE MONTRÉAL

### ENJEU 9

#### Pointe Est de l'Île-des-Soeurs

#### Pont Champlain



Dans le sillage de l'épanouissement du Havre de Montréal, il sera possible d'inclure la pointe Est de l'Île-des-Soeurs qui se trouve immédiatement face à l'actuel Technoparc.

Ce site, qui est actuellement sous-utilisé, possède un fort potentiel avec ses 22 hectares situés en bordure de l'eau.

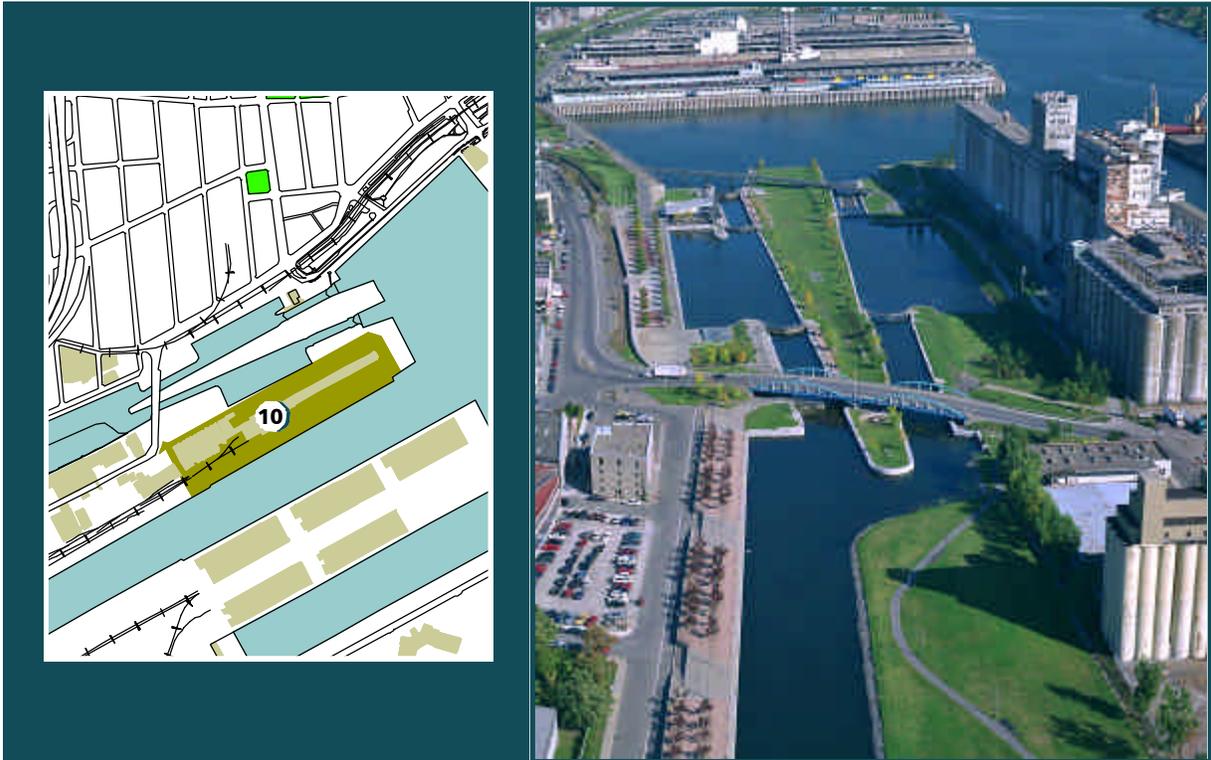
Vouée à un développement de haute densité, à des fins d'habitation, de bureaux et d'hôtels, la pointe de l'île offre également un potentiel de mise en valeur des rives et de ses vestiges archéologiques.

La pointe de l'île est aussi située à la porte d'entrée du coeur de Montréal. Elle est à l'avant-plan du panorama qui s'offre aux touristes qui empruntent le pont Champlain et qui peuvent apprécier, d'un seul coup d'oeil, les principaux éléments de l'identité visuelle de Montréal : le fleuve et son Havre, le centre-ville et le mont Royal.

## HAVRE DE MONTRÉAL

### ENJEU 10

#### Silo n° 5



Objet d'émotions de toutes sortes, le silo no 5 est un élément déterminant dans la définition du Havre de Montréal, localisé comme il l'est en son centre.

Compte tenu de son emplacement au pied de l'axe structurant qu'est la rue McGill/Beaver Hall et du témoignage historique qu'il rend de l'industrie agroalimentaire au Canada, il est essentiel d'évaluer son potentiel de développement et de préservation.

Des recherches ont déjà été effectuées relativement à d'autres éléments similaires dans le monde. Certains ont été réutilisés à profit, tout en étant à la fois reconnus comme héritage patrimonial. L'évaluation détaillée de sa structure pourrait permettre de prendre une décision éclairée sur le potentiel de cette construction monumentale dans ce site de 4 ha.

Il suffit de se rappeler son emplacement stratégique et unique actuellement inexploité, pouvant servir de pivot entre l'axe de la rue McGill et le Vieux-Port, pour que l'ensemble stimule les réflexions de tous et chacun.

## HAVRE DE MONTRÉAL

### ENJEU 11

#### Quais

#### récréotouristiques

#### Alexandra, King-Edward, de l'Horloge



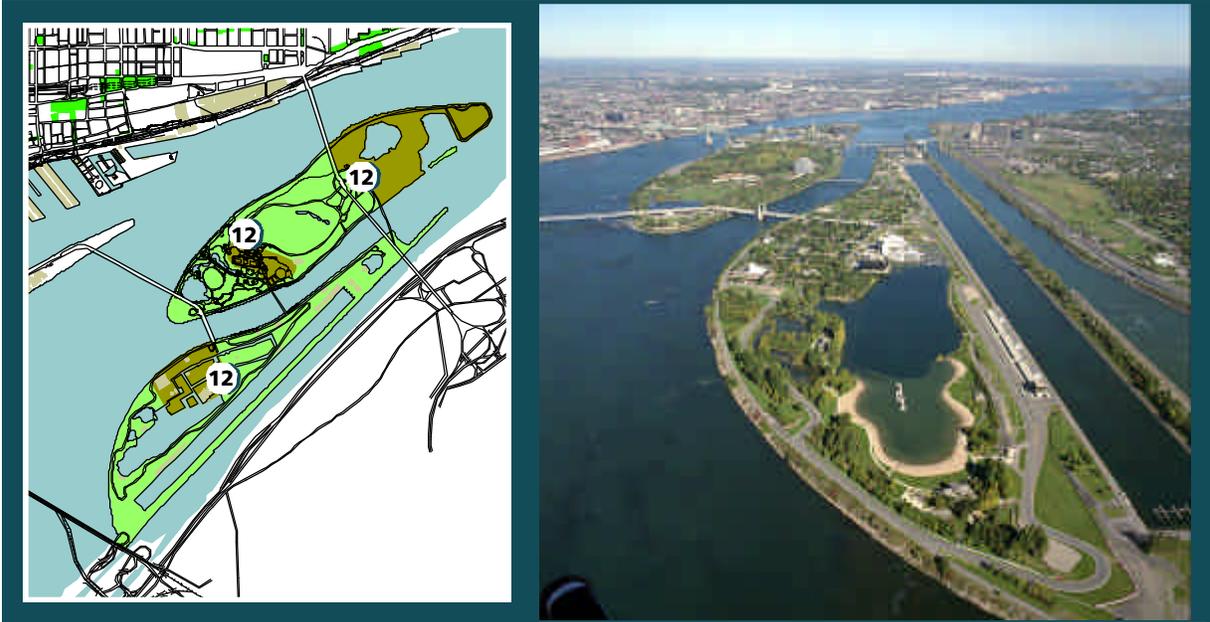
Les investissements passés dans le Vieux-Port sont remarquables. Depuis sa création en 1981, la Société du Vieux-Port de Montréal gère et développe un site portuaire de 54 hectares qui longe le Vieux-Montréal à des fins de parc récréotouristique d'envergure métropolitaine. D'importants travaux ont été effectués dont, notamment, le projet de réaménagement d'une partie du quai King-Edward pour y implanter le Centre des sciences de Montréal réalisé au coût de 50 M\$.

L'enjeu serait d'amener au même niveau d'esthétique les quais Alexandra, de l'Horloge et la partie à compléter du quai King-Edward. Il s'agit donc de poursuivre la réalisation d'un projet dont la popularité est incontestable en capitalisant sur les investissements déjà consentis.

## HAVRE DE MONTRÉAL

### ENJEU 12

#### Parc Jean-Drapeau



Comment faire reluire le capital investi dans les îles au cours des ans? Comment assurer leur mise en valeur et leur préservation? Comment préciser leur vocation? Voilà autant de questions pour autant d'attraits.

D'une superficie de 270 hectares, l'espace qui englobe les îles compte un peu plus de 200 hectares en espaces naturels, y inclus le bassin olympique, la plage, les canaux et le centre nautique. Les acquis sont nombreux.

Le Casino reçoit cinq millions de visiteurs par année. Loto-Québec y a déjà investi près de 200 M\$ depuis 1993 pour transformer les pavillons de la France et du Québec, ce à quoi il faut ajouter des sommes considérables d'investissements sur les abords et les infrastructures.

Quant à La Ronde, elle bénéficiera des investissements de 90 M\$ que Six Flags compte y injecter.

Alors que La Ronde tient la compétition annuelle des feux d'artifice et que l'île Notre-Dame est l'hôte du prestigieux Grand Prix du Canada, l'île Sainte-Hélène accueillera en 2005 les XIe championnats du monde aquatiques. Les organisateurs planifient dépenser 15 M\$ pour rénover le site de l'île Sainte-Hélène. Les trois piscines actuelles seront démolies et reconstruites, et quatre autres piscines temporaires y seront ajoutées. Ces coûts s'ajoutent au montant de 1,2 M\$ déjà dépensé pour la rénovation du Pavillon des baigneurs et à celui de 40 M\$ investi par le gouvernement fédéral dans l'aménagement du parc de la pointe Ouest de l'île (22,5 M\$) et le réaménagement de la Biosphère (17,5 M\$).

Malgré la présence des installations telles que la station de métro, le restaurant Hélène-de-Champlain et le Musée David-Stewart, l'animation des lieux laisse à désirer. Beaucoup reste à faire pour que les îles servent davantage le Grand Montréal et les touristes et soient ainsi plus attrayantes.

Le parc Jean-Drapeau pourrait notamment augmenter son achalandage suite à l'amélioration de son accessibilité et à une mise en valeur qui verrait à conserver et faire ressortir les acquis naturels et patrimoniaux.

## HAVRE DE MONTRÉAL

### ENJEU 13

#### Le fleuve et ses berges



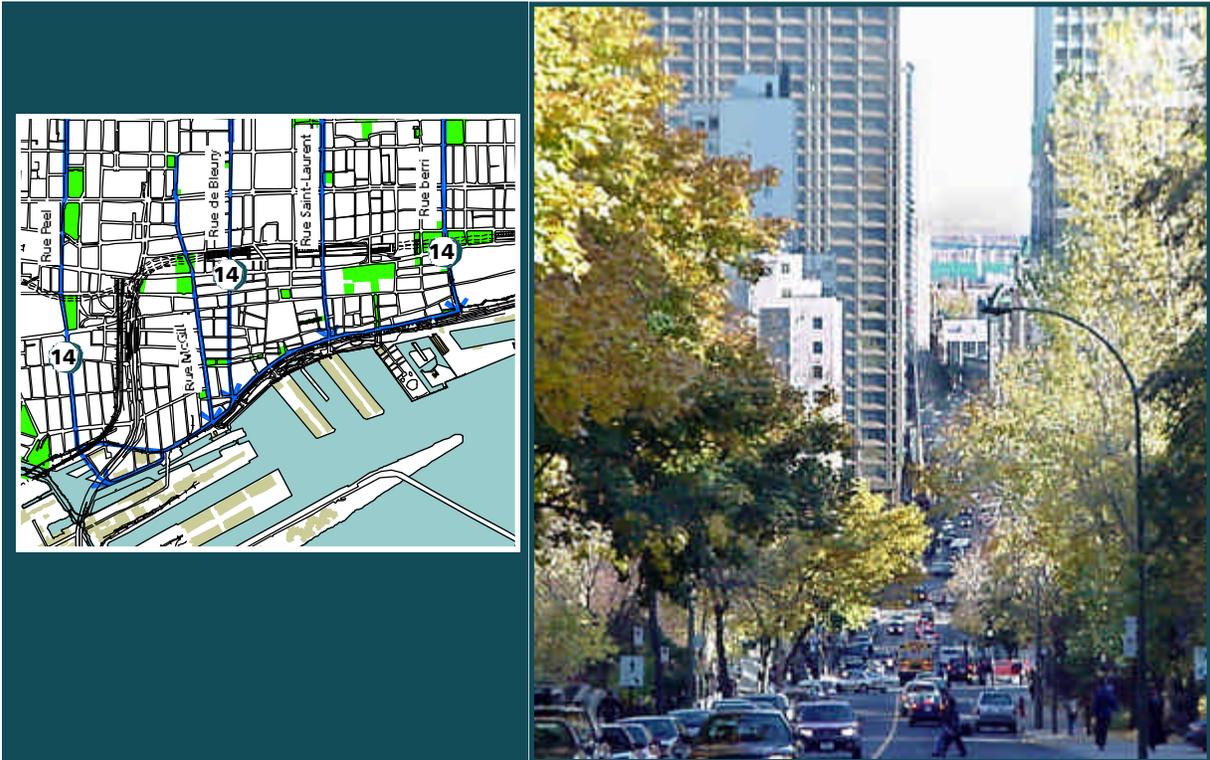
Le fleuve et ses berges sont au cœur du Havre. Éléments naturels de premier plan, il sera possible de les faire valoir par :

- La préservation et la mise en valeur des vues sur l'étendue d'eau;
- La renaturalisation et l'amélioration de l'accès public à certaines rives;
- Le développement du potentiel nautique.

Ce vaste espace dégagé offre un contraste saisissant en bordure du Vieux-Montréal et du centre-ville. Avec ce dernier et le mont Royal, le fleuve Saint-Laurent est non seulement à l'origine historique de l'existence de cette ville, il est au cœur de l'identité même de la ville.

## HAVRE DE MONTRÉAL

### ENJEU 14 Les portes du Havre



Le Havre constitue l'accès privilégié au fleuve pour les résidents, travailleurs et visiteurs de la métropole. Des axes nord-sud faisant l'objet de grands travaux d'embellissement, telles les rues McGill et De Bleury, relient déjà le centre-ville au Havre. D'autres portes d'accès pourront améliorer son accessibilité et sa visibilité, tels la rue Peel à l'ouest, le boulevard Saint-Laurent au centre et la rue Berri à l'est.

La rue Peel est le plus court axe qui relie la montagne au canal de Lachine. Le boulevard Saint-Laurent assure un lien entre les secteurs de divertissement et de restauration situés plus au nord et les secteurs récréotouristiques du Vieux-Montréal et du Havre. Enfin, la rue Berri permet de fournir au pôle culturel qu'est le quartier latin, une porte sur le fleuve.

L'embellissement de ces parcours pourra amener les résidents, travailleurs et visiteurs à mieux profiter du Havre de Montréal et à faire battre le cœur de la ville.

